



Fiche Spéciale

Djibouti Carrefour Stratégique

1- Côte française des Somalis

L'intérêt français pour la mer Rouge se réveille dans les années 1840-1860, au moment où elle paraît devoir devenir la grande route de l'Europe vers l'océan Indien et l'Extrême-Orient et que s'ouvrent les marchés du Haut Nil et d'Abyssinie.

En possession, dès 1862, du territoire d'Obock, acheté au sultan de Tadjourah, la France ne l'occupe qu'en 1884, au moment des occupations italiennes de Massaouah et anglaise de Zeyla qui prélude à la formation de l'Érythrée italienne et de la Somalie anglaise. Entre ces deux territoires, la mer Rouge et l'Abyssinie, les Français, ayant transféré le centre administratif de leur possession à Djibouti, constituent, en 1896, la colonie de **la Côte française des Somalis**.

Djibouti n'avait de valeur que comme débouché de l'Éthiopie et comme port d'escale sur la route de l'Indochine.

La première fonction fut remplie avec la construction du chemin de fer reliant Addis-Abeba aux rives de la mer Rouge. Prévue dès 1894, la construction, commencée en 1897, ralentie par de nombreuses difficultés politiques et matérielles, s'accéléra après la signature d'une nouvelle convention avec l'Éthiopie en 1908 et le vote par le Parlement français de la garantie de l'État en avril 1909, pour s'achever en 1917. Celle-ci bénéficie d'une situation privilégiée et devient le débouché naturel de l'Éthiopie

Dans une Afrique qui se décolonise massivement au début des années 1960, Djibouti fait exception. En 1958, un vote maintient le caractère français du territoire alors que la Somalie voisine devient indépendante en 1960. En 1966, le passage du président de la République, Charles de Gaulle, donne lieu à des émeutes vivement réprimées. Le territoire est en proie à des aspirations indépendantistes d'une partie de sa population tandis qu'une autre souhaite rester française. Dans ce contexte aggravé par les revendications de la Somalie voisine, la France sait jouer sur les différences ethniques pour maintenir sa présence. En 1967, un référendum confirme la présence française et la colonie prend le nom de "**Territoire français des Afars et des Issas**". Au fil des années, la situation devient intenable pour la France. L'assemblée générale de l'ONU réitère ses demandes « d'indépendance immédiate et inconditionnelle ». Finalement, un nouveau référendum, annoncé par Paris à la mi-1976, permet au territoire de devenir indépendant en juin 1977 sous le nom de "**République de Djibouti**".



République de Djibouti

En 2021

Population (palmarès : 166e) 1 048 999 habitants (2018)

Croissance démographique 2,80 % / an

Superficie 25 030 km²

Densité 41,91 habitants / km²

PIB (palmarès : 199e) 1,966 milliards \$USD (2018)

PIB/habitant (palmarès) 2 050 \$USD (2018)

Croissance du PIB 6,00 % / an (2018)

Climat : Semi desertique Littoral: **370 km à l'entrée de la Mer Rouge**

.Monnaie: Franc Djibouti (DJF) parité fixe avec le dollar

1 US \$ = 178,05 djf

2- DJIBOUTI un carrefour stratégique international.

L'élection présidentielle djiboutienne a eu lieu le 9 avril 2021 .Le président sortant **Ismail Omar Guelleh** est réélu sans surprise pour un cinquième mandat.de cinq ans

Fort d'un bon bilan économique et diplomatique, le président sortant cherche courant 2021 à concentrer l'action du gouvernement sur le domaine du social, dans le contexte d'une population fragilisée par les effets de la pandémie de Covid-19 sur l'économie.

L'ancienne colonie française est souvent présentée aujourd'hui comme un pays passé sous la coupe économique de la Chine. Mais la réalité est plus complexe et ce petit pays africain est un véritable cas d'école des avantages et limites de la politique d'investissements à l'étranger de Pékin. les Chinois devraient garder leur emprise économique sur ce petit pays de la corne de l'Afrique .A bien des égards, l'histoire des relations entre Djibouti et Pékin est emblématique des ambitions chinoises sur la scène internationale, de la manière dont la puissance asiatique utilise ses nouvelles "routes de la soie" pour étendre son réseau d'influence économique et de sa volonté de renforcer son statut de premier investisseur sur le continent africain. Pour preuve :

L'intérêt grandissant des chinois pour Djibouti et sa région en témoigne leur présence et leurs investissements présents et à venir :

- *Acquisition de 23,3% du Port de Djibouti SA en 2013*
- Réalisation des chemins de fer: 2,5 Milliards d'US \$, sans le matériel
- Réalisation du port de Tadjourah(160 M \$ sur financement fonds arabes)-
- réalisation du port du Ghoubet(64 M)
- Adduction d'eau de Dire Dawa

- Aménagement d'une zone sur l'estuaire de l'oued Ambouli (300 M de \$)
- Projets de gazoduc et d'oléoduc qui relieront les sites d'extraction en Ethiopie aux futurs ports de Djibouti

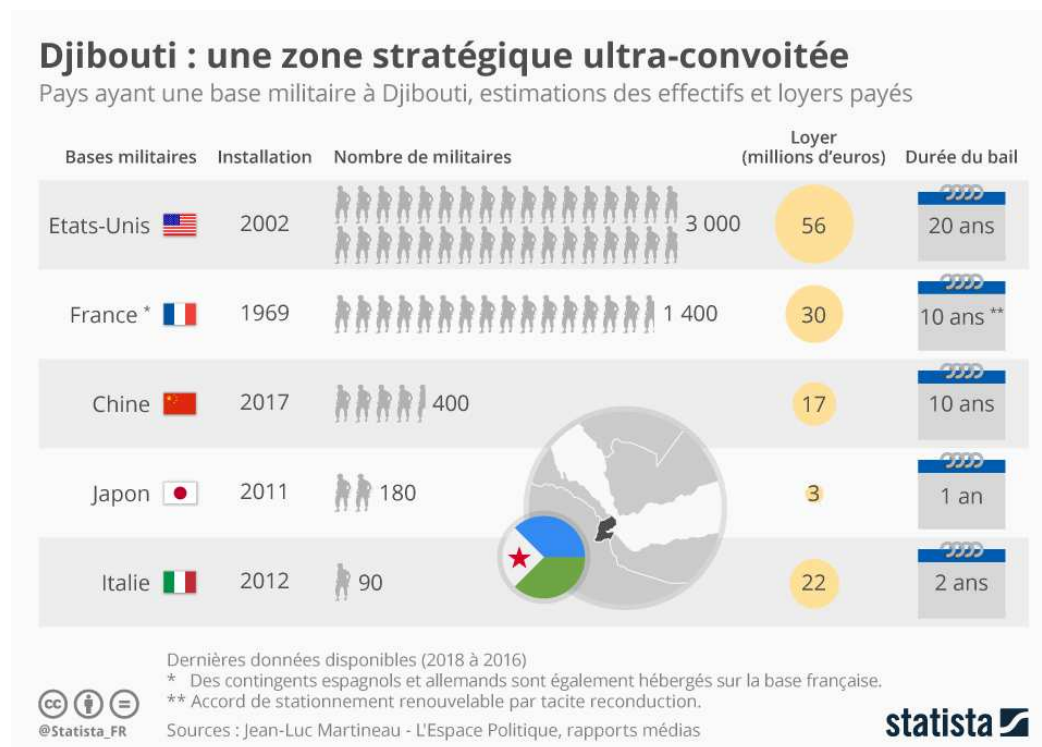
La Chine a prouvé que les investissements et les réalisations Chinois profitaient pleinement à l'économie chinoise: emploi, production, produits finis, expertise et pour finir la gestion.

LES AURES INVESTISSEURS

Se dit être en cours de négociation :

- La géothermie: intérêt des USA et du Japon
- Chantier naval à Obock (investissements Japonais)
- Raffinerie pétrole: USA avec US Eximbank-1Milliard US \$
- La ferme éolienne: projet Qatari
- Financements européens: eau, assainissement et énergie, routes, désalinisation.

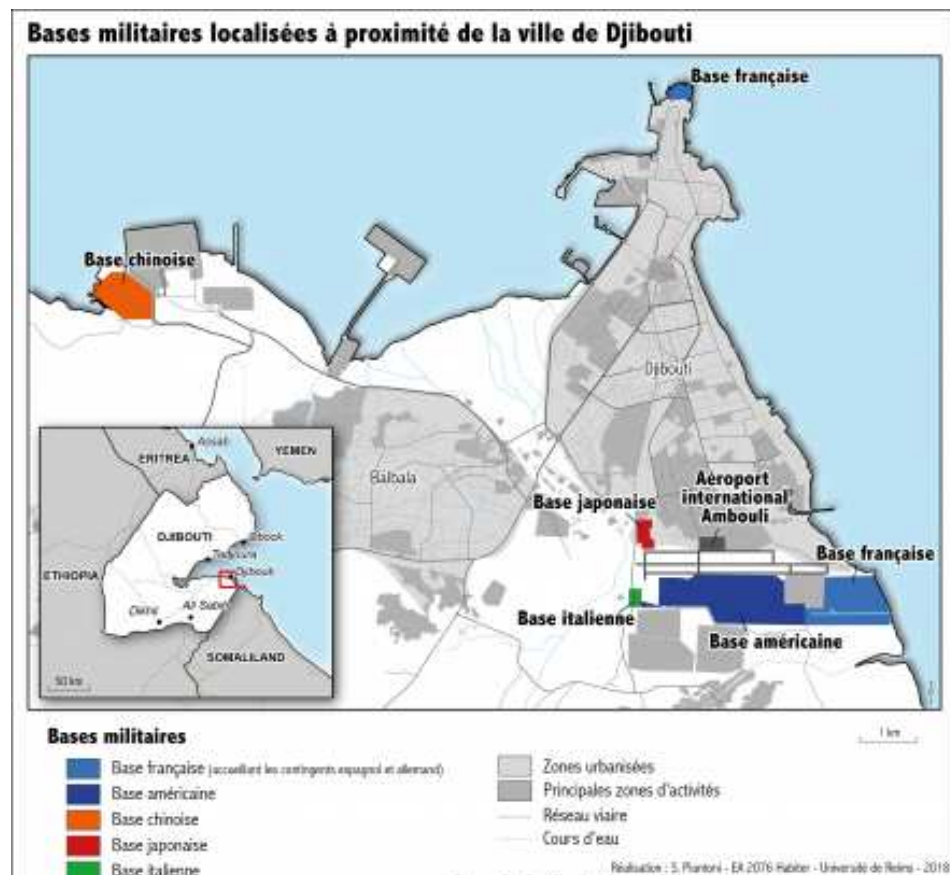
3-



Les loyers des bases militaires seront réévalués en 2021

Le commerce des bases militaires auquel se livre Djibouti constitue la promesse pour le pays d'accéder à un destin unique puisqu'il accueille depuis 2017 les principales armées de la planète. Ce commerce des bases militaires est aussi un piège. Les bénéfices tirés de l'exploitation de la location des implantations militaires sont très relatifs. D'autre part, la souveraineté du pays est altérée. Toutefois, les autorités conservent, in fine, le droit d'expulser ses locataires. En pratique, ce pouvoir de contrainte est difficile à mettre en œuvre. Cependant, les autorités djiboutiennes disposent de la

faculté de mettre en compétition les Etats locataires entre eux ou d'accueillir un nouvel Etat pour accroître la pression exercée sur les Etats déjà locataires.



4 - Les ports de Djibouti

Les ports les plus importants de Djibouti (Afrique de l'Est) sont les suivants :

- Le port de Djibouti.
- Le port de Tadjourah.
- Le port de Goubet.
- Le terminal de bétail à Doudah.

4-1 Port autonome international de Djibouti (PAID) :

Quais : 18, dont 2 utilisés pour la maintenance

Capital social : 11 milliards de francs Djibouti

Chiffre d'affaires : 8,5 milliards de francs Djibouti

Effectifs : 808 personnes (juin 2010)

Trafic global (2010) : 3 millions de tonnes (non-conteneurisé), 400 000 EVP.

Trafic en 2020 : 1,1 million de conteneurs EVP

Le port de Doraleh, est une extension du port international de Djibouti

4-2 Complexe portuaire de Tadjourah

Le nouveau complexe portuaire de Tadjourah. Réalisé par la société chinoise Bao Ye Hubei Construction Group, ce projet est financé à hauteur de 120 M USD par le Fonds saoudien de développement, le Fonds arabe de développement économique et social, ainsi que le Fonds de l'OPEP pour le développement international. Il aura la capacité d'accueillir simultanément deux navires de 65 000 tonnes. Ce nouveau port principalement dédié à l'exportation des minerais éthiopiens (majoritairement de la potasse) disposera pour ce faire de la route du corridor nord Tadjourah-Balho et de la future ligne de chemin de fer qui reliera Tadjourah aux villes éthiopiennes de Weldiya et Bahir Dar.

4-3 Le Port de Goubet

Le port de Goubet est le 7ème port de Djibouti ce petit pays de la Corne de l'Afrique. Il a été inauguré le 22 juin 2017 par le président Ismaël Omar Guelleh. Il a comme objet principal de permettre d'acheminer dans le monde entier le sel du Lac Assal. Ce sont 5 millions de tonnes de sel par an qui passeront par le port de Goubet. Des navires d'une capacité maximum de 100 000 tonnes pourront charger ce sel qui sera le produit phare de ce port.

La construction du port de Goubet a coûté 64 millions de dollars US pour des travaux qui ont duré deux ans, c'est la société chinoise Harbour qui a financé. De nombreux emplois directs et indirects seront créés.

4-4 Le terminal de bétail à Doudah.

Un nouveau terminal à bétail de Doraleh Multipurpose Port (DMP) de Djibouti a été inauguré samedi dernier avec une capacité de 2,5 millions de têtes par an, ce qui va « booster davantage les exportations éthiopiennes, garantissant ainsi plus de 120 millions de dollars d'entrée en devise pour l'Ethiopie », rapporte l'agence djiboutienne ADI.

Avec la mise en service du nouveau terminal érigé sur une superficie de 27.525 m², Doraleh Multipurpose Port verra ses activités davantage diversifiées au service de la communauté d'affaires de la région, souligne l'agence.

Ce nouveau terminal créera à terme plus de 1000 emplois directs et plus de 4000 emplois indirects, a précisé ADI.



5- Conclusions

Le 27 juin 1977, lorsque Djibouti, le dernier confetti de l'empire Français, trouve son indépendance, ils ne sont pas légion ceux qui croient à la viabilité de sa souveraineté....et pourtant !

Le sable doré de Djibouti n'abrite toujours pas de pétrole, mais, ces dernières années, il attire les investissements directs étrangers (IDE). Sans autre richesse à monnayer que sa situation géostratégique, la petite République a réussi le tour de force d'accumuler des milliards de capitaux étrangers. Malgré ces investissements directs étrangers massifs, la dette publique du pays reste colossale. Le Fonds monétaire international a exprimé à plusieurs reprises ses craintes de voir le pays faire défaut.

Devant l'afflux de capitaux étrangers, que faisons-nous ? Djibouti reste un enjeu stratégique pour la France son emplacement en face de l'océan indien en a fait un des carrefours les plus stratégiques au monde. La France en a fait une de ses bases militaires les plus importantes

Le français est encore la langue officielle du pays à côté de l'arabe, mais les liens s'estompent. « La perte d'influence française fait mal au cœur ».