Développement et dépendance des systèmes portuaires d'un état fragile ancrés dans la mondialisation : l'exemple de Djibouti

Ismaël Abdillahi Guirreh

▶ **To cite this version:**

Ismaël Abdillahi Guirreh. Développement et dépendance des systèmes portuaires d'un état fragile ancrés dans la mondialisation : l'exemple de Djibouti. Géographie. Normandie Université, 2017. Français. NNT : 2017NORMLH11 . tel-03065829

HAL Id: tel-03065829

https://theses.hal.science/tel-03065829

Submitted on 15 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Normandie Université

THESE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité : GEOGRAPHIE

Préparée au sein de « UNIVERSITE DU HAVRE »

Développement et dépendance des systèmes portuaires d'un Etat fragile ancrés dans la mondialisation : l'exemple de Djibouti

Présentée et soutenue par
Ismaël ABDILLAHI GUIRREH

Thèse soutenue publiquement le 14 décembre 2017 devant le jury composé de		
Mr Jean-Marie MIOSSEC	Professeur émérite - Université de Paul Valery Montpellier 3	Rapporteur
Mr Jean DEBRIE	Professeur des Universités – Paris 1	Rapporteur
Mr Moustapha NOUR AYEH	Maître de conférences – Université de Djibouti	Examinateur
Mme Bezunesh TAMRU	Professeure des Universités Paris 8	Examinatrice
Mme Clarisse DIDELON-LOISEAU	Professeure des Universités - Paris 1	Examinatrice
Mr Pierre THOREZ	Professeur émérite - Université du Havre	Directeur de thèse

Thèse dirigée par Pierre THOREZ

UNIVERSITÉ LE HAVRE

ÉCOLE DOCTORALE 556 HSRT

CIRTAI IDEES

Remerciements

Comme tout travail de recherche, je tiens, en premier lieu, à remercier mon directeur de thèse, Pierre Thorez, sans qui, cette étude n'aurait pas été possible. Je tiens à le remercier vivement à la confiance qu'il a porté à mon sujet dès le départ, mais également le temps qu'il m'a consacré pour la réalisation de cette thèse. Vos remarques et conseils ont grandement amélioré la qualité de cette thèse.

Je tiens également à remercier Jean Débrie et Jean Marie Miossec (rapporteurs de thèse) d'avoir acceptés de consacrer leur temps pour la finalisation de cette thèse. Mes remerciements vont également autres membres du jury de la thèse, BezuneshTamru et Clarisse Didelon Loiseau. Je voudrais en dernier lieu, remercier à mon ami Moustapha Nour Ayeh, également membre du jury. Je tiens à le remercier pour tous les conseils et remarques qu'il m'a apporté durant à la phase terminale de cette thèse. Ton aide était précieuse pour moi et tes connaissances en cartographie ont énormément enrichie cette thèse.

Mes remerciements vont aussi à l'ensemble des doctorants « d'identités et différenciations dans les espaces, les sociétés (IDDES) » de l'Université du Havre pour leur accueil chaleureux durant ces années de thèse. L'aide documentaire et administrative de Sabrina Mommolin (centre de recherche documentaire), mais également de l'ensemble des personnels administratifs de SHS (Françoise Guyot, Hind Chiron, Laura Lhotelais, Christine Le Bodo) ont également été précieuse durant ces années.

J'aimerais également adresser mes sincères remerciements à l'ensemble de mes collègues de travail et des différents organismes (Port, Chemin de fer, Transitaires, MET) qui ont mis gracieusement leur documentation à ma disposition et l'Université de Djibouti d'avoir contribué au financement de cette thèse.

Je remercie enfin l'ensemble de ma famille et surtout ma femme et mes enfants qui, ont dû supporter mes longues absences et qui m'ont toujours manifesté leur soutien inconditionnel et leur amour. Merci à tous.

Sigles et abréviations

ADR	Agence djiboutienne des routes
AFD	Agence française de développement
AICD	Africa Infrastructure Country Diagnostic
AID	Aéroport International de Djibouti
ALENA	Accord de Libre Echange du Nord-Américain
APL	American President Line
APZF	autorités des ports et de zones franches
ASEAN	Association des Nations de l'Asie du Sud Est
ATD	Association des Transitaires Djiboutiens
BAD	Banque Africaine de Développement
BCD	Banque centrale de Djibouti
BM	Banque Mondiale
CDE	Chemin de fer Djibouto- Ethiopien
CEA	Communauté Economique d'Afrique
CEE	Communauté Economique Européenne
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CFA	Communauté Financière de l'Afrique
CFE	Chemin de fer franco-éthiopien
CFS	Côte Française des Somalis
CMAO	Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale
CMHI	China Merchants Holding International
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
COMESA	Common market for Eastern and Southern Africa
CSI	Container Security initiative
DCT	Doraleh container terminal
DDP	Djibouti Dry Port
DMP	Doraleh Multipurpose Port
DPA	Dubai Ports Authorities
DPI	Dubai Ports International
DPW	Dubai Ports World
ESL	Ethiopian Shipping Lines
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FADES	Fonds Arabe de Développement Economique et Social
FANSPS	Foreign Affairs and National Security Policy and Strategy
FAO	Food and Agriculture Organisation
FDESD	Fonds de développement économique et social de Djibouti
FDJ	Franc Djibouti
FDS	Fonds Développement Saoudien
FER	Fond d'entretien routier
FFDJ	Forces Françaises Stationnées à Djibouti
FIDH	Fédération International de Droit de l'Homme

FLSO	Front de Libération de la Somalie Occidentale
FMI	Fond Monétaire International
ICA	Infrastructure Consortium for Africa
IDE	Investissement Direct Etranger
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
ISPS	International Ship and Port Facility Security
JAFZA	Jebel Ali Free Zone Autority
MET	Ministère de l'Equipement et de Transports
MTSE	Maritime Transit Service Enterprise
MW	Méga Watt
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
NRS	Nouvelle Route de la Soie
OCDE	Organisation de la Coopération et de Développement Economique
OCI	Organisation de la Coopération Islamique
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONU	Organisation des Nations Unies
OPDDH	Observatoire pour la protection et la Défense de Droit de l'Homme
PAID	Port autonome international de Djibouti
PAM	Programme Alimentaire Mondiale
PAS	Plan d'Ajustement Structurel
PDSA	Port de Djibouti Société Anonyme
PIB	Produit Intérieur Brut
PIL	Pacific International Line
PK	Point Kilométrique
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PSA	Port of Singapour Authority
PTAC	Poids Total Autorisé en Chargement
SDN	Société Des Nations
SSATP	Politiques de Transports en Afrique Sub-saharienne
TFAI	Territoire Français des Afars et des Issas
TM	Tonnes Métrique
TP	Terminal Pétrolier
UA	Union Africaine
UAD	Union pour l'Alternance Démocratique
UE	Union Européenne
UNICEF	United Nations International Children's Emergency Fund
USAID	United States Agency for International Development
USN	Union pour le Salut National
VIH	Virus Immunodéficience Humaine

Introduction générale

C'est devenu une lapalissade le fait d'énoncer le lien de dépendance entre le processus de mondialisation (entamé voilà des siècles avec l'expansion européenne) et les progrès du transport maritime (qui traite actuellement 80 à 90 [1]% des marchandises échangées sur la planète). Ainsi toute innovation dans le transport maritime se traduit par une augmentation des échanges, symboles de l'économie mondialisée. Par exemple, la conteneurisation des marchandises (l*a part de porte-conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6% en 1980 à plus de 13% en 2011*[2]), nouvelle étape de ce progrès technique, fluidifie encore plus les échanges et participe donc à la croissance de l'économie mondiale et celui du commerce. Il n'est pas étonnant que ce dernier se soit développé d'une manière accélérée. « *La valeur des exportations mondiales de marchandises est passée de 2000 milliards de dollars en 1980 à 18000 milliards de dollars en 2013, connaissant ainsi une croissance de 6,8 % par an* » (FMI, 2013). Dans cette évolution concomitante entre transport maritime et échanges internationaux, les systèmes portuaires ne sont plus simplement des interfaces passives entre la terre et la mer, ils « *se sont intégrés à la logique des réseaux, dont ils sont en quelque sorte devenus des points névralgique*s » **(**Marnot, 2012). Cette forme d'organisation du système monde qu'Olivier Dollfus (2007) qualifiait « *d'archipel métropolitain* » ou de « *mégalopolitain* » conduit donc inévitablement à repenser la réorganisation du monde (Rétaille, 1997).

À échelle du monde, un double effet spatial est à noter dans cette réorganisation opérée par la mondialisation. D'abord, reposant sur les réseaux de transport (Castells, 1998) qui l'irriguent, elle en adopte les effets de ces réseaux sur l'espace. En effet, comme tout réseau, l'espace récipiendaire de celui des transports devient fortement anisotrope. Si la mondialisation élargit les échelles des échanges et du commerce, les réseaux sur lesquels elle repose connectent d'abord certains lieux, notamment les métropoles, qui jouent le rôle des nœuds de captation et de redistribution des flux (Sassens, 1991). Le progrès technique, loin de jouer comme soupape de rééquilibrage, ne fait qu'accentuer la

[1] http://www.fondation-res-publica.org/Le-transport-maritime-et-ses-enjeux_a1028.html

[2] http://www.institut-numerique.org/section-1-les-differents-modes-de-transport-de-marchandises-529426a655b77

concentration. Par exemple les navires gagnés par le gigantisme pour améliorer la productivité, ne relient que de rares systèmes portuaires capables de les traiter rapidement. Ainsi, à l'échelle mondiale quelques systèmes portuaires jouent le rôle de nœud important. Certains lieux sont plus stratégiques que d'autres dans cette quête d'ouverture généralisée, notamment les passages obligés (détroit, canal) qui ont d'ailleurs enfanté de puissants nœuds (Singapour). Les autres espaces géographiques sont eux-mêmes inégalement connectés à ces lieux, jouant ainsi des rôles différenciés dans ce grand réseau mondial. Donc, si le transport est un élément primordial pour toute région ou tout État du monde dans sa quête de développement, il l'est encore plus pour ces lieux névralgiques que sont les systèmes portuaires, et particulièrement si ces systèmes sont la base, le cœur de petits États comme le cas qui nous préoccupe.

L'autre effet géographique de ce changement d'échelle de l'économie est une littoralisation de plus en plus visible des hommes et des activités mettant en mauvaise posture les espaces ne possédant pas des systèmes portuaires (Miossec, 2016). Certes, la fiabilité actuelle du transport maritime et son coût de plus en plus faible grâce à d'importants gains de productivité, permettant de réduire son coût, peut permettre des implantations continentales d'activités industrielles ou commerciales puissantes, il n'empêche que « *le premier des inconvénients majeurs qui pèsent sur les États enclavés, c'est leur mise à l'écart quasi systématique des grands réseaux mondiaux*[3] ». Les villes portuaires captant le pouvoir décisionnel, du moins économique, elles ont eu tendance à vider de leur substance les espaces continentaux. Cet effet de la mondialisation accrédite la perception que les pays enclavés souffrent d'un handicap certain.

En changeant d'échelle, pour quitter le monde des réseaux interconnectés à dimensions planétaires, pour se pencher sur celle des villes portuaires mêmes et du corridor d'évacuation des marchandises, les chercheurs (économistes et géographes particulièrement) s'interrogent sur les relations que peuvent entretenir ces espaces avec les infrastructures des transports. En ce qui concerne le duopole ville-port, sans vouloir trancher le « p*roblème de causalité* » (Ducruet, 2005) existant entre les deux, s'ils peuvent développer des relations symbiotiques, il n'est pas exclu que des évolutions contrastées

[3]http://www.afrik.com/article258.html

s'y opèrent rendant la collaboration difficile, tout dépendant des évolutions des deux ou de l'utilité que l'une ou l'autre peut tirer de cette cohabitation à un moment donné.

La question de la relation entre l'outil de transport et le territoire traversé est tout aussi complexe. Cette voie d'évacuation des marchandises est rarement un tube hermétique sans lien avec les espaces traversés même si des « *effets tunnel* » sont possibles, qui eux-mêmes sont loin d'être des entités vierges réduites à leurs trois dimensions géométriques. Ce sont d'abord des territoires au sens où ce sont des espaces appropriés par des communautés qui ont défini leur mode de gestion et de leur mise en « culture ». L'apparition du corridor est donc un élément supplémentaire de complexité. Il est apparu intéressant de cerner d'abord les perturbations occasionnées par le moyen de transport sur le système territorial et l'adaptation qu'est amené à faire ce dernier. On s'interroge aussi sur l'impact en termes de développement économique et social que le territoire peut tirer de l'arrivée ou de la réactivation d'un corridor. La première idée des géographes, mais aussi des politiques, fut de postuler l'existence d'effets structurants des infrastructures. Cela sous-tend que ces dernières remodèlent l'espace dans le but de l'inscrire, d'une manière automatique, dans une dynamique économique positive. La théorie des effets structurants occupait une place de premier ordre dans les politiques de l'aménagement du territoire. Cette approche déterministe est réfutée par des cas où l'infrastructure n'a aucun impact sur une région. « *Cependant, au-delà de l'invalidation d'une relation structurante mécanique, les chercheurs s'accordent pour convenir que des modifications, des transformations socio-économiques surviennent avec la mise en service des grands équipements* » (Bérion, 1998). L'infrastructure renforcerait donc une dynamique territoriale préexistante et ne la susciterait pas automatiquement.

Nous pourrions étendre l'ensemble de ces analyses à l'Afrique. Les systèmes portuaires africains, quoique d'envergure encore modeste, s'inscrivent donc dans cette logique déterminée par la mondialisation. L'appropriation de nouveaux territoires, ce qui est l'essence même de la colonisation suit la même logique dans toute l'Afrique. Elle commence par les côtes, devenues subitement points de contrôle du commerce et de pénétration de l'intérieur. La rivalité entre les principales puissances coloniales est en œuvre sur toutes les côtes de l'Afrique. Elle consiste d'abord à créer des points d'appui servant à la fois d'escale de ravitaillement pour les navires, mais aussi de têtes de pont

pour pénétrer à l'intérieur de terre. Il s'agit généralement des comptoirs, bien que le port puisse être antérieur à l'arrivée des Européens comme certains ports de l'Afrique du Nord (Alger) ou de l'Afrique orientale (Mogadiscio, Berbera, Zanzibar). Cette appétence pour les littoraux où se concentre désormais le pouvoir (politique et économique) déclasse fortement les vieux empires continentaux ou des systèmes économiques continentaux comme ceux du Sahel (Debrie, 2001). Dès lors, les pays maritimes du continent souffrent beaucoup moins en se constituant des rentes de situation, alors que les pays enclavés s'épuisent dans des stratégies d'atténuation de leur éloignement des réseaux maritimes. Mais il « *est important de noter qu'à bien des égards, la circulation est pour les acteurs continentaux un pari, jamais vraiment gagné d'avance* » (Débrie, 2001, p.135). Cette dichotomie ou cette opposition d'intérêt découlant des effets de la mondialisation entre deux groupes de pays peut présider à des tensions politiques (cas entre l'Érythrée et l'Éthiopie). Les choses ne sont pas forcément aussi linéaires, mais le déterminisme géographique peut encore avoir une certaine validité dans la relation entre pays enclavés et pays littoraux, tels qu'ils sont définis par le transport maritime mondial.

Le système portuaire (le port et son arrière-pays), faisant l'objet de cette thèse, peut être présenté comme un cas d'école (dont il faudra expliciter les spécificités) dans la réorganisation des rapports de puissance à l'échelle mondiale, rapport de force exacerbé par la mondialisation des économies et la compétition qui en découle. Djibouti est présenté comme le fait remarquer, Nour Ayeh (2015), comme une « cité – État », qui est enfantée par l'expansion coloniale (une forme de mondialisation). Et le port se confond avec la ville, qui elle-même se confond avec le pays tout entier. Les trois entités se sont presque devenues des synonymes, ressemblant en cela à Singapour, mais sur des échelles capitalistiques bien moindres. Au vu des faibles ressources du territoire, le pouvoir colonial avait posé les jalons d'une économie extravertie. Djibouti était simplement faite pour servir les autres grâce à son port. Les nombreuses expressions (métaphores, clichés) employées pour qualifier Djibouti « *dépôt charbonnier, confetti d'empire, greffon, œil du cyclone, port de la riche Éthiopie* […] (Gascon, 2003) souligne cet état de fait. « *Toutes les représentations que l'on peut avoir d'une ville militaire et portuaire, avec ses espaces en marge, sa culture et ses milieux interlopes sous une chaleur de plombs, sont accolées à Djibouti. Cette ambiance transpire des écrits des voyageurs et écrivains, comme Bernard Giraudeau dont le premier souvenir une fois débarqué ici est* « une pute dans un petit bordel

sordide » *qu'il compare à* « une chanteuse d'opéra en tournée dans les bordels d'Afrique[4]».Ce qui met en exergue une certaine réalité économique qui fait graviter tout autour du binôme port –chemin de fer. En effet, « *Sur le plan économique, du moins, Djibouti est à lui seul la CFS ; Djibouti c'est le port, c'est un comptoir commercial dont le reste du territoire constitue le glacis* » (Dubois, 1997, p. 6). Pour Colette Dubois (1997) alors que la faible superficie aurait dû faciliter le développement harmonieux du territoire, elle créait au contraire une situation dichotomique entre la ville portuaire et le reste du pays. Bien que le pouvoir colonial se soit mis à valoriser le territoire et en particulier le port et son corollaire, le chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba, cela n'a pas vraiment empêché que le devenir de ce territoire soulève des inquiétudes tout au long de son histoire. Et quelque part Djibouti reste un « *pays de poussière et de rochers, totalement dépourvu de tout signe de vie* [5] » pour reprendre l'expression de l'écrivain britannique Evelyn Waugh. Cette autre perception privilégiant une extrême fragilité entre en contradiction avec la thèse que les pays littoraux sont les gagnants de la mondialisation.

La question qui se pose est de savoir si le port de Djibouti n'est que la résultante d'un vulgaire comptoir, au sens son mode d'apparition et de développement doit plus au hasard de l'émergence de comptoirs coloniaux qui n'ont de spécificité que la qualité de leur site d'ancrage (et en plus) et vicissitudes des jeux des puissances coloniales. Djibouti ne pourrait se concevoir que par sa position géographique sur un axe maritime majeur, et ce, depuis l'ouverture du canal de Suez en 1869. L'avantage géographique ne peut s'exprimer que si la région dans sa globalité est perçue par les grandes puissances comme intéressante, à ce moment, la géopolitique prend l'ascendant sur la géographie pure. À l'instar de l'exemple du sahel (Dubresson et al., 1994 ; Debrie, 2001) dans l'imaginaire médiatique la Corne d'Afrique dévastée par les guerres (Somalie- Éthiopie, Éthiopie-Érythrée), la famine (Éthiopie 1984-1985) ou encore coutumière d'une sécheresse récurrente depuis les années 1970, ne semble pas à première vue d'un grand intérêt pour les puissances mondiales. En effet, les médias et les organisations non gouvernementales (ONG) ont imposé une image déformée de toute la région. L'Éthiopie, qualifiée « d'eldorado » jusqu'au XIXe siècle par les Européens, est souvent associée aux

[4]NOUR AYEH (2015), « La ville de Djibouti entre intégration aux enjeux mondiaux et fragmentation urbaine Territoire en mouvement » *Revue de géographie et aménagement*, 27-28 | 2015

[5]Reprise par JAMES JEFFREY, http://www.scmp.com/magazines/post-magazine/travel/article/2099090/will-djibouti-poised-between-timeless-past-and-flashy, 23 juin 2017

différentes calamités naturelles (famine, sécheresse, guerre). Quant à la situation de la Somalie, le tableau est encore plus sombre puisque depuis les années 90, seigneurs de guerres, pirates et Shebabs se partagent la scène médiatique. Le paradoxe, c'est la présentation faite par le même média, de Djibouti et de son port comme des éléments de plus en plus attractifs et pas seulement pour les militaires des grandes puissances (France, États-Unis, Japon et désormais Chine), mais aussi pour les investissements directs étrangers venant principalement des pays arabes (surtout les Émirats) et de la Chine[6]. Comment lever ce paradoxe ? Est-ce que nous pouvons rendre compte de l'émergence de Djibouti, dans une région pourtant difficile, par des facteurs géographiques, géopolitiques ou géostratégiques ? D'un autre côté, le système portuaire djiboutien peut nous donner l'illusion qu'il est fondamental pour développement du pays, illusion renforcée par la littérature géoéconomique et étatique qui tendent à réduire le développement djiboutien au boom des infrastructures. Pourtant « *depuis de nombreuses années, les scientifiques ont montré que leur présence n'était pas susceptible d'engendrer à elle seule une dynamique de développement* » (Bérion, 1998[7]). Les chercheurs tendent ainsi à s'éloigner d'une vision mécaniste entre le développement et les transports. Le cas de Djibouti, serait-il donc une confirmation du nouveau paradigme des chercheurs ?

D'un autre côté, le couple formé par Djibouti et l'Éthiopie est singulier. Nous avons le plus petit pays avec des installations portuaires aussi gigantesques pour le continent et le plus grand pays enclavé du monde (en termes démographiques). La relation entre les deux devient donc un cas d'étude intéressant dans un essai de relire le paradigme pays littoraux-pays enclavés. À première vue, le rapport entre l'Éthiopie et Djibouti pourrait jouer en faveur de cette dernière par son ouverture sur le monde que les Djiboutiens aimeraient bien faire remonter à l'Égypte pharaonique et les expéditions d'Hatshepsout[8]. D'ailleurs l'obsession historique de l'empire d'Abyssinie d'avoir absolument un accès à la mer, au point de rentrer en conflit avec les pays maritimes de la Corne, conforterait l'idée que l'enclavement est un handicap pour lui. Mais là plus qu'ailleurs sans doute, la

[6] *L'avenir de Djibouti s'écrit avec la Chine*, les échos du 01/03/2017. Selon le journal les investissements chinois à Djibouti se lèvera plus de 14 milliards de dollars US.

[7] BERION Pascal (1998), « Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport », les Cahiers Scientifiques du Transport N° 33/1998 - Pages 109-127

[8] 5è souveraine de la XVIII è dynastique des Pharaons. Elle a monté des expéditions au pays de Punt

relation entre le port de Djibouti et son arrière-pays n'est pas aussi évidente qu'il n'y paraît. Comme toute relation à deux n'est jamais parfaitement équilibrée, dans ce duopole si spécifique, la ville marine tire-t-elle un grand avantage de cette relation ? Ou la prééminence est-elle du côté des continentaux et la façade dans une position d'assujettissement ?

Nous allons répondre à ces interrogations en trois étapes. La première tente d'interroger les circonstances de développement et d'émergence du port de Djibouti pour essayer de dégager la singularité de ce dernier sans arrière-pays propre. Certes le site présente des qualités physiques intéressantes, mais pas plus par rapport aux autres mouillages possibles et dont certains étaient déjà occupés par des ports (Aden, Zeila par exemples) et pouvaient donc s'appuyer sur leur profondeur historique qu'un site portuaire comme Djibouti sorti de nul part. Nous devons donc déterminer tous les éléments qui ont permis à cette dernière d'échapper à la mort de Zeila et à la « *décrépitude* » récente Aden.

La seconde étape essaie d'analyser l'évolution de la fonction portuaire. Sachant que les fonctions revendiquées par un port sont les marqueurs de ses ambitions, l'analyse des fonctions qu'a voulu incarner le port de Djibouti permettrait une mise en perspectives de son rôle et de son rayonnement actuel. Cela nous amène à retracer les fonctions traditionnelles de Djibouti avant de voir si les importants intérêts internationaux (désormais présents ici) ont changé la trajectoire portuaire et donc ses fonctions. Cette étape interrogera la manière dont ces différentes fonctions ont forgé un rapport avec les clients continentaux du port.

La dernière phase questionnera l'interaction entre le corridor et l'espace géographique traversé (sur la partie djiboutienne uniquement). La réactivation de ce corridor remonte à une vingtaine d'années, période assez longue pour voir son insertion et ses effets dans l'espace djiboutien. Nous aurons une lecture territoriale de cette espace en nous n'intéressant pas seulement à cette route forcément à emprise spatiale faible, mais qui va au-delà de son simple rôle de contenant et encore moins périphérique (puisque la vie de 90 M de personnes y est liée), mais plus largement à tous les acteurs du corridor, quels qu'ils soient, qui forment eux-mêmes un sous-système du système espace-corridor. Nous serons amenés à questionner les jeux de ces acteurs pour mettre en exergue les rapports

des forces en œuvre et voir si les acteurs du pays enclavé sont en si mauvaise posture ou pas. Et il est nécessaire de s'interroger sur la capacité de ce corridor à remodeler le territoire, à impulser des mutations spatiales et sociales.

Partie 1

Contexte géopolitique et transports

Introduction

L'émergence d'une ville, et encore plus d'un port ne se fait pas au hasard. La localisation géographique n'est pas neutre. Ce qui amène à s'interroger sur la qualité du site ayant permis l'implantation. Nécessaire, la qualité de cette localisation est loin d'être suffisante. Lorsque la ville ou le port devient un enjeu, le jeu de puissances peut paraître comme un atout pour le développement de la cité portuaire.

Sur la planète, deux à trois points sont considérés comme stratégiques. Au sens, où ces points sont surveillés par les grandes puissances qui peuvent se livrer à des guerres secrètes. Sur le plan géopolitique, c'est-à-dire traitant, des « *rivalités de pouvoir sur un territoire*[9] », la région où s'est incrustée la ville de Djibouti est vue comme de premier ordre. Il n'empêche que ces rivalités sont bien à double tranchant. Elle aurait seulement permis au port de Djibouti de connaître cette ascension.

Cette partie nous amènera donc, non seulement à interroger la qualité du site (ce qui pourrait être réducteur), mais aussi à interroger les facteurs géopolitiques et géostratégiques propres à expliquer les proportions considérables prises par le port de Djibouti en Afrique de l'Est.

[9]Lacoste Yves (1993*), dictionnaires de géopolitique*, p 587

Chapitre 1

Au cœur d'un espace géopolitique important.

Le développement de ce territoire s'est donc largement appuyé sur son emplacement géographique (Figure 1), avec en filigrane un contexte géopolitique fluctuant au gré des crises qu'elles soient locales, régionales et/ou internationales. Les changements économiques intervenus au début des années 2000 témoignent de l'importance du facteur géopolitique. Grâce à une conjoncture internationale favorable, Djibouti se trouve dans un tournant « historique » pour amorcer son développement socio-économique après la crise économique des années 1990 (Alwane, 1997, Mahamoud Houssein, 2008).

Figure 1 : Localisation de Djibouti

1 Ville et port : des réalités récentes

Avant le XXe siècle, le « potentiel » a connu des transformations profondes qui ont forgé la particularité économique et sociale de ce territoire. Cette particularité est son économie essentiellement tributaire des activités de transit et d'échanges.

« *Au début du XIXe siècle, l'espace djiboutien n'est ni nommé ni pensé. Il ne s'agit pas alors d'un territoire, mais simplement d'un potentiel, d'un indéfini* **»** (Imbert-Vier, 2008, p.45). À travers ces mots, Simon Imbert-Vier montre clairement que l'espace djiboutien tel qu'il est connu actuellement n'est pas encore effectif au début du XIXe siècle puisqu'il faudra attendre l'arrivée des puissances coloniales et le partage qui s'en suit pour voir l'émergence d'une nouvelle configuration pour l'ensemble de la région.

En tant qu'entité de la géographie politique, Djibouti n'est apparue qu'à la fin du XIXe. Comme le souligne Souleiman Obsieh l'histoire de Djibouti, en tant qu'État dans ses frontières actuelles, demeure intimement liée à l'expansion française en Afrique. « *L'histoire écrite de l'actuel territoire de Djibouti n'a véritablement commencé qu'avec la période coloniale et surtout avec les Français qui, sans conteste, ont forgé de près ou de loin sa destinée* » (Souleiman Obsieh, 2012, 40.p).

Comprendre et analyser les enjeux actuels nous renvoie donc à la formation de ce territoire à la fin du XIXe siècle. Par conséquent, nous pensons qu'il serait intéressant de montrer comment les différents événements, à des degrés ou d'échelles différentes, ont largement influé sur le destin de Djibouti. Face à un environnement régional mouvant, nous ne pouvons faire abstraction de la géopolitique sous peine de compromettre l'historicité de la construction du pays.

Dès lors, on s'interroge, au regard de l'importance du facteur géopolitique, s'il est possible d'engager une réflexion globale en posant le transport comme socle du développement économique sur lequel le pays pourrait s'appuyer. Nous convenons que la situation actuelle de Djibouti n'est pas une résultante d'événements isolés, car le retour du transit éthiopien et l'arrivée des investisseurs privés dans le secteur du transport (Dubaï, Chine, etc.) découlent de l'évolution du contexte régional et international.

En effet, un événement tant qu'il demeure isolé, ne saurait expliquer à lui tout seul une situation, car l'événement n'est qu'une image (un instant) d'un processus plus long dans le temps[10]. Il est toujours plus opportun de prendre en compte l'ensemble du processus dans lequel s'inscrit l'événement pour analyser une situation (Khaled, 2005). Par conséquent, traiter de manière isolée les événements qui ont façonné Djibouti reviendrait à proposer une grille d'analyse (ou de lecture) tronquée, un tableau incomplet de la situation. Donc, cet angle d'analyse risque également de fausser toute projection ou perspective future.

De ce fait, cela nous incite à replacer Djibouti dans son environnement régional afin d'analyser les événements dans leur contexte d'évolution historique. D'où la nécessité de disposer d'un outil d'analyse de la situation du pays, c'est à dire comment les différentes échelles du système mondial s'imbriquent, s'organisent et influencent le destin de la République de Djibouti**.**

La géopolitique n'est donc qu'un outil parmi tant d'autres pour analyser les enjeux auxquels Djibouti doit faire face aux différents courants d'échanges africains, arabes et océaniques. L'utilisation de cette grille de lecture nous permettra uniquement d'avoir une meilleure compréhension sur la corrélation entre contextes géopolitique, transport et le processus du développement du pays.

Nous pouvons ainsi montrer que les activités de transit vers l'arrière-pays du port de Djibouti sont intiment liées par exemple à l'évolution du territoire éthiopien. Autrement dit, le choix du port d'approvisionnement éthiopien se faisait en fonction de l'ouverture littorale et de ses conditions d'accès. Tantôt Djibouti remplissait ce rôle, tantôt Assab et Massawa furent les voies privilégiées par les Éthiopiens. Nous mobiliserons ainsi la géographie politique et plus encore la géopolitique pour expliquer et comprendre les transformations dont la République de Djibouti a vécu et/ou vit encore, en particulier dans le domaine de transport.

En fait, une fois l'installation française devenue effective s'est posé la question de la survie économique de cette « *petite colonie* » dépourvue de ressources naturelles, mais bénéficiant d'un emplacement géographique remarquable. Le regard des observateurs

[10] Plus de détail (cf) aux travaux d'Yves Lacoste (1993) : Dictionnaire de la Géopolitique, Armand Colin, paris, 518.p mais également ceux de Lasserre, F et Gonon, E (2008) : Manuel de géopolitique : enjeux de pouvoirs sur des territoires, Armand Colin, Paris, 347 p.

étrangers de passage sur ce territoire était toujours teinté d'une certaine incompréhension en surface, comme Christian Bouquet, qui note « *quand on a sillonné l'arrière-pays minéral, désertique, et dépourvu de toute richesse : qu'est-ce qui a poussé les hommes à s'agglutiner en ce lieu de fournaise* ? » (Bouquet, 2009).

La description que fait Bouquet de l'environnement du territoire djiboutien met parfaitement en exergue à quel point la question de la fragilité voire la viabilité de ce « bout de terre » s'est posée avec acuité tout au long de son histoire. Hier comme aujourd'hui, les événements qui ont contribué et contribuent encore à sa transformation politique, économique, sociale ou encore spatiale demeurent pour l'essentiel d'ordre géopolitique. L'on comprend aisément alors le fait que les responsables successifs de ce territoire ont mis en avant son emplacement stratégique afin de contrebalancer cet environnement hostile à bien des égards.

Compte tenu de la structure de l'économie nationale et du système monétaire, le développement socio-économique du pays est tributaire de facteurs externes, c'est-à-dire de la demande régionale des services ainsi que l'aide étrangère dont le pays a bénéficié depuis son accession à l'indépendance en 1977. Donc, étudier ce domaine dans son contexte local, régional et international permettra de mettre en évidence également la grande dépendance djiboutienne vis-à-vis de l'extérieur. D'où l'importance de montrer les liens entre le contexte géopolitique et les activités portuaires.

La République de Djibouti vit en outre dans une situation paradoxale vis-à-vis de la région, car l'instabilité chronique des principaux voisins (Éthiopie, Somalie, Érythrée voire Yémen) lui est bénéfique directement, tout en faisant sur elle une menace non négligeable. En effet, si les transactions financières et le flux de marchandises qui transitent par ses installations portuaires et corridors routiers et ferroviaires lui offrent un volume d'affaires inespéré pour un si petit pays, cette instabilité régionale constitue toutefois un frein pour son développement, privant ainsi Djibouti d'un réel potentiel (Guedi Yabe, 2012, P.109). Ainsi, les conflits régionaux qui ont touché les États voisins au cours des années 90 ont eu des impacts négatifs sur l'économie djiboutienne extravertie et vulnérable aux fluctuations économiques régionales (Guedi Yabe, 2012).

Ainsi, nous pensons qu'il est possible, voire intéressant, d'aborder le thème de transports sans exclure le contexte dans lequel évolue Djibouti.

En outre, faire appel au concept de la géopolitique n'est pas seulement une manière d'inscrire Djibouti uniquement dans son environnement économique régional,

mais c'est aussi une manière de répondre à la question de son positionnement face aux différents courants d'échanges. En effet, durant les années 2000, le pays a enregistré l'arrivée d'importants investissements étrangers essentiellement consacrés dans le domaine des transports. La majeure partie de ces investissements provient de Dubaï et de la Chine alors que l'essentiel de la clientèle vient de l'hinterland éthiopien.

D'où, la question du positionnement de Djibouti face à ces différents flux c'est-à-dire flux des marchandises à destination du bloc africain et flux des capitaux en provenance du bloc asiatique. Autrement dit, un tiraillement entre les deux espaces arabique (voire Moyen-Orient) et africain.

(i) Comment se positionne la République de Djibouti : une périphérie de l'Arabie (ii) un point relais sur la grande route maritime reliant l'Europe à l'Asie ou encore (iii) une des portes d'entrée de l'Afrique ? Autrement dit, quel type d'intégration au sens économique du terme Djibouti envisage-t-elle de mettre en place ou à développer dans le moyen et long terme ?

En fait, la géopolitique fait appel à un certain nombre de concepts (centre – périphérie, territorialité), mais dans le cas de notre étude, il nous semble que le concept centre et périphérie serait pertinent pour analyser la place de Djibouti face à ces différents courants d'échanges.

1.1 Djibouti : tiraillée entre l'espace arabe et l'espace africain

Afin de répondre à la question du positionnement de Djibouti par rapport à son environnement régional, nous allons utiliser le modèle centre – périphérie qui est l'un des concepts de la géographie. Ce concept permet de différencier les espaces et donc d'élaborer la typologie des espaces, car cette propriété géographique de l'espace favorise le développement du capitalisme[11]. Ainsi, le centre exerce une forte attraction sur l'espace proche c'est-à-dire son environnement régional à travers des flux de toutes natures qu'il en reçoit ou polarise (arrivée de produits bruts ou semi-transformés, immigration de population en provenance de la périphérie).

[11]Pour plus détails voir les travaux d'Amin Samir, A (1973) : le développement inégal : essai sur les formes sociales du capitalisme périphérique, édition de minuit, 365p, d'Emmanuel Wallerstein, E (1974, 1980, 1989) : The modern World System.

Nous convenons d'emblée que cette grille de lecture centre - périphérie appliquée à l'étude du positionnement de Djibouti peut sembler inappropriée ou problématique, car souvent simplificatrice et réductrice par rapport à la complexité de la situation. Toutefois, en géographie, périphérie et centre expriment un binôme, uni par des relations dissymétriques de *domination* et de *dépendance*. Si ce concept est si important pour la géographie, c'est parce qu'il permet avant tout la différenciation spatiale, mais également l'analyse des causes des inégalités territoriales. Situer Djibouti par rapport aux différents courants et influences africaines, arabiques et islamiques ne serait donc qu'une manière d'analyser d'une part, les inégalités territoriales et d'autre part, son intégration dans ces différents espaces géographiques.

Généralement, on distingue plusieurs catégories de périphéries (périphérie intégrée, exploitée, délaissée, ou encore angle mort) selon ses relations avec le centre[12]. Donc, si l'on considère Djibouti comme la périphérie de l'Arabie, quelles seraient alors ses relations avec ce centre (l'Arabie) ?

Sur le temps long, la péninsule arabique et l'Afrique de l'Est ont entretenu des relations culturelles et économiques importantes. L'Arabie heureuse (le Yémen actuel), Oman et plus loin la Perse ont influencé et parfois dominé la région. Les routes maritimes desservaient des ports de la Corne (Berbera, Mogadiscio, Lamu, Massawa). Si on lit ces relations avec une grille de lecture centre-périphérie, la région en fournissant des matières premières et des esclaves à l'Arabie était dans une position de dominée. L'expansion de l'islam sunnite à partir des ports à partir VIIe siècle fut un facteur d'intensification des relations entre les deux rives.

En fait, bien avant son entrée dans la Ligue arabe, Djibouti, à l'instar des autres États de l'Afrique orientale, partageait des liens culturels et commerciaux séculaires. La République de Djibouti demeure un État carrefour entre l'Afrique et l'Asie, en particulier l'Arabie. Les contacts, avec les populations de l'Arabie, se sont intensifiés au VIe siècle avec la propagation de l'Islam et la constitution des royaumes musulmans (Adal, Ifat)[13]. La composition de la population de Djibouti témoigne encore des imbrications et des relations d'échanges entre Djibouti et l'Arabie. La présence d'une très forte minorité

[12]Pour plus de détails voir les travaux d'Alain Reynaud (1981): Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale, Paris, PUF, 257 p.

[13]Suite à l'arrivée de l'Islam et de sa propagation dans la Corne d'Afrique, des royaumes musulmans se sont formés. Au début cantonné sur le port de Zeila (actuellement en Somalie), à leur apogée, ils comprenaient un vaste territoire allant du nord de la Somalie, l'actuelle Djibouti et une grande partie de l'Ethiopie.

d'origine yéménite très active dans le commerce confirme les liens séculaires entre les deux rives de la mer Rouge. Certains édifices, notamment en centre-ville de Djibouti, témoignent, par leur architecture ou leur nature, de l'influence culturelle de l'Arabie. Ces exemples mettent en évidence une politique économique et culturelle djiboutienne tournée vers la rive arabique de la mer Rouge.

Au regard de sa population (moins d'un million d'habitants) et la rareté des ressources naturelles, Djibouti n'est pas en mesure de fournir ni une main-d'œuvre abondante ni des matières premières au centre. Elle (Djibouti) ne présente donc pas les caractéristiques d'une périphérie exploitée, elle n'est pas non plus une périphérie délaissée en raison des liens séculaires avec ce centre. De l'autre côté de mer Rouge, les Arabes perçoivent cette région de l'Afrique comme sa zone d'influence et cette mer comme un lac arabe. L'intégration de la Somalie (en 1974), de Djibouti (en 1978) à la ligue arabe, ainsi que la candidature de l'Érythrée cette ligue, conforte la vision arabe sur la région. L'on s'interroge alors de savoir si Djibouti pouvait être considérée comme une périphérie intégrée. Autrement dit, est-ce que Djibouti et l'Arabie entretiennent des relations significatives d'ordre économique, commercial et socioculturel ?

Bien que la République de Djibouti entretienne des liens privilégiés avec les pays de la péninsule arabique (surtout l'Arabie Saoudite, le Koweït et les Émirats), par sa pauvreté même, elle est en position d'assujettissement par rapport à ces monarchies pétrolières. Il n'est donc pas étonnant que le port de Djibouti ait cherché comme modèle dans les ports du Golfe. C'est surtout avec les Émirats Arabes Unis, en particulier Dubaï (nodalité créer avec succès, mais de toute pièce) que Djibouti cherche humblement à imiter. Demeure aujourd'hui, l'un des principaux investisseurs étrangers en République de Djibouti. Dubaï, grâce à une politique de diversification économique (en dehors de la production pétrolière), a su se positionner comme un centre logistique mondial comme en témoignent ses installations aéroportuaires. Ces dernières, quasi inexistantes au début des années 90, sont aujourd'hui classées parmi les plus fréquentées au monde.

À titre d'exemple, selon le classement fourni par le conseil international des aéroports en 2016, l'aéroport de Dubaï a traité un trafic de plus de 80 millions de passagers ce qui le place au même niveau que l'aéroport londonien de Heathrow[14]. Alors

[14]Heathrow est l'un des aéroports le plus fréquentés au monde mais c'est surtout le premier aéroport de l'Europe en nombre des passagers devant Roissy Charles de Gaule (Paris) et Francfort.

que les ports de l'émirat (Djebel Ali, port Rachid, Khor Fakkan) qui traitaient un trafic d'environ 4 millions d'EVP en 1997 (au 5e rang des ports de pays en développement) ont vu leur trafic passer plus de 14 millions d'EVP en 2009. Avec de telles croissances quasi exponentielles, Dubaï a engagé une politique de développement à l'international par le biais des contrats de concession des terminaux portuaires sur les principales routes maritimes mondiales (Djibouti, Aden, Djeddah, Damiette, Dakar, etc.).

En s'implantant à Djibouti, Dubaï cherche entre autres à utiliser sa périphérie proche pour bon nombre d'activités (transshipment) ou flux (investissements). Bien que la relativité du concept centre – périphérie selon l'échelle de référence nous incite à avoir une approche (ou analyse) multiscalaire, Djibouti peut être ainsi qualifié comme une périphérie intégrée c'est-à-dire qu'elle est un point parmi tant d'autres sur lequel Dubaï s'appuie dans sa politique de développement de son opérateur portuaire.

Sans chercher à opposer centre et périphérie dans une logique dichotomique, l'insertion de la République de Djibouti dans son environnement politique, économique et social n'échappe pas à la question de son positionnement. En d'autres termes, quelle est la stratégie de Djibouti : s'imposer comme un nœud logistique, à l'instar de Dubaï, en remplissant la fonction de porte d'entrée de l'Afrique orientale – ou au contraire se positionner juste comme une périphérie de l'Arabie traitant le surplus (de trafic) des États du golfe.

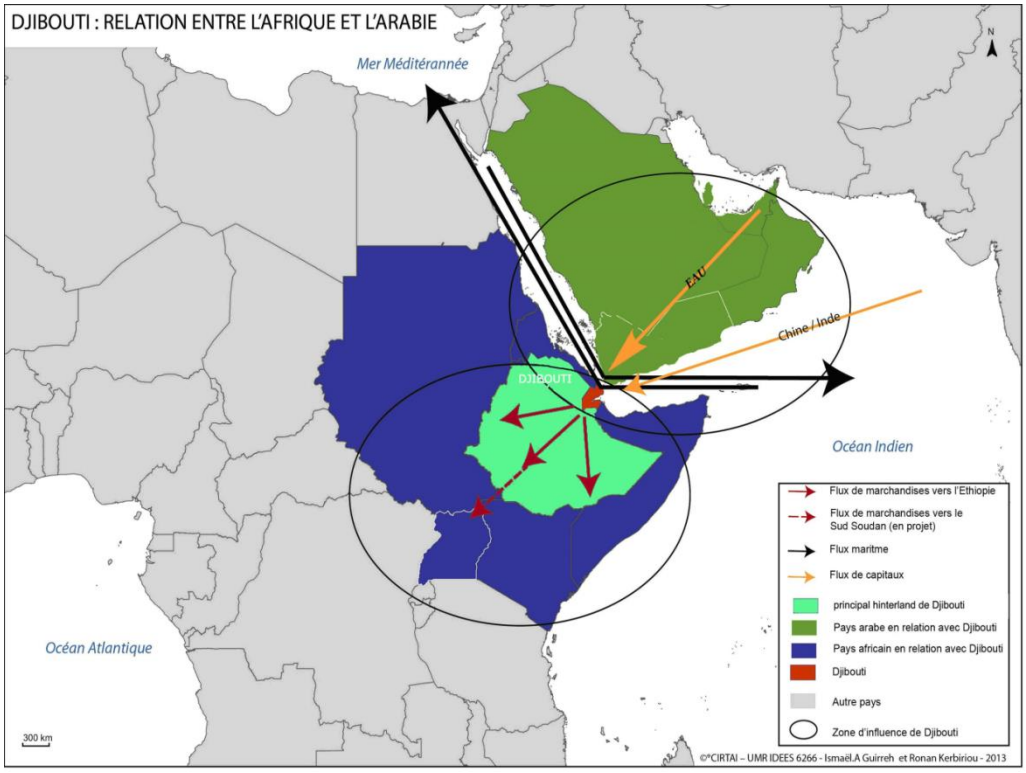
Djibouti balance donc entre deux régions, l'Arabie et l'Afrique de l'Est. Chaque région exerce une forme d'attraction qui de nature différente qu'il nous faut maintenant analyser.

1.1.1 Djibouti : une position tournée vers l'Arabie

Une manière de répondre à notre questionnement quant à la place de Djibouti entre ces différents courants est de montrer les liens que la République de Djibouti entretient avec les différents espaces géographiques environnants. Apporter une réponse à cette série de questions serait une manière de mettre en évidence la politique à « *géométrie variable* » que Djibouti doit mener pour son développement économique. Autrement dit, quel est son positionnement entre une riche Arabie engagée dans une politique de diversification économique et une Afrique amorçant une transformation économique, à l'instar de l'Éthiopie.

Il nous semble pertinent de poser la question du positionnement afin de comprendre la dualité à laquelle Djibouti est soumise c'est-à-dire sa grande dépendance économique vis-à-vis de l'arrière-pays éthiopien et des pays du Moyen-Orient (Figure 2).
Il faudra dès lors s'interroger comment les Djiboutiens se définissent par rapport à leurs voisins de deux rives de la mer Rouge, aussi bien au niveau politique, économique, socioculturel. Qu'est-ce qui relève du mythe ou de la réalité ? Qu'est-ce qu'ils partagent ou qu'ont-ils en commun avec les peuples du pourtour de la mer Rouge ? Quel positionnement serait le plus avantageux pour Djibouti pour son développement économique ?

Figure 2 : Djibouti et ses relations avec l'Afrique et l'Arabie



Nous pouvons avoir une première réponse dans les plaquettes publicitaires distribuées par le service de communication du port de Djibouti. On peut lire ceci « *Port de Djibouti au carrefour de trois continents* ». Bien que ce slogan exprime juste la stratégie des autorités portuaires qui souhaitent inscrire le port dans une position dominante, il n'en demeure pas moins essentiel.

En effet, cette idée de carrefour, tant utilisée dans les campagnes promotionnelles du port, met aussi en exergue la position particulière de Djibouti entre plusieurs

identités culturelles : africaine – arabe- indo-pakistanaise. Djibouti, à l'instar d'autres villes portuaires des côtes de l'Afrique orientale telles que Mogadiscio, Asmara, Mombasa, Dar-el-Salaam, est une porte d'entrée de cette partie de l'Afrique.

L'appartenance de Djibouti à de multiples groupements régionaux ou internationaux sur les deux continents est aussi une forme d'expression qui montre le désir du pays de tirer profit de sa position entre l'Afrique et l'Arabie[15].

1.1.2 Djibouti : une position pleinement intégrée à l'Afrique

Bien que Djibouti soit tourné vers l'Arabie pour un certain nombre d'organisations, le pays est parallèlement intégré aux différentes structures du continent pour d'autres organisations (Figure 3). Membre de l'Union africaine (UA), à l'instar de tous les États[16] du continent, le pays fait partie également de plusieurs organisations régionales africaines. Il s'agit entre autres de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) qui regroupe les États de la Corne d'Afrique[17] dont le siège est à Djibouti, mais également de l'organisation du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).

Cependant, cette situation de double appartenance n'est pas uniquement propre à Djibouti. En effet, cette situation est vécue par tous les États ou peuples qui sont en contact de deux espaces socialement et culturellement différents. Même si Djibouti constitue un espace intermédiaire entre l'Arabie et l'Afrique, le pays reste, de par sa position géographique, profondément intégré au continent africain.

[15]Bien qu'il n'y ait pas de limite géographique bien définis dans le cas de nos travaux de thèse, l'Arabie est l'espace géographique regroupant le Yémen et les Etats du golfe (Arabie Saoudite, Yémen, Oman, Bahreïn, Qatar, Emirats arabe unis, Koweït).

[16]A l'exception du Maroc qui s'est retiré de l'organisation suite à la reconnaissance du Sahara Occidental, l'ensemble des Etats du continent est membre de l'Union africaine.

[17]Créé en 1986, l'IGAD regroupe les Etats de la Corne d'Afrique : Djibouti, Ethiopie, Somalie, Kenya, Ouganda, Sud Soudan, Soudan, Erythrée. Chargée au début de la lutte contre les effets des sécheresses, l'organisation a élargi ses champs de compétence à d'autres domaines (environnement, transport, sécurité etc.)

Figure 3 **:** *les différentes organisations régionales, dont Djibouti est membre*

@Conception Ismael.A.Guirreh cartographie Ibrahim Meraneh – Université de Djibouti - 2016

Tableau 1 : différentes organisations internationales, dont Djibouti est membre

Union Afrique (UA)	Francophonie	Organisation mondiale de la santé (OMS)	Organisation de la coopération islamique (OCI)

1.2 Djibouti : un laboratoire régional en perpétuelle transformation

Dès sa création en 1887, la ville de Djibouti n'a pas manqué d'attirer les populations des régions limitrophes « *Djibouti – ville devient une plaque commerciale régionale assez rayonnante par rapport aux villes voisines de Zeyla ou Tadjourah* » (Alwane, 1997). À partir de 1897, le lancement des travaux de construction du chemin de fer franco-éthiopien va encore renforcer l'attractivité de la nouvelle ville portuaire. Devenu le principal centre économique et commercial de la rive africaine de la mer Rouge, Djibouti attire de plus en plus de nouvelles populations[18] venant notamment de la ville portuaire de Zeila en déclin depuis la création de Djibouti.

En faisant de Djibouti le débouché maritime de l'Éthiopie avec le projet ferroviaire et le port d'escale sur la route de l'Indochine et des îles Mascareignes, les Français contribuent également à l'asseoir comme l'un des principaux pôles économiques de la région. Depuis lors, l'attraction de Djibouti-ville pour les populations des pays limitrophes ne se démentira pas tout au long du XXe siècle jusqu'à nous jours (Nour Ayeh, 2012).

De plus, au début des années 70, les difficultés de la vie nomade résultant d'une série de sécheresses successives, les bouleversements régionaux (révolution Éthiopienne de 1974, guerre de l'Ogaden de 1977), voire la guerre civile de 1991 à 1994, ont provoqué un afflux important de réfugiés vers la capitale ainsi que le dépeuplement des zones de conflits (Tadjourah, Obock).

À l'indépendance, dans une optique de consolidation du jeune État, les nouveaux responsables du pays mettent en avant cette particularité, présentant Djibouti comme une « *terre d'échange et de rencontres* ». Autrement dit, un désir d'inscrire l'État dans son héritage d'ouverture économique et de brassage des populations.

[18]Djibouti a constitué un pôle d'attraction au-delà de la région car les principaux commerçants de la ville vont venir pour l'essentiel du Yémen, du sous-continent indien mais également de l'Europe (Grecs, Arméniens, Levantins etc.).

D'autres auteurs, à l'instar d'Abdourahman Waberi[19], explicitent encore mieux cette idée de laboratoire en donnant une description plus détaillée de la société djiboutienne. En effet, Waberi met en exergue le rôle de laboratoire que joue ce petit pays en attirant des vagues successives de peuples sur son sol « *la minuscule presqu'île de jadis nourrit des rêves grandiloquents, elle abrite une humanité bigarrée avec ses dockers afars, ses cheminots somalis, ses banquiers arabes, ses commerçants indiens, ses bijoutiers sénégalais, […] ses jardiniers oromos, ses entrepreneurs italiens, ses réfugiés somaliens, ses maçons chinois, ses paras et ses coopérants français […], sans oublier les inévitables fonctionnaires de la FAO, du PNUD, de l'UNICEF* » (Waberi, 1997, P.95).À travers ce portrait, Waberi montre que Djibouti, ville portuaire, continue toujours d'être un pôle économique dont l'influence dépasse largement les deux rives de la mer Rouge.

Aujourd'hui encore Djibouti, en raison d'une stabilité politique et d'un bon climat d'affaires, exerce une forte attraction pour un certain nombre d'investisseurs étrangers. C'est ainsi que, depuis les années 2000, on observe l'arrivée des nouvelles communautés (turque, émiratie, chinoise) qui souhaitent exploiter cette position remarquable de Djibouti dans leur politique de pénétration de l'intérieur du continent.

Quant à la Somalie d'aujourd'hui, bien qu'instable politiquement, elle ne fournit plus seulement des réfugiés. On assiste ainsi à l'émergence d'hommes d'affaires prospères (entrepreneurs, banquiers) somaliens. Salam Africa Bank et East Africabank (ex Dahabshill), deux institutions financières très actives sur le marché local djiboutien avec de nouveaux produits, les crédits qualifiés « *islamiques* », appartenant à des Somaliens sont le témoin de cette renaissance économique. Cette spécificité n'est pas seulement propre à Djibouti, car les populations de l'Afrique de l'Est sont, dans une large partie issue d'un brassage entre l'Afrique et l'Arabie, voire du sous-continent indien[20].

[19]Waberi, A, A, romancier djiboutien, auteur de plusieurs essais et romans (Transit, Rift Rail Route, Balbala, Etats-Unis d'Afrique etc.) traitant essentiellement la vie politique et socioéconomique de la République de Djibouti.

[20] Pour plus des détails voir les travaux de Lewis, M, L (1955): Peoples of the Horn of Africa: Somali, Afar and Saho, London, Haan Associates, Edition 1, 200 p.

Ainsi, la singularité de Djibouti se manifeste parfois là où on s'attend le moins. L'exemple d'une anecdote connue de la plupart des Djiboutiens illustre parfaitement leur ambiguïté ou balancement entre africanité et arabité **(encadré**).

Pour une large partie des Djiboutiens, les Africains non originaires de la région (Corne d'Afrique) étaient tous catalogués comme étant des Sénégalais.

Remarque très surprenante pour un Congolais, Malien ou encore un Ivoirien de se voir qualifier de sénégalais. Leur réponse est toujours la même : je ne suis pas sénégalais. La réponse des Djiboutiens l'est aussi « *vous êtes, d'abord, sénégalais ensuite vous pouvez être congolais, malien ou encore ivoirien* » comme si c'était un choix d'être sénégalais c'est-à-dire la nationalité sénégalaise serait la « mère » dont découleraient toutes les autres nationalités africaines.

En effet, cet imbroglio est une résultante de la politique coloniale où l'ancienne puissance (France) inter - changeait les soldats issus de ses colonies. Ainsi, dans l'hypothèse de manifestations ou d'émeutes dans une des colonies, les soldats pouvaient ainsi assurer le maintien de l'ordre avec fermeté puisqu'ils n'avaient aucun lien avec les populations locales. Pour Djibouti, c'étaient les Sénégalais tandis que les Djiboutiens étaient envoyés en Nouvelle-Calédonie et à Madagascar.

À ce sujet, L.S. Senghor traitait l´Africain de l´Est en raison de son teint nuancé de "*nègre marginal* »[21]. Ainsi, l'absence d'expression des Djiboutiens d'une quelconque appartenance raciale et communautaire (africaine ou arabique) montre clairement leur singularité.

D'ailleurs, André Laudouze (1981), en reprenant un discours du vice-président de la chambre de commerce d'industrie de Djibouti, faisait le même constat quant à la singularité de la société djiboutienne « *nous trouvons dans la société djiboutienne une culture unique dans son genre au monde, et […] une composition caractéristique de l'identité djiboutienne, une personnalité humaine, une société originale* » (Laudouze, 1981, P.105).

[21]Léopold Sedar Senghor, dans son introduction à « *Khamsine ou le naufragé du destin, présence africaine* », de William Syad 1959, celui-ci (1976, P.41) se déclare « *nègre marginal* » par opposition l'expression de « nègre d'orient » employée par Senghor pour qualifier les peuples de langues couchitiques riverains de la mer Rouge et de l'océan Indien.

C'est pourquoi la République Djibouti, notamment ses habitants, constamment tiraillés entre leur africanité et leur arabité, souhaite s'inspirer du (es) modèle(s) de développement des États du golfe arabique (sans le pétrole bien sûr), et en particulier de Dubaï plus connu aujourd'hui pour son statut de hub logistique mondial que par celui de pétrodollar. D'où, la stratégie djiboutienne s'appuyant d'un côté sur la construction d'installations portuaires et de l'autre, sur l'emplacement géographique du pays à proximité de la grande route maritime, emplacement bien plus avantageux d'ailleurs que celui de Dubaï.

Ainsi, Djibouti (pays) n'est ni entre deux mondes ni la périphérie d'un quelconque centre, mais plutôt le produit de juxtapositions des différentes influences culturelles africaines, arabo- indo-pakistanaise. D'ailleurs, même les commentaires de certains journalistes ne manquent pas d'évoquer cette position particulière de Djibouti, « *ce n'est pas encore l'Afrique* », mais « *ce n'est plus l'Arabie non plus* »[22], dans cette région du monde.

Ce regard porté à la diversité de la société djiboutienne se justifie uniquement dans le but de comprendre la place que Djibouti occupe face aux courants d'échanges entre les deux rives de la mer Rouge. Si le brassage est souvent vécu comme un facteur enrichissant culturellement, qu'en est-il sur le plan économique ?

Est-ce que Djibouti sert juste de réceptacle au surplus des ports émiratis et donc, d'être un point du dispositif stratégique de développement et de positionnement engagé par cet État du golfe pour être un nœud majeur du transport maritime mondial ? En d'autres termes, quelle peut être l'approche des autorités djiboutiennes face aux investissements étrangers ? Est-ce qu'ils ne condamnent pas le pays à demeurer juste une périphérie surtout en matière de développement économique ?

Pour les autorités de Dubaï, Djibouti a surtout été utilisée comme un laboratoire dans leur politique d'intégration sur le continent africain[23]. C'est pourquoi il est toujours difficile d'échapper aux questionnements relatifs à la problématique de dépendance entre un centre dominant et une périphérie en situation marginale.

[22]Pour ne citer qu'un exemple, l'émission Thalassa de france3 du 5 février 2009 consacrée à la République de Djibouti présentait ainsi le pays.

[23]Après son implantation à Djibouti en 2000, DPW continue à s'implanter sur le continent africain puisque l'opérateur assure, aujourd'hui, la gestion de plusieurs autres ports (Maputo, Dakar, Djen Djen).

D'ailleurs, un certain nombre des travaux (Debrie, 2003, Choplin, 2009) mettent en évidence cette difficulté à laquelle est confronté tout chercheur quant à la problématique centre – périphérie. En 2003, dans ses travaux consacrés aux États enclavés de l'Afrique de l'Ouest, Debrie évoquait déjà cette difficulté en ces termes « *Il est souvent difficile de s'extraire des débats en cours sur la problématique des périphéries et plus généralement sur le constat des dynamiques d'extraversion, de la dépendance, de la mise en marge* » (Debrie, 2003, p.9).

Pour Armelle Choplin[24], le fait qu'une ville ou qu'un État soit en contact entre deux mondes à la fois proches sur certain nombre de points, mais éloignés sur d'autres est toujours assujetti au problème de positionnement. Les exemples de Nouakchott (Mauritanie) et de Khartoum (Soudan) montrent très bien cette difficulté à se « caser » réellement entre deux cultures « *périphérie physique et politique du monde arabe, mais aussi périphérie de l'Afrique noire* » (Choplin, 2009, p.19). Elle va plus loin en montrant ce qu'elle qualifie à juste titre de « *schizophrénie* », c'est-à-dire cette difficulté de ne pas réellement trouver sa place ou de vouloir se rattacher absolument à un bloc dont, peut-être, on ne partage pas grande chose en commun. Il s'agit, en l'occurrence, pour ces deux États du monde arabo - africain ou encore sahélo - africain.

Sans aller aussi loin que Choplin, il nous semble que le cas de Djibouti présente une certaine similitude avec l'exemple de ces deux pays (Soudan, Mauritanie). En effet, à l'instar de tout État situé à la frontière de deux cultures, Djibouti demeure à la fois sous l'influence de l'Afrique et du Moyen-Orient.

Cette double appartenance constitue-t-elle un avantage pour Djibouti ? En fait, la proximité avec un centre économique majeur ne suffit pas toujours pour bénéficier de ses impulsions ou de ses polarisations qu'il peut déclencher dans ses périphéries. Des déséquilibres économiques majeurs peuvent toujours exister entre des régions proches. Bien que selon l'intérêt du moment et les enjeux, les acteurs politiques et/ou économiques (du pays) ne manquent pas d'orienter leurs discours vers l'un ou l'autre de ces deux espaces.

[24]La thèse d'Armelle Choplin est une étude comparée de Khartoum (Soudan) et Nouakchott (Maurétanie), deux capitales politiques d'Etats frontières c'est-à-dire situées à la charnière entre le monde Arabe et l'Afrique Noire. Choplin montre ainsi les difficultés auxquelles ces villes sont confrontées aux marges deux espaces à la fois proche sur certains aspects et différents sur d'autres.

D'ailleurs, les travaux d'Antoine Frémont sur les ports des États de la rive sud de la Méditerranée (Maroc, Algérie, Libye, Tunisie, Égypte) en sont le parfait exemple, car ils mettent en évidence le décalage économique qu'il peut y avoir entre des régions très proches, en l'occurrence, l'Europe du Sud et l'Afrique du Nord. Bien que situés sur le trajet d'une grande route maritime, les ports de l'Afrique du Nord sont totalement marginalisés par rapport à leurs consorts européens au point de vue économique (Frémont, 2010). Ainsi, Frémont met en exergue les liens asymétriques et de dépendances entre ces deux régions de la Méditerranée et, donc la question du développement économique de l'Afrique du Nord face à l'Europe du Sud.

Être à proximité d'une grande route maritime ne constitue donc pas une condition suffisante pour qu'un port puisse bénéficier de plus d'activités. En effet, plusieurs autres facteurs comme la politique commerciale des armateurs (Slack, 1994), du volume du trafic et de connexions avec l'arrière-pays (Notteboom, 2007) demeurent aussi décisifs pour le développement d'un port. Tout au plus, la proximité d'une route maritime peut-être une opportunité de se positionner comme un hub de transshipment, car l'augmentation considérable de la taille des navires contraint les compagnies à limiter le nombre d'escales des navires-mères à quelques ports. Aujourd'hui, une escale ne se justifie que si le port touché peut contribuer au chargement et au déchargement du navire à hauteur de 10 à 25 % de sa capacité totale (Frémont, 2005).

L'infrastructure portuaire ne joue plus un rôle aussi décisif qu'auparavant dans le choix des itinéraires par les chargeurs et/ou les transporteurs (Slack, 1985). En fait, l'intermodalité, consécutive à l'avènement du conteneur, permet aujourd'hui aux opérateurs de transport de multiplier les possibilités d'acheminement d'un point terrestre à un autre en incluant une traversée maritime. Le choix des ports n'est donc pas nécessairement déterminé par la proximité par rapport aux destinations initiales ou finales (Frémont, 2005). D'ailleurs, au début des années 80 Brian Slack avait déjà mis en évidence la volatilité du trafic conteneurisé et l'interchangeabilité des ports « *les ports deviennent des pions dans un jeu* », c'est-à-dire que dorénavant ce sont les armateurs qui décident du choix portuaire et non plus les autorités portuaires (Slack, 1985).

D'où notre interrogation quant au cas des ports de l'Afrique de l'Est et, en particulier ceux de Djibouti. La modernisation des infrastructures de transport notamment portuaires et l'emplacement géographique remarquable peuvent-ils être un levier économique suffisant pour amorcer un développement socio-économique du pays ?

Quelles peuvent être alors les opportunités qu'offre cette position carrefour sur plusieurs blocs (Afrique, Arabie, Asie, Europe) à Djibouti ? Comment Djibouti peut-elle profiter de la transformation économique que connaît la région grâce aux investissements des pays émergents, notamment en direction de l'Éthiopie[25]. En d'autres termes, Djibouti aurait-elle les moyens de jouer un rôle d'interface aussi bien entre l'Afrique de l'Est et le Moyen-Orient, mais également entre l'Afrique et l'Asie ?

Quelle est l'ampleur des échanges entre les pays de cette région de l'Afrique et l'Asie ?

Apporter une réponse au rôle que Djibouti peut jouer entre l'Afrique orientale et l'Asie suppose une analyse des liens économiques et commerciaux entre ces deux mondes. Autrement dit, y a-t-il des liens commerciaux majeurs entre cette partie de l'Afrique et l'Asie et par voie de conséquence avec l'Arabie. Djibouti offre-t-elle plus d'opportunités par rapport aux autres États de la rive africaine de la mer Rouge ?

Si Djibouti peut se targuer de certains avantages indéniables comme la stabilité politique, une monnaie convertible au dollar et un système bancaire ouvert contrairement aux États de la région et attire des investissements essentiellement dans le domaine des infrastructures de transport (port, route, rail). Cependant, l'étroitesse du marché local (moins d'un million d'habitants) constitue un facteur limitatif pour les investissements étrangers. Contrairement à cet état de lieux, le secteur du transport est l'un des rares à bénéficier d'investissements étrangers importants. Eu égard à la structure de l'économie djiboutienne, essentiellement organisée autour des activités

[25]Il s'agit, en premier lieu, de la Chine qui investit énormément en Afrique notamment dans les pays producteurs des matières premières (pétrole, minerais etc.). Si la Chine arrive en tête, des pays comme l'Inde, la Turquie, l'Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Koweït ou encore Malaisie investissent également sur le continent africain.

portuaires et de transit, les investissements étrangers dans ce secteur, depuis les années 2000, représentent plus de 2 milliards de dollars (Tableau 2). Il faut souligner qu'un tel financement ne concerne que les projets réalisés ou en phase de finalisation. Les sommes engagées dans les différents projets d'infrastructures montrent que les investissements publics et/ou privés s'intéressent surtout au domaine des transports.

Tableau 2 : Principaux investissements dans le domaine de transport (en millions de dollars)

Terminaux de Doraleh	zone franche	PDSA	Tadjourah	Goubet	corridor routier	Chemin de fer
520	35	185	180	64	42	500

Source : Port, BCD, APZF, Ministère des finances

D'où notre interrogation sur l'importance des investissements dans les infrastructures d'un pays aux potentialités réduites. Quel(s) autre(s) pays de la région sont susceptibles d'intéresser les capitaux surtout en provenance des pays émergents ?

Nous verrons ainsi dans quelle mesure la fabrication ou la formation des frontières à la fin du XIXe siècle par les puissances coloniales, faisant de l'Éthiopie un État enclavé, a lié le destin économique de la République de Djibouti à celui de son voisin. D'où la nécessité de comprendre le processus de mise en place de cet enclavement afin de mieux saisir les enjeux actuels, aussi bien pour Djibouti que pour l'Éthiopie.

2 Processus d'enclavement éthiopien et les enjeux de l'accès à la mer

Accéder à la mer fut un enjeu permanent pour les souverains abyssins depuis des siècles face d'abord aux musulmans qu'ils soient de la Corne d'Afrique (Somalis, Afars, etc.) ou qu'ils viennent avec l'expansion de la religion à partir du VIIe siècle (Arabes, Ottomans). Relais pris par les puissances européennes à partir du XIXe siècle et assuré, aujourd'hui, par les États de la région notamment par Djibouti.

2.1 L'accès à la mer : un enjeu majeur pour l'Éthiopie

Aujourd'hui, le transport maritime est devenu un avatar de la mondialisation. Ainsi toute discontinuité (ou enclavement) littorale est vue comme une mise à l'écart de ce processus d'interaction généralisé des différentes parties du monde (la mondialisation). Avant de nous s'appuyer sur l'exemple de l'Éthiopie nous allons revenir sur le concept d'enclavement.

Il n'est nullement question de faire une relecture du concept d'enclavement, mais seulement de définir et de donner les principales caractéristiques de ce concept. Nous souhaitons ainsi préciser en quoi l'utilisation de ce concept serait pertinente dans le cadre de nos travaux de recherche. Nous allons ainsi commencer par définir ce concept d'enclavement afin de mettre en évidence ses conséquences sur le développement économique djiboutien et éthiopien, en particulier sur les transports.

En effet, depuis une vingtaine d'années un nombre important des travaux ont été consacrés à ce concept (George, Verger, 1992 ; Varlet, 1997 ; Steck, 2000 ; Debrie, 2001 ; Yesguer 2009). Toutefois, bien que les définitions données soient nombreuses et plus ou moins proches, elles sont diverses par leur approche. À juste titre, Benjamin Steck confirmait les multiples formes du terme d'enclavement « *elles sont en fait les avatars d'une fermeture qui est leur attribut commun* » (Steck, 2000, P.27).

Quant à la plupart des auteurs anglo-saxons, le terme enclavement renvoie à celui de landlocked « *a land, region having no acess to a waterway* », c'est-à-dire dans l'approche anglo-saxonne c'est l'absence d'accès à la mer qui est le principal critère de définition de l'enclavement.

Étymologiquement, le terme enclavement dérive du celui d'« *enclave* », c'est-à-dire du terme latin « *clavis* » qui exprimait initialement l'idée de clef, de verrou ou encore de barre de fermeture (Debrie, Steck, 2001). En d'autres termes, avant d'évoluer dans le sens de l'absence d'infrastructure de transport, et donc des voies de communication, le terme d'enclavement désignait l'isolement, la fermeture.

Pour autant, l'enclavement est un concept relatif d'où la difficulté d'apprécier le degré d'ouverture ou de fermeture d'un espace ou d'un territoire sans le comparer à un autre. L'enclavement est donc un concept temporel. C'est la raison pour laquelle dans un monde globalisé où l'ouverture semble être le leitmotiv de tout développement, l'enclavement peut être perçu ou vécu comme un facteur handicapant voire un obstacle.

À juste titre, dans un article consacré à l'étude du concept de l'enclavement, Debrie et Steck n'avaient pas manqué de souligner cet aspect de l'enclavement en affirmant que nos sociétés sont contraintes à cette quête d'ouverture «*l'ouverture est l'un des paradigmes majeurs du fonctionnement de nos sociétés* » (Steck, Debrie, 2001).

Par ailleurs, nous avons déjà souligné qu'il ne s'agit pas, dans cette thèse, de faire une analyse de ce concept. Toutefois, il nous a semblé pertinent de montrer que l'enclavement de l'Éthiopie, principal client du port de Djibouti, a contribué à la structuration de l'économie djiboutienne autour des activités de transport et de transit. De ce fait, évoquer la situation géographique de l'Éthiopie nous permettra de mieux saisir l'importance des infrastructures de transport pour la République de Djibouti et par ricochet son développement socio-économique.

Parmi toutes les définitions données au terme d'enclavement, il nous semble que c'est l'absence d'accès à la mer et dans une moindre mesure le manque ou l'insuffisance des infrastructures de transport qui caractérisent le mieux le cas de l'Éthiopie. Toutefois, il est intéressant de noter que l'enclavement de l'Éthiopie est le résultat d'un processus qui s'est forgé, en grande partie, pendant la période coloniale consécutive au partage de la région par les puissances européennes à partir du XIXe siècle.

Ainsi, nous nous interrogeons au déroulement de ce processus de l'isolement maritime de l'Éthiopie. En outre, nous nous intéressons aussi quant à la perception de cette situation variable selon les époques. A-t-il été toujours vécu de la même manière ? Quelle différence y- a-t-il eu selon le contexte et l'enjeu du moment ?

2.2 Le processus d'enclavement de l'Éthiopie

Au cours du XIXe siècle, période d'expansion coloniale en Afrique de l'Est, l'Éthiopie (ex Abyssinie) est l'unique pays à échapper à la domination des puissances européennes qui se disputaient le partage du continent. Néanmoins, le pays fut occupé entre 1936 et 1941 par les Italiens. Pourtant, si le pays a su ou pu éviter d'être sous domination européenne contrairement au reste des États du continent[26], il n'a, en revanche, pas pu conserver ou avoir un accès direct à la mer notamment la partie Nord du pays, c'est-à-

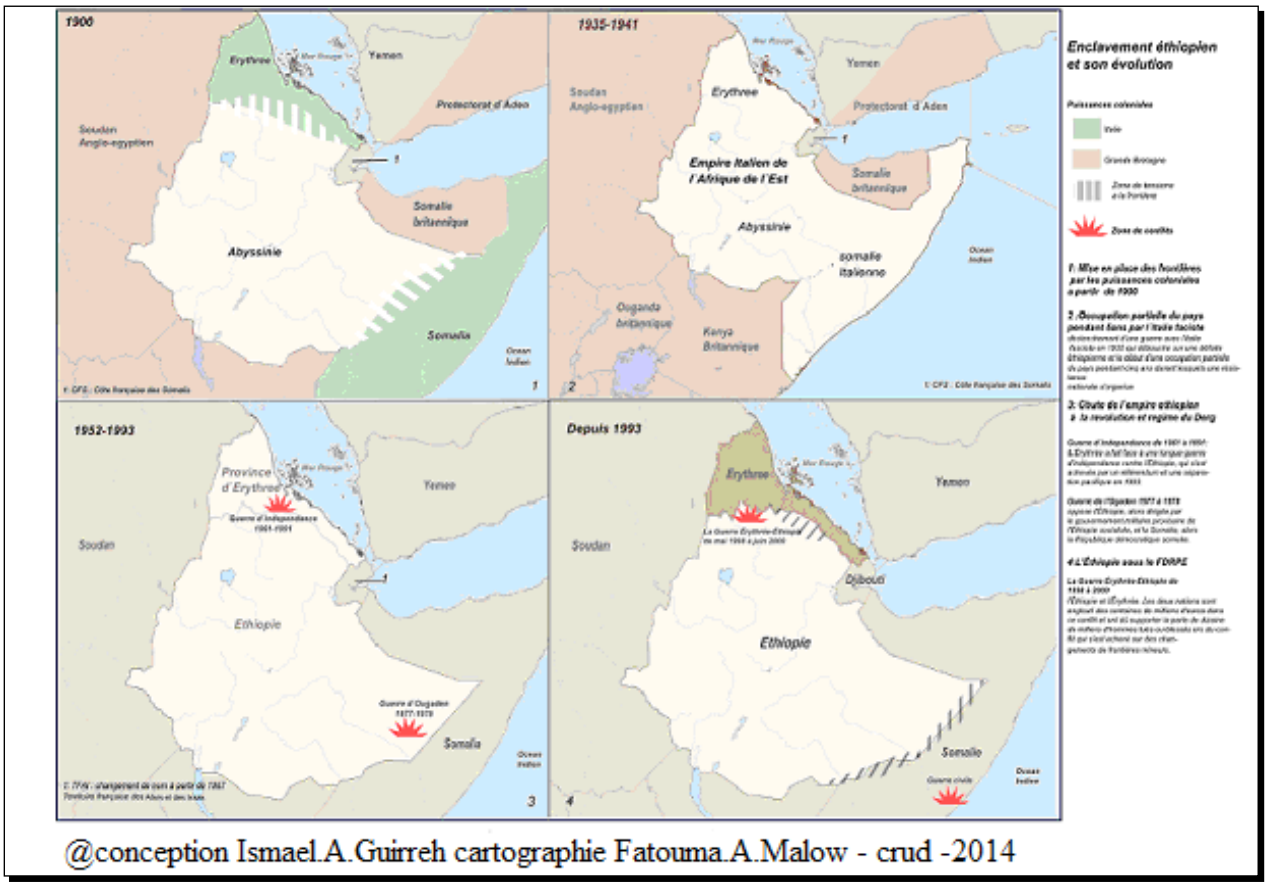
[26]En dehors de l'Ethiopie, le Libéria fut l'unique Etat indépendant du continent bien que le pays soit sous la domination des noirs américains affranchis et réinstallés en Afrique à partir du XIXe siècle.

dire l'actuelle Érythrée avec le très actif port de Massawa. En perdant cette façade maritime septentrionale à la suite de l'occupation italienne, le pays demeure en situation de dépendance vis-à-vis des États voisins côtiers (ou colonie selon la période) pour son commerce extérieur. L'empire d'Abyssinie ensuite le royaume d'Éthiopie a eu sans cesse une stratégie politique tournée vers les littoraux. Ce qui expliquerait les revendications incessantes des Ethiopiens (plutôt les élites politiques) de l'Érythrée voire de Djibouti.

Le processus de mise en place des frontières politiques par les puissances européennes, à la fin du XIXe siècle au début du XXe siècle, a figé la situation géopolitique de la région, en particulier celle de l'Éthiopie en la privant d'un accès à la mer, sauf de 1952 à 1991 avec l'occupation de l'Érythrée.

Cependant, afin de sortir de cette situation de dépendance maritime, les autorités éthiopiennes ne sont pas restées inactives comme en témoigne l'évolution de la situation géographique de l'Éthiopie que cette évolution soit un processus interne ou externe (occupation italienne). La carte de l'Éthiopie n'a pas cessé d'évoluer en fonction des intérêts et des rivalités des forces présentes dans la région (Figure 4).

Figure 4 : processus d'enclavement de l'Éthiopie



Pour montrer ainsi la corrélation entre ouverture maritime de l'Éthiopie et évolution géopolitique de la région, nous allons distinguer quatre périodes (ou dates) au courant du XXe siècle. Les dates ne sont pas choisies au hasard et correspondent toutes à une évolution du contexte régional. À partir de 1896-1897, les frontières politiques des États (colonies) de la région sont fixées par les puissances coloniales. L'empire d'Abyssinie avec les conquêtes de Ménélik réalise des gains territoriaux importants, mais échoue dans ses tentatives d'accéder à la mer.

Jusqu'au milieu des années 1930, la situation régionale reste figée. Elle connaît une première transformation majeure avec la conquête italienne de l'Éthiopie. Entre 1936 à 1941 (6 années), l'Italie va occuper de vastes territoires de la région comprenant ses colonies (Érythrée et Somalie), mais surtout l'Éthiopie : c'est « *l'empire italien de l'Afrique de l'Est* ». Les Italiens vont même tenter de conquérir la Côte française des Somalis (CFS) et la Somaliland (britannique) afin d'agrandir cet empire colonial à toute la Corne

d'Afrique. Pendant cette courte période, l'Éthiopie faisant partie de cet empire italien bénéficie d'une ouverture maritime notamment à partir des ports érythréens.

Après la défaite de l'Italie, l'Éthiopie se retrouve de nouveau dans sa situation d'enclavement maritime d'avant-guerre. Cependant, l'évolution de la situation géopolitique régionale en particulier l'indépendance érythréenne constitue une nouvelle possibilité d'ouverture maritime. Le pays reprend sa politique expansionniste d'autan, et demande un accès à la mer par l'Érythrée (au nom de la communauté de destin entre les deux), mais aussi par le sud de la Somalie (comme compensation de l'occupation fasciste).

En 1952, les puissances occidentales acceptent de fédérer l'Érythrée à son puissant voisin. Ces puissances ont sous-estimé que l'Érythrée sous les Italiens a développé une identité propre, mais aussi l'autoritarisme d'Addis-Abeba qui ne pouvait se satisfaire d'une confédération. Ces deux éléments expliquent en 1962 que l'Éthiopie annexe son voisin et que par réaction les Érythréens entament une longue guerre d'indépendance. Ainsi, de 1952 à 1993, l'incorporation érythréenne va permettre à l'Éthiopie de bénéficier d'un accès direct à la mer. Mais cette nouvelle « colonie » reste un grand facteur de déstabilisation pour les Éthiopiens. Mais, à partir de 1993, après la séparation définitive (par référendum) de l'Érythrée, l'Éthiopie s'est retrouvée privée de tout accès direct à la mer.

Ce découpage chronologique met en exergue la corrélation entre l'évolution de la géopolitique régionale et l'ouverture maritime de l'Éthiopie et, donc ses répercussions (impacts) sur Djibouti. Pourtant, selon la période et les enjeux du moment, l'enclavement de l'Éthiopie présente certaines particularités. Ainsi, il nous a semblé pertinent de montrer d'abord les « singularités» de cet enclavement, causes et facteurs contributifs à la construction des États de la région et, en particulier, la République de Djibouti.

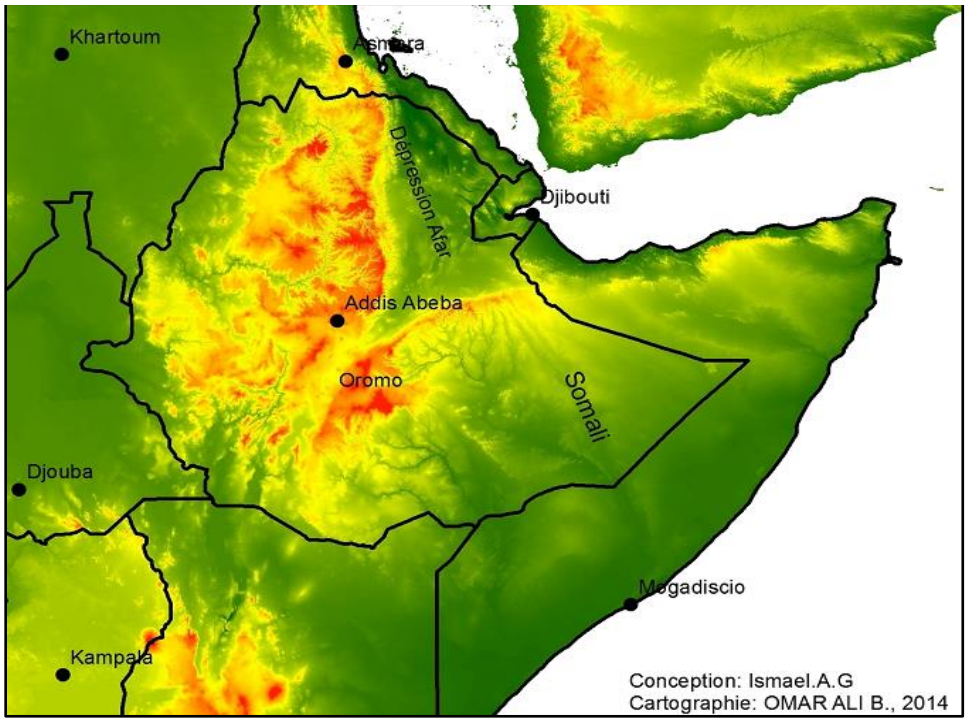
2.3 Un enclavement « entretenu »

La situation géographique de l'Éthiopie est particulière, elle rend difficile l'accès au territoire éthiopien. En effet, le territoire de l'Éthiopie s'étend sur des hauts plateaux dont les principaux (le massif septentrional et le massif méridional – plus un autre plateau secondaire, plus bas et incliné du Sud au Nord), se situent essentiellement dans

les pays Gallas (Oromos) et Somalis[27]. À cela s'ajoute une dernière ligne formée par la dépression des Danakil (Afar) qui s'ouvre sur la rive de la mer Rouge jusqu'à la frontière septentrionale de la République de Djibouti (Figure 5).

Au départ des côtes et dans un rayon de 300 km, le relief éthiopien est dominé par de hauts plateaux et des montagnes dont le Ras Dachan (4 620 m) est le point culminant. Cette situation a contribué également à la structuration de la population éthiopienne (Gallais, 1989). Elle se localise principalement sur les hauts plateaux en raison des conditions climatiques favorables à l'agriculture. De ce fait, plus on descend vers les régions proches des littoraux, plus la densité est très faible et inversement. Cette dichotomie, imposée par les reliefs montagneux et les conditions climatiques, a introduit une seconde division au niveau de la population éthiopienne. Bien que la démarcation ne soit pas aussi nette, la grande majorité des populations chrétiennes vit sur les hauts plateaux tandis que les musulmans résident essentiellement dans les régions « basses » proches des littoraux. En d'autres termes, les hauts plateaux sont majoritairement chrétiens (ou animistes) alors que les basses terres abritent une population essentiellement musulmane.

Figure 5 : le relief de la Corne de l'Afrique



[27]Oromo, Somalis et Afar sont parmi les tribus et peuples de l'Ethiopie, les Oromos demeurent même la principale composante des populations éthiopiennes estimés entre 35 à 40 % de la population totale.

En fait, l'Éthiopie a la particularité d'être à la fois l'un des premiers foyers du christianisme, mais également de l'islamisation du continent. L'église éthiopienne, de rite copte, est très ancienne. L'arrivée du premier évêque envoyé par St Athanase d'Alexandrie remonte aux alentours du IVe siècle. Quant à l'islam, sa présence est très ancienne également et remonte à l'émigration des compagnons du Prophète persécutés à la Mecque au VIIe siècle en Abyssinie. Si la cohabitation fut originellement harmonieuse entre chrétiens et musulmans, leur relation se dégrade au fil de temps. Chaque communauté défendant ses intérêts économiques notamment le contrôle des pistes caravanières menant aux principaux ports de la mer Rouge donc des échanges économiques avec l'extérieur.

En effet, avec l'arrivée de l'Islam et son expansion dans toute la région de la Corne d'Afrique, l'église éthiopienne se retrouve isolée et se replie sur elle-même. La pression exercée par les peuples et les tribus des régions côtières convertis à l'Islam a contraint une grande majorité des populations chrétiennes à se réfugier sur les hauts plateaux pour des raisons de sécurité. En témoigne la présence encore aujourd'hui d'un grand nombre d'églises anciennes dans les régions montagneuses de l'Éthiopie.

Ainsi, les hauts plateaux ont constitué un rempart naturel à la fois contre les invasions musulmanes entre le XIIIe et le XVIe siècle, à l'exception toutefois de l'invasion de l'imam Ahmed – ibn – Ibrahim, plus connu sous le nom de l'imam Gragne (gaucher)[28]. Ainsi, la situation géographique de l'Éthiopie a contribué à l'isolement du pays, notamment les régions montagneuses de l'intérieur. Dans un premier temps, les massifs montagneux ont joué un rôle de barrière contre les conquêtes musulmanes, puis, à partir XIXe siècle, de nouveau ils jouent le même rôle, mais cette fois-ci contre la pénétration européenne. Les reliefs montagneux en tant que refuge ne constituent pas une spécificité propre à l'Éthiopie. On les retrouve dans d'autres zones géographiques du monde (le Maghreb : Atlas, Kabylie, Caucase, l'Afghanistan.).

Ainsi, des minorités en butte à des persécutions (ethnique, religieuse ou politique) se sont servies des montagnes en guise d'abri contre les invasions extérieures. Yves Lacoste abonde dans ce sens lorsqu'il affirme que « *Les montagnes sont aussi les milieux*

[28]Ahmed Gragne va conquérir une grande partie de l'Abyssinie, obligeant même l'empereur Lebna Dengal à se réfugier dans les hauts plateaux et à solliciter l'aide d'une nation chrétienne, le Portugal. À cette époque déjà l'implication des puissances étrangères est importante puisque Ahmed Gragne bénéficie l'appui des Arabes et des Ottomans tandis que souverains abyssins ont l'appui des Portugais.

géographiques où se sont conservées des religions ou des langues minoritaires qui ne sont pratiquées aujourd'hui que par des effectifs relativement restreints » (Lacoste, 2002).

À titre d'exemple, lors de la défaite italienne d'Adoua en 1896[29], les reliefs très escarpés ont, entre autres, permis à l'armée de Ménélik de dominer une puissante armée européenne. En effet, bien que les Italiens disposassent de matériels modernes donc une puissance de feu supérieure à celle des Ethiopiens, le déplacement de ces matériels fut très difficile à cause du manque de réseaux de transport. Il ne s'agit en aucun cas de minimiser la tactique (stratégie) de l'armée de Ménélik, mais seulement de montrer le rôle décisif, voire, crucial des voies de communication /réseaux de transport lors de cette bataille.

Donc, tout porte à croire que cet isolement a été vécu, ou entretenu, par la classe dirigeante (Amhara et Tigré), majoritairement chrétienne, comme un rempart de sécurité contre les invasions extérieures. Ainsi, les difficultés d'accès des régions montagneuses ont été vécues par une grande partie de la population comme un gage de sécurité, en particulier contre les invasions venant des côtes, qu'elles soient l'œuvre des locaux ou des étrangers (européens).

En dépit de cet enclavement entretenu, les échanges ont toujours subsisté entre les régions côtières et celles de l'intérieur. Néanmoins les voies de communication étaient tenues par les habitants des côtes « *repliées sur elles-mêmes, les différentes tribus abyssines sont devenues presque autonomes et devant la pression constante des musulmans des côtes, qui contrôlaient leurs rares échanges commerciaux, ils doivent trouver un modus vivendi avec l'Islam*» (Pinède, 1995, P.19). L'inverse était aussi vrai, car une fois arrivé dans les régions sous le contrôle des souverains abyssins, tout échange devait être soumis à leur accord.

Les populations musulmanes de ces régions (d'abord les Afars, les Somalis etc.) contrôlaient ports et pistes caravanières « *avant de discuter des relations commerciales entre l'Europe et l'Abyssinie, il fallait d'abord traverser toute cette étendue de territoire occupée par les musulmans* » (Souleiman Obsieh, 2012, P.42). Donc, toute pénétration vers les régions de l'intérieur devait se faire avec l'appui des chefs et sultans musulmans qui contrôlaient les principales pistes caravanières menant aux ports de la mer Rouge.

[29]La bataille d'Adoua est considérée par beaucoup d'historiens spécialiste de l'Ethiopie comme l'acte fondateur de l'Etat éthiopien moderne.

L'isolement du territoire abyssin entretenu par les souverains comment à s'effriter suite à l'évolution géopolitique régionale au milieu du XIXe siècle. L'Abyssinie va cette fois-ci progressivement connaître une autre phase voire une autre forme d'enclavement due à l'arrivée des puissances européennes dans la région suite à la dislocation de l'Empire ottoman, la puissance occupante de la région.

Comment ce nouveau type d'enclavement a-t-il été vécu par les Éthiopiens ? Comment composent-ils avec les puissances européennes pour leurs échanges avec le monde extérieur ?

2.4 Un enclavement « imposé »

Successivement, Anglais, Français et Italiens s'installèrent respectivement dans les principaux ports de la région avant d'entamer la pénétration vers les régions de l'intérieur, en particulier l'Abyssinie. Du côté abyssin, la mort roi Yohannes redistribue les cartes entre les principaux princes pour la succession, mais également les alliances avec les puissances coloniales. Dans cette lutte pour le pouvoir, Ménélik (qui n'a pas de lien de parenté avec le roi défunt) s'adjuge le trône et consolide son pouvoir face à Mangascia, fils de Yohannes avec la conquête des régions du Sud. Il faut savoir que l'Éthiopie « moderne » n'existe pas encore, du moins, dans sa configuration actuelle. L'Éthiopie « moderne » est issue d'un long processus de conquêtes et d'annexions de territoires et des peuples périphériques à la fin du XIXe siècle.

Certes, en devançant les puissances coloniales avec la conquête des régions méridionales à majorité somalie (Ogaden, Hawd), mais surtout la cité commerçante de Harar en 1887, Ménélik arrive à agrandir son royaume, mais toujours sans accès direct à la mer « *les frontières éthiopiennes contemporaines naissent ainsi de la rencontre de deux frontières : celle de la colonisation européenne et de l'empire (ou de la « colonisation interne »)* » (Bach, 2011, P.236).

C'est pourquoi, tout au long de la fin du XIXe siècle jusqu'au XXe siècle, les Éthiopiens n'ont pas manqué de chercher et de réclamer un accord avec les puissances européennes qui contrôlaient les principales voies maritimes de la région. Dans sa

circulaire adressée aux puissances européennes en 1891[30], Ménélik délimite l'extension de son royaume et y inclut la partie sud de l'Érythrée. Ainsi, lors de la délimitation des frontières, les Ethiopiens ont fait part de leur volonté, ou souhait, de bénéficier d'une ouverture maritime à chacune des puissances européennes, sans obtenir gain de cause.

Bien que les Européens aient échoué à occuper l'Éthiopie, tout laisse à penser qu'il y a eu un certain consensus entre eux quant à la question de l'accès à la mer de l'Éthiopie. En fait, l'Éthiopie étant le principal centre économique visé par les Européens dans la région donc lui céder un accès à la mer signifiait plus de contrôle sur les échanges abyssins « *lorsque l'Angleterre décide l'évacuation de Massawa […] elle propose à l'Italie de l'occuper pour empêcher une prise de possession éthiopienne* » (Imbert - Vier, 2008, p.60).

L'action des Britanniques montre bien que les puissances européennes, en dépit d'une réelle concurrence entre elles, ne souhaitent en aucun cas que l'Éthiopie puisse disposer d'un accès à la mer. L'Éthiopie (ex Abyssinie), objet de leur convoitise et supposée renfermer/disposer d'immenses richesses d'où la qualification « d'eldorado » (Oberlé, Hugot, 1985). Il est vrai que l'Abyssinie constituait un grand marché pour les produits manufacturés européens et regorgeait en même temps de matières premières (or, myrrhe, encens, peau, ivoire musc, etc.) très recherchées en Europe à cette époque. L'objectif de chacune des puissances coloniales était donc de fixer le commerce abyssin vers son port par la signature d'un certain nombre d'accords avec Ménélik.

Ainsi, les échanges extérieurs éthiopiens devaient rester sous le contrôle des puissances coloniales. Les ports devaient ainsi remplir cette fonction de contrôle sur un empire non colonisé. Cette fois-ci, la rivalité entre puissances coloniales s'exprimait sur le choix du port d'évacuation du commerce éthiopien. À partir de ce moment, on peut parler d'un enclavement imposé par l'entrée en vigueur des frontières. L'enclavement imposé à l'Éthiopie, dans le cadre de la politique de partage colonial, n'est pas un cas unique si on le compare au reste des États du continent sur cette même période.

[30]Le 10 avril 1891Ménélik envoie une lettre circulaire au président Sadi Carnot pour qu'il puisse appuyer l'Ethiopie dans sa quête territoriale d'un accès sur la mer auprès des puissances européennes.

Toutefois, contrairement aux autres États, l'Éthiopie avait la particularité d'être un État souverain et avait donc une possibilité de négociation avec les puissances coloniales.

Pour les Éthiopiens, il y avait nécessité de sortir de cet isolement maritime et d'engager alors un processus de désenclavement. Ce processus nous amène à la question de l'ouverture sur mer. Autrement dit, quel devait être le choix éthiopien ou encore comment devraient procéder les Éthiopiens pour opérer ce choix d'ouverture vers les côtes face aux différentes options ou propositions (françaises, britanniques, italiennes). Avaient-ils réellement la liberté de choix portuaire?

3 Une quête permanente de désenclavement

Comprenant l'importance stratégique de disposer d'une façade maritime, Ménélik ne manque pas d'user de toutes sortes de stratagèmes en arguant même de sa proximité religieuse avec les Européens « […] *l'Éthiopie ayant été pendant quatorze siècles, une île des chrétiens au milieu des païens [...]* (Pineda, 1995, P.23*) ;* les païens étant les populations musulmanes et l'Abyssinie gardienne de la chrétienté dans cette région. Selon Ménélik, son pays devait donc bénéficier l'appui et l'aide de ses coreligionnaires européens. Mais, après l'échec de toutes leurs tentatives d'ouverture maritime, les Éthiopiens doivent se résoudre à composer avec les puissances européennes pour leur approvisionnement.

3.1 Choix du port d'approvisionnement : « une option hautement stratégique »

Incessamment, les Éthiopiens ont cherché à trouver un compromis avec les trois puissances coloniales qui occupaient toute la façade maritime de la région. Donc, n'ayant pas eu gain de cause à leur demande d'ouverture maritime, les Éthiopiens devaient composer avec ces mêmes puissances (européennes) pour leurs échanges avec l'extérieur. Bien que les Éthiopiens aient le choix entre trois options portuaires (italienne, française, britannique), ce choix était plus difficile qu'il apparaissait. En fait, le choix du port d'approvisionnement devait se faire en fonction des alliances possibles et des intérêts. Autrement dit, l'équation consistait à trouver la puissance européenne la moins disposée à entreprendre une action contre l'Éthiopie et à lui apporter aide et conseil (Pineda, 1995, P.36).

En effet, chacune des puissances souhaitant attirer le commerce éthiopien sur son port soumet son offre à l'empereur, Ménélik. Profitant des rivalités entre les puissances coloniales (France, Royaume-Uni, Italie), l'empereur ne manque pas de monnayer, ou de lier, le choix portuaire aux garanties que chacune des puissances était en mesure d'apporter quant à la question de la reconnaissance de l'Éthiopie dans ses frontières. En d'autres termes, la reconnaissance de l'Éthiopie en tant qu'État indépendant et souverain devait éloigner le spectre de toute nouvelle conquête et par voie de conséquence toute occupation.

Quelle fut l'offre de chacune des puissances ? Leur offre était-elle conforme au souhait des Éthiopiens ?

En dépit du souhait italien de canaliser le commerce extérieur éthiopien sur le port de Massawa, Ménélik écartait rapidement cette option principalement pour deux raisons : d'une part, l'utilisation du port de Massawa proche du Tigrée, région encore sous le contrôle de son rival pour le pouvoir, le ras Mangascia, risquait de renforcer ce dernier pour la conquête du trône en s'approvisionnant en armes via ce port.

Ainsi, Ménélik ne donne pas suite à l'offre italienne qui sera définitivement écartée à la suite d'une mésentente issue du traité d'Ucciali (ou Wéchalé) signé entre Italiens et Éthiopiens en 1889. Lors de ce traité, délimitant la frontière entre la colonie italienne de *Somalia* (Somalie du Sud) et l'Éthiopie, Italiens et Éthiopiens ne vont pas avoir la même interprétation de l'article XVII de ce traité[31]. En fait, pour les Italiens, à travers ce traité, les Éthiopiens reconnaissent le protectorat italien. En s'appuyant sur ce traité contesté par les Éthiopiens, les Italiens tentent de convaincre les États européens à reconnaître l'Éthiopie comme leur protectorat. En dépit d'une intense compagne auprès des autres puissances européennes, les Italiens échouent dans leur mise sous tutelle de

[31] Lors du traité de paix de Wuchalé signé entre les deux pays (Ethiopie et l'Italie), Ethiopiens et Italiens n'auront pas la même interprétation de l'article XVII. En effet, l'ambiguïté vient du fait que dans sa version amharique (langue de travail éthiopienne), l'article XVII « **autorise** » l'Éthiopie à utiliser l'Italie comme représentant diplomatique à l'étranger alors que dans sa version italienne, l'Éthiopie **« doit »** passer par Rome pour être représentée diplomatiquement, ce qui de facto plaçait l'Éthiopie sous souveraineté italienne. Cette mésentente sera, en grande partie, l'effet déclencheur de la guerre entre Ethiopiens et Italiens où ce dernier seront défait à Adoua en 1896.

l'Éthiopie. Cet épisode contribue à disqualifier définitivement l'Italie. Par conséquent, le choix portuaire se réduit entre l'option française (Djibouti) et britannique (Zeila).

Bien que les Britanniques occupassent le principal port de la région, Zeila, ils sont écartés, à l'instar des Italiens, au profit des Français. En effet, à cette époque, la cour de Ménélik regorgeait d'intermédiaires européens aux multiples casquettes : conseillers politiques et économiques auprès de Ménélik, à l'instar, d'Alfred Ilg et Léon Chefneux, vendeur d'armes comme Arthur Rimbaud ou Pierre Arnoux, ou encore explorateurs pour le compte de leur État. Grâce aux nombreux Français présents auprès du roi éthiopien « *l'influence française s'accroît lentement à la cour abyssine* » (Pineda, 1995, P.102). Ainsi, il semblerait que cette proximité avec le roi aurait facilité en partie l'option portuaire française. En outre, en reconnaissant l'Éthiopie en tant que nation souveraine, la France écarte pour un certain temps la menace d'une conquête[32]. Le lancement du projet de construction du chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba va définitivement entériner l'option française.

En effet, cette voie de communication moderne matérialise la synergie des relations entre Français et Éthiopiens: d'un côté, elle permet aux Éthiopiens de sortir de l'isolement maritime, de l'autre, elle concrétise les attentes des autorités françaises qui souhaitent créer les conditions économiques nécessaires à la survie de cette colonie faiblement peuplée et dépourvue de richesses naturelles importantes. Profitant de la position géographique remarquable, la France réussit ainsi à lier le devenir économique de sa colonie à celui de son voisin grâce au chemin de fer. Ce projet ferroviaire va ainsi fixer la quasi-totalité du commerce éthiopien sur ce port nouvellement créé « *En Éthiopie, la voie de chemin de fer franco-éthiopien devient le principal médium d'importation (75%)* » (Pankhurst, 1985). En fixant les échanges éthiopiens sur Djibouti, les Français concrétisent, dans une certaine mesure, l'idée de la conquête de « l'eldorado »[33] abyssin.

[32]Après l'échec de leur conquête éthiopienne à la fin du XIXe siècle, l'arrivée au pouvoir de Mussolini va permettre aux Italiens de lancer une nouvelle conquête qui va se solder par une occupation totale de l'Ethiopie de 1936 à 1941.

[33]Pour beaucoup d'européens de XVIIIe siècle, l'Abyssinie recelait d'immenses richesses c'est la raison pour laquelle chacune des puissances colonisatrices avait comme objectif principal la conquête de cet « eldorado ».

Si la situation géographique de la région reste figée pendant un certain temps, elle connaît toutefois de nouveaux développements suite à deux événements de géopolitique mondiale : la Seconde Guerre mondiale et la décolonisation. Ce changement du contexte international engendre un certain nombre de répercussions au niveau régional, en particulier pour l'Éthiopie avec des nouvelles perspectives et possibilités d'accès à la mer.

3.2 Évolution du contexte international : nouvelles possibilités d'ouverture

Pendant la courte période (1936 – 1941) de l'occupation italienne de l'Éthiopie, le pays est démantelé en plusieurs morceaux parfois fusionnés aux autres colonies italiennes (Somalie du Sud, Érythrée). L'accès à la mer ou l'enclavement ne se pose donc plus dans les mêmes termes. Les ports de l'Afrique de l'Est italienne (de Massawa à Mogadiscio) desservent les provinces données en fonction de leur proximité. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les Britanniques vont administrer pendant une dizaine d'années (1941 – 1950) l'ensemble des colonies italiennes de la Corne de l'Afrique (Somalie du Sud et l'Érythrée). Renforcés par l'évolution de la situation régionale, c'est-à-dire la perte d'influence franco – italienne, les Britanniques qui assurent la gestion administrative de l'ensemble des territoires Somalies à l'exception de Djibouti, présentent la formation d'une Grande Somalie[34].

En 1946, Ernest Bevin, ministre des Affaires étrangères du Royaume-Uni soumet ce projet aux autres puissances occidentales. Dans le cadre de ce plan rejeté dès 1950, les britanniques proposaient aux Ethiopiens une ouverture sur les côtes (port de Zeila) en échange de l'Ogaden et du Hawd « *Zeyla was to beceded to Ethiopia and Ethiopia was to make territorial concessions to Britain in return* » (Eshete, 1991).

Cependant, doutant du sérieux de cette proposition, les Éthiopiens ne donnent pas suite, influencés probablement par les Français qui voyaient d'un mauvais œil l'idée d'une grande Somalie incluant leur colonie « *He (emperor) knew that French would not tolerate the existence of a rival port as it would over shadow Djibouti*» (Eshete, 1991). D'autant plus, à la suite de la rencontre d'Hailé Sélassié avec Roosevelt, les Éthiopiens ont le

[34]La grande Somalie devait comprendre la Somalie du Sud, le Somaliland, l'Ogaden &hawd, la Côte françaises des Somalis (Djibouti) et la province Nord du Kenya peuplée des Somalis.

soutien des États-Unis d'Amérique dans leur revendication territoriale (surtout concernant l'Érythrée)[35].

En effet, cette proposition britannique était difficilement réalisable sans l'assentiment des Français qui risquaient de perdre leur colonie (CFS), principale escale sur la route de l'Indochine et les îles Mascareignes. Or, les Français, qui avaient déjà supplanté Britanniques et Italiens en termes de choix portuaire, n'étaient nullement disposés de souscrire au plan britannique.

Toujours en quête d'ouverture maritime, les Ethiopiens obtiendront, pour la première fois depuis l'installation européenne dans la région, gain de cause avec l'indépendance érythréenne de 1952. Lors de l'occupation italienne de l'Éthiopie, le négus Hailé Sélassié s'est réfugié à Londres. Son séjour londonien a permis une politique de rapprochement avec les Britanniques facilitant ainsi la demande éthiopienne d'accès à la mer (Omar Ibrahim, 2011). En dépit d'une certaine réticence française, l'obtention de cette ouverture maritime constitue le couronnement d'une longue politique entamée par Ménélik à la fin du XIXe siècle.

[35]Hailé Sélassié rencontre le président Roosevelt le 13 février 1945 sur le USS Quincy en Egypte.

Chapitre 2

Crises géopolitiques et leurs conséquences sur les activités portuaires

À la fin de la guerre, le port de Djibouti subit trois chocs importants qui ont remis en cause son existence même en tant que grand port régional (la crise de Suez, l'annexion de l'Érythrée par son grand voisin et principal client de Djibouti, et la guerre de l'Ogaden). Contrairement, à la fin du XIXe siècle où la géopolitique avait favorisé Djibouti.

1 Crises géopolitiques et risques de marginalisation de Djibouti

1.1 L'évolution statutaire de l'Érythrée (1952- 1962): premier choc pour Djibouti

Suite à la défaite de l'Italie, l'Érythrée est placée sous mandat Britannique, à l'instar des colonies italiennes de l'Afrique (Libye, Somalie du Sud) de 1943 jusqu'en 1952. Lors de différentes conférences internationales (Postdam, Londres, Paris), plusieurs solutions sont débattues sur le futur statut de l'Érythrée après la fin du mandat britannique (partition, indépendance, rattachement à l'Éthiopie). Dès la fin guerre, les Éthiopiens, au nom à la fois de droits historiques et des dommages subis lors de l'invasion italienne, revendiquent l'Érythrée. Grâce à l'appui des Américains, l'empereur Hailé Sélassié obtient gain de cause et réussit à incorporer l'Érythrée au sein de son pays. Si dans cette nouvelle configuration, l'Érythrée devait bénéficier d'une large autonomie et disposer de ses propres institutions (parlement, syndicat, presse libre, etc.). Il n'en est rien puisque le pouvoir éthiopien va démonter, les unes après les autres, toutes les institutions héritées de la période coloniale et faire de l'Érythrée une province éthiopienne à partir de 1962.

Cette évolution du contexte géopolitique permet à l'Éthiopie de retrouver une ouverture sur la mer avec deux ports majeurs : Massawa, mais surtout Assab rénové par les Italiens et relié à Addis-Abeba par une route en bon état. Elle lui permet également de limiter ses dépendances vis-à-vis de Djibouti, son principal port d'approvisionnement.

Ainsi, les ports de Massawa et d'Assab deviennent des ports « nationaux » et les autorités éthiopiennes vont favoriser leur utilisation «*le gouvernement de Hailé Sélassié et celui des militaires du Derg avaient alors favorisé le développement vers ces ports en particulier celui d'Assab* » (Tamru, 2012). Ainsi, dès le début des années 60, en utilisant ces deux ports, les Éthiopiens remettent sérieusement en cause la prédominance du port de Djibouti.

En 1963, le port de Djibouti assurait 49% des exportations et 41% des importations éthiopiennes. Toutefois, sa part de marché commence à décliner au profit de Massawa et d'Assab (Gascon, 2012). Ainsi, le port d'Assab, principal concurrent de Djibouti, voit sa part de marché passer de 27 % à 56,1% pour les exportations alors que les importations quand elles passent de 26 % à 55,1 % entre 1963 et 1968[36]. Bien que durant cette période, le port de Djibouti fut complètement tourné vers son avant-pays, c'est-à-dire le ravitaillement des navires en carburant. Il laisse ainsi le champ libre aux ports d'Assab et de Massawa pour l'approvisionnement de l'arrière-pays éthiopien. Les Éthiopiens profitent donc de cette évolution du contexte géopolitique régional pour opérer un basculement.

1.2 Fermeture du canal de Suez: second choc pour Djibouti (1967- 1975)

Devenu pendant deux décennies (1947 – 1967) l'un des principaux ports de soutage du monde (8e rang mondial), le déclin de cette activité s'amorce suite à la fermeture du canal à la navigation. Devancé par Aden pour ces activités de soutage, Djibouti présentait l'inconvénient d'être un peu à l'écart de la route maritime la plus directe entre Suez et l'océan Indien. Pour atteindre Djibouti, les navires devaient faire un détour d'environ 4 à 7 heures en fonction de la vitesse de la navigation.

Toutefois, suite à la guerre de 1967 qui opposait les pays arabes à l'État d'Israël, plusieurs navires sont coulés pour bloquer toute circulation à travers le canal. Il s'agissait pour les Égyptiens d'utiliser le canal comme une arme politique et commerciale contre Israël et ses alliés occidentaux (France, Royaume-Uni et États-Unis d'Amérique). Si cette fermeture touche d'abord l'Égypte, les conséquences sont également importantes pour

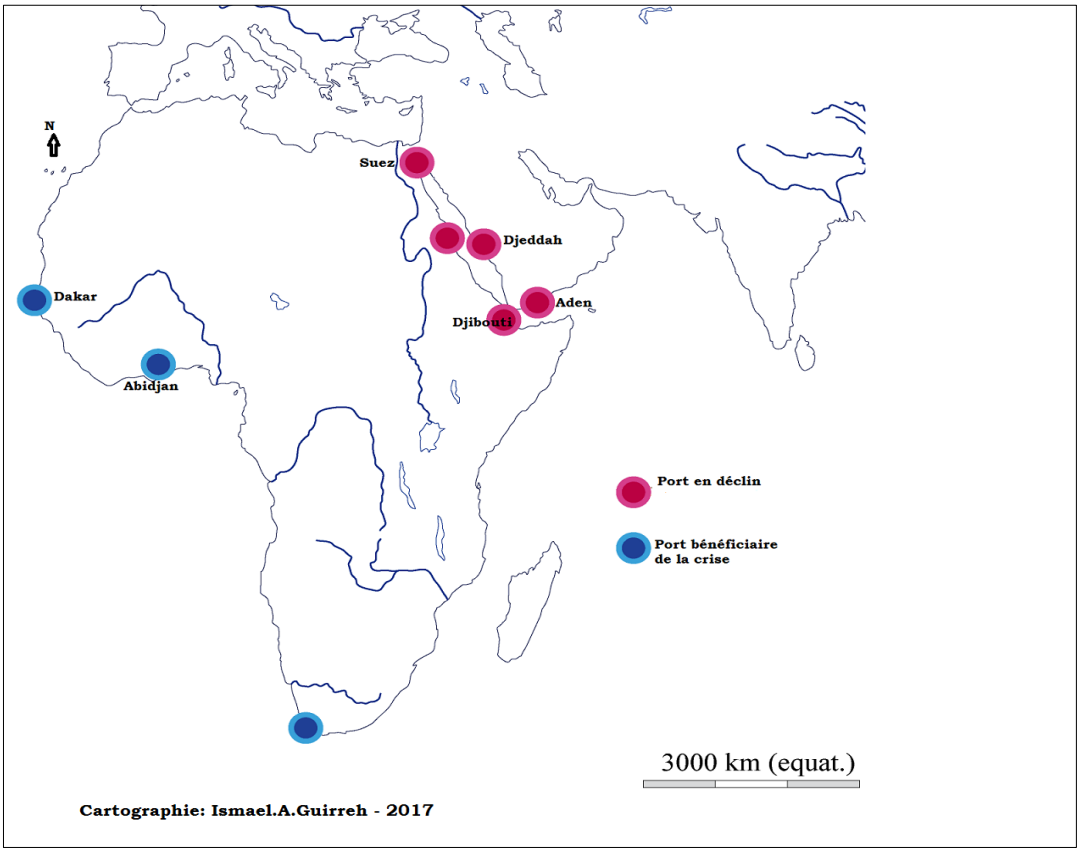
36 Gascon, A., *op. cit.*, p.

l'ensemble de l'industrie maritime eu égard à la position stratégique du canal de Suez. Contrairement aux fermetures précédentes, cette nouvelle interruption sera plus longue (8 années) et ses conséquences en termes économiques, plus désastreuses. La mer Rouge va ainsi perdre le caractère stratégique qu'elle avait acquis depuis l'ouverture du Canal en 1869 et devient par la même occasion un cul-de-sac. Quelles ont été les conséquences de cette fermeture pour le transport maritime et en particulier pour les ports du pourtour de la mer Rouge ?

La fermeture du canal de Suez touche l'ensemble de l'industrie du transport maritime. Néanmoins, elle frappe durement les ports situés au pourtour de la mer Rouge qui dépendaient, dans une large mesure, du trafic empruntant le Canal « *la fermeture du canal, en modifiant les routes commerciales, a en outre provoqué le déclin de certains ports, en même temps qu'elle a favorisé l'émergence de certains autres* » (Bruyas, 2006). Ce blocage de la route maritime, la plus courte pour acheminer le pétrole du golfe arabo-persique vers l'Occident, aura des répercussions sur l'organisation du transport de brut et accélère, par la même occasion, la mutation de l'industrie pétrolière. Cette mutation de l'industrie maritime se manifeste par le développement des oléoducs pour assurer l'acheminement du brut vers les pays européens importateurs. L'interruption du trafic du canal de Suez redonne, en outre, de la vigueur à la route du Cap, voie alternative, mais plus longue.

Avec une économie organisée autour des activités portuaires et du transit, Djibouti subit de plein fouet cette fermeture « *Les ports d'Afrique du Sud et de l'Ouest bénéficièrent de la fermeture alors que ceux de la mer Rouge, du Proche-Orient et d'Afrique de l'Est (surtout Aden et Djibouti) déclinèrent (-32,3% dans le trafic entre 1966 et 1971*» (Bruyas, 2006, p.143) (Figure 6). Avant la fermeture du canal, le port de Djibouti, à l'instar d'Aden, tirait l'essentiel de ses recettes des activités de soutage, c'est-à-dire la fourniture des carburants aux navires (Dubois, 1997). En effet, le trafic de soutage a éclipsé, pour deux décennies, le transit à destination de l'Éthiopie. Durant cette période allant de 1958 à 1967, le soutage représente plus de 80 % de l'activité portuaire (Dubois, 1997).

Figure 6 : ports face à la fermeture de Suez



Ainsi, la fonction d'escale est sérieusement touchée par la fermeture du canal. Pour combler cette perte, les autorités de la colonie n'ont pas d'autre alternative que de se tourner vers l'arrière-pays éthiopien où le port djiboutien est de plus en plus marginalisé par les ports « érythréens ».

De ce fait, bien que l'ouverture du canal de Suez fût un élément décisif pour le développement des ports de la mer Rouge, sa fermeture constitue aussi un facteur lourd de conséquences pour les économies de ces ports. À la suite de cet événement, les autorités françaises du pays, qui avaient déjà engagé un certain nombre de décisions pour enrayer la concurrence que le port et le chemin de fer subissaient de la part des ports « érythréens », redoublent d'efforts pour compenser la perte de ce trafic. Mais, il est déjà trop tard puisque les Éthiopiens utilisent de plus en plus leurs "ports" Assab et Massawa.

1.3 Guerre de l'Ogaden: troisième choc pour Djibouti (1977-1978)

Dans les années 70, la géopolitique régionale connaît des bouleversements : l'arrivée au pouvoir d'une junte militaire à la suite de la chute d'Hailé Sélassié en 1974, l'indépendance de Djibouti en 1977 et le déclenchement d'une guerre entre Éthiopiens et Somaliens à propos de la province éthiopienne de l'Ogaden peuplée majoritairement de Somalis.

Le front de Libération de la Somalie occidentale (FLSO), soutenu par l'armée somalienne, occupe, au courant du mois d'août 1977, une grande partie du territoire éthiopien. La ville de Dire-Dawa, troisième gare la plus importante après Djibouti et Addis-Abeba, est occupée. Plus de 300 km de cette voie de communication vitale pour l'économie des deux pays tombent aux mains de l'armée somalienne. En plus de l'occupation, l'armée somalienne endommage le chemin de fer, en particulier les ouvrages d'arts (ponts, etc.) afin de couper le ravitaillement des forces éthiopiennes et de rendre inutilisable la voie ferrée. Par mesure de sécurité et suite à l'occupation d'une partie de la voie ferrée, les Éthiopiens, craignant l'asphyxie économique, transfèrent l'intégralité de leur transit vers leurs « ports nationaux ».

Cette décision prise, dans un premier temps, pour des raisons de sécurité par les Éthiopiens, scelle pendant une longue période le sort du port de Djibouti très dépendant de l'hinterland éthiopien. En 1978 le trafic éthiopien au port de Djibouti connaît son plus bas niveau depuis la Seconde Guerre mondiale.

Tableau 3 : trafic du chemin de fer entre 1975 – 1980 (en milliers de tonnes

Année	1975	1976	1977(1)	1978 (2)	1979	1980
Trafic	463	476	-	71	186	194

Source : CFE, (1) correspond à la période d'inactivité du chemin de fer (2) le trafic pour cette année comprend uniquement (juillet à décembre).

En 1976, une année avant le début du conflit, le transit éthiopien représentait plus de 476 000 tonnes métriques (hydrocarbures compris) et passe à 71 000 tonnes métriques en 1978. Ainsi, à la fin du conflit en juin 1978, le port enregistre une diminution de plus de 85 % par rapport à 1976 (Tableau 3).

En dépit d'une timide reprise au lendemain du conflit, la majeure partie du transit éthiopien reste cantonné au port d'Assab. En accédant à son indépendance dans cette période trouble, l'ancien territoire français des Afars et des Issas (TFAI) doit composer avec ces changements régionaux. Par ailleurs, même si les nouvelles autorités du pays cherchent, après ce conflit, à faire revenir les Éthiopiens à Djibouti, la situation est compromise par la gestion du dossier du désengagement du train par l'État français suite à l'indépendance. En effet, dans le traité de 1959, les Français avaient accordé un certain nombre de privilèges aux Éthiopiens en particulier des facilités au niveau portuaire ainsi que la présence de la douane éthiopienne sur le territoire. Des privilèges que l'État djiboutien ne voulait pas reconduire sous les mêmes termes.

Dès la fin du conflit, les Éthiopiens restaurent la ligne et le trafic reprend lentement. Bien que Djibouti cherche à faire revenir les Éthiopiens au port, le conflit a redistribué les cartes (Hersi Aden, 1984). Dans les années 80, les perspectives de Djibouti et de son port paraissaient bien sombres. Ainsi, la situation géopolitique régionale influe sur le devenir du port de Djibouti avec le basculement du transit éthiopien.

2 Nouveaux contextes, nouveaux enjeux et début d'émergence de Djibouti

2.1 Indépendance érythréenne : début de la reconquête de l'arrière-pays éthiopien (1991-997)

L'année 1993 reste une date charnière pour la République de Djibouti, car elle correspond à l'année où les autorités djiboutiennes entreprennent une série de mesures pour la reconquête de l'arrière-pays éthiopien. La volonté des autorités djiboutiennes vise en effet à profiter de l'évolution du contexte géopolitique régional qui se traduit par une nouvelle situation d'enclavement maritime éthiopienne, synonyme d'une nouvelle ère de concurrence entre les ports de la région. En effet, avec l'indépendance érythréenne, les autorités de Djibouti ont une « *fenêtre d'ouverture* » et proposent ainsi de nouvelles mesures très avantageuses afin de faire revenir la clientèle éthiopienne sur Djibouti.

Cependant, cette nouvelle politique de reconquête engagée par les autorités djiboutiennes n'était pas gagnée d'avance puisqu'Éthiopiens et Érythréens signèrent

plusieurs accords[37] de coopération économique et commerciale, notamment ceux portant sur l'utilisation commune des installations portuaires érythréennes.

Du côté de Djibouti, les responsables du pays jugèrent que le moment était propice pour lancer une politique à destination de l'arrière-pays éthiopien eu égard de l'importance des activités portuaires pour l'économie nationale. Un premier accord « *sur l'utilisation des installations du port de Djibouti et sur le trafic des marchandises et des personnes*[38] » est signé entre Djibouti et Éthiopie dès 1993. Il comporte toute une série d'avantages permettant aux Éthiopiens de bénéficier d'un traitement préférentiel en matière de tarifs et services offerts par le port.

À travers ce traité, Djibouti accorde des facilités douanières, d'acquisition de terrains dans l'enceinte du port et de la zone franche. En outre, la durée de franchise, c'est-à-dire la période où les marchandises peuvent séjourner au port sans paiement de frais de stockage supplémentaire, passe de 25 jours à 30 jours. À l'exception des frais de passage portuaire, les Éthiopiens seront exonérés de toute autre charge.

En contrepartie de ces privilèges, la partie éthiopienne devrait s'engager, selon l'article 5 de cet accord, à utiliser au maximum le port de Djibouti pour ses échanges avec le monde extérieur. En dépit de l'imprécision de cette expression « *à utiliser au maximum* », l'objectif est d'augmenter la part du transit éthiopien au port de Djibouti afin qu'il retrouve son rôle d'antan c'est-à-dire le principal débouché maritime de l'Éthiopie[39].

En dépit des efforts déployés par les autorités djiboutiennes, le transit éthiopien reste encore marginal puisqu'il passe de 138 325 tonnes métriques en 1994 à seulement 148 680 tonnes métriques en 1996 (Tableau 4). Une année plus tard, le transit éthiopien, bien qu'il ait atteint les 278 350 tonnes métriques, demeure encore très faible comparé à celui traité par Assab. À cette même période, le trafic éthiopien transitant par Assab est estimé à plus de 2,8 millions de métriques en 1995. Ce timide retour des Éthiopiens donne l'espoir aux autorités djiboutiennes et aboutit dès 1996 à un second accord renforçant les dispositifs déjà mis en œuvre dans l'accord précédent.

[37]Les deux Etats signent le 30 juillet 1993 un accord de coopération économique axé en particulier sur les facilités accordées aux Ethiopiens au niveau des installations portuaires érythréennes.

[38] Accord sur l'utilisation du port de Djibouti et de l'acheminement des marchandises éthiopiennes

[39]Au lendemain de l'indépendance de l'Erythrée, le 12 décembre 1993 la République de Djibouti signe avec l'Ethiopie un « accord sur l'utilisation des installations et équipements du port de Djibouti et sur le trafic des marchandises et des personnes » qui vise à accroître le transit éthiopien sur le port de Djibouti.

Tableau 4: Évolution du transit éthiopien à Djibouti (en tonnes métriques)

Année	**1994**	**1995**	**1996**	**Var.95/96**	**1997**	**Var.94/97**
Transit	138325	140186	148680	+6 %	278350	+101 %

Source : Port de Djibouti, BCD

Le nouveau traité connu sous l'appellation « *accord sur l'utilisation du port de Djibouti et l'acheminement des marchandises éthiopiennes* » offre des mesures encore plus avantageuses que le précèdent à différents niveaux : prolongation de la période de grâce de 30 à 45 jours, limitation des points de contrôle seulement aux frontières, ouverture de cantines et douches pour les transporteurs éthiopiens dans l'enceinte du port.

Enfin, pour les formalités de contrôle et de circulation des camions de transport des marchandises, les deux États conviennent de se référer aux documents-cadres de la COMESA. En dépit des efforts et des facilités mis en place par Djibouti, il est à noter que les Éthiopiens privilégient encore les ports érythréens déjà utilisés au cours des deux décennies précédentes (Banque mondiale, 2004).

De ce fait, l'indépendance érythréenne a juste amorcé la tendance, mais il était encore difficile de parler d'une réelle concurrence entre Djibouti et Assab pour le transit éthiopien. Cela met en exergue aussi l'importance du contexte régional qui demeure le principal facteur capable d'influer sur le flux éthiopien d'un port à un autre.

2.2 Conflit entre l'Éthiopie et l'Érythrée : retour du transit éthiopien (1998- 2000)

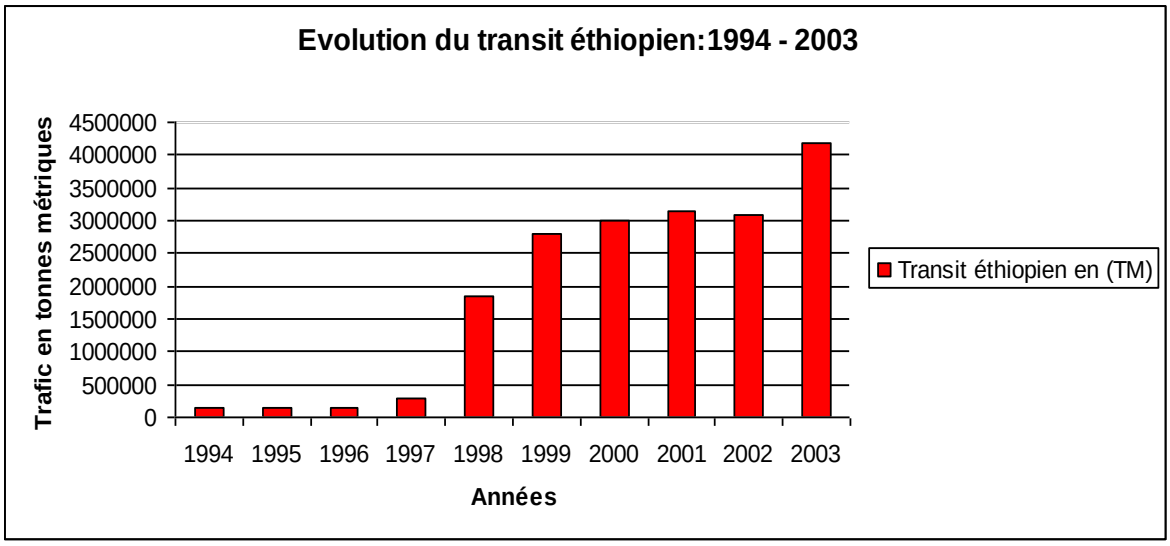
En dépit, des accords signés entre les pays, l'entente sera de courte durée puisque dès 1997, l'entrée en vigueur de la nouvelle monnaie érythréenne, le Nakfa, en remplacement du Birr éthiopien va troubler les relations politiques. Adoptée pour des raisons souveraineté nationale et de contrôle de devises, le Nakfa devient un point de friction entre les deux voisins. Les autorités d'Asmara demandent aux Éthiopiens de leur rembourser en dollars (US) le Birr éthiopien retiré du marché érythréen.

Les autorités éthiopiennes ne donnent pas une suite favorable à la demande érythréenne et la qualifient même de chantage politique (Khaled, 2005). Après le refus éthiopien, les Érythréens prennent un certain nombre de mesures coercitives à savoir la limitation des facilités accordées au niveau des installations portuaires. Ces mesures

aggravent les relations entre les deux pays avant qu'un différend frontalier transforme la situation en conflit armé à l'été 1998.

Bien que le conflit ait pris fin en 2000 avec les accords d'Alger sous l'égide des Nations Unies, l'Éthiopie n'a toujours pas accepté, les résultats de la commission de l'ONU chargée de délimiter les frontières. La commission ayant statué en faveur de l'Érythrée notamment la ville contestée de Badmé, mais rejetée par l'Éthiopie qui avance l'idée de l'intégrité territoriale. Le conflit semble être plus complexe, car il a pour toile de fond la question de l'accès à la mer dont l'aile « nationaliste » du pouvoir éthiopien n'avait jamais accepté l'indépendance érythréenne.

Figure 7 : Évolution du transit éthiopien à Djibouti : 1994 - 2003



Source : Port de Djibouti, Banque centrale de Djibouti

Ce conflit permet à Djibouti de récupérer l'intégralité du transit éthiopien en 1998. Le port de Djibouti qui avait perdu la quasi-totalité du transit éthiopien pendant la guerre de l'Ogaden redevient la synapse par laquelle passent les échanges éthiopiens. Une fois de plus, le contexte régional influe sur le devenir du port de Djibouti. En effet, la guerre qui avait contribué au transfert du transit vers les ports érythréens devient cette fois-ci le facteur déclencheur de ce retour. Ainsi, dès la première année du retour des Éthiopiens sur le port, le trafic en provenance et à destination de l'arrière-pays éthiopien passe de 278 350 tonnes métriques en 1997 à plus de 1 838 729 tonnes métriques en 1998 (hydrocarbures compris) soit une augmentation de plus de 560 % (Figure 7). Cet accroissement de l'activité portuaire est exclusivement dû au basculement du transit éthiopien sur Djibouti suite à la fermeture des ports érythréens.

En raison du différend politico-militaire entre l'Éthiopie et l'Érythrée et le manque d'infrastructures de transport de qualité en Somalie, en situation de guerre civile depuis 1991, Djibouti est l'unique voie où transitent les échanges éthiopiens.

Le retour massif du transit éthiopien sur Djibouti est favorisé par le contexte géopolitique de la région. En dépit d'une politique commerciale très avantageuse en faveur des Éthiopiens menée depuis plusieurs années par les autorités djiboutiennes, c'est cette crise politique qui a précipité le basculement du transit éthiopien au port. L'adage « *le malheur des uns fait le bonheur des autres* » convient parfaitement à la situation puisque les ruptures de relations entre les deux voisins constituent une bonne opportunité pour Djibouti.

2.3 Renforcement de la place de Djibouti grâce aux nouveaux enjeux liés à l'antiterrorisme et la piraterie

Après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 à New York, les Américains engagent toute une série d'opérations antiterroristes visant à mieux surveiller et contrôler les voies maritimes primordiales pour leur approvisionnement en pétrole. Ainsi, les États-Unis renforcent leur présence militaire dans la région de la Corne d'Afrique, de la mer Rouge et de l'océan Indien.

Depuis l'opération « *Restore Hope* » engagée en Somalie par les Américains en 1995 sous l'égide de l'ONU qui fut échec, les intérêts américains sont la cible des attaques terroristes dans la région. Il s'agit tout d'abord des attentats perpétrés contre les ambassades américaines de Nairobi (Kenya) et de Dar-el-Salam (Tanzanie) causant la mort de centaines des personnes. À cela s'ajoute l'attaque d'un bâtiment de la marine américaine, le destroyer USS Cole en 2001 à Aden, faisant ainsi une vingtaine de morts et des disparus.

Sous couvert d'une politique de lutte contre le terrorisme, les États-Unis ouvrent à Djibouti leur première base permanente sur le continent africain. Ils profitent ainsi de la position géostratégique de la République de Djibouti qui leur permet de surveiller à la fois la Corne d'Afrique, la route maritime et les pays du golfe. En 2003, le « Combined Joint Task Force-Horn of Africa (CJTF-HOA) », d'environ 2000 hommes avec pour mission « officielle » de lutter contre le terrorisme s'installe à Djibouti. Cette force doit entre autres surveiller la route maritime, en particulier les points névralgiques tels que le

détroit de Bab el-Mandeb entre l'Afrique et l'Arabie, verrou à l'entrée de mer Rouge donc du canal de Suez.

L'autre objectif de l'installation des Américains à Djibouti correspondait aussi à cette représentation (ou vision américaine) qui consistait à éviter que les États faibles (*fragile States*) ou défaillants (*failed states*)[i], à l'instar de la Somalie, deviennent de zones de vulnérabilité susceptibles de favoriser le développement des réseaux terroristes.

Bien qu'il soit question de l'installation des forces américaines, militairement les États-Unis ne sont pas les seuls sur le sol djiboutien. La présence des forces françaises est plus ancienne donc l'arrivée américaine ne fait que renforcer le rôle de Djibouti sur la scène régionale ou internationale. En faisant de Djibouti, une de leurs bases logistiques, les États Unis d'Amérique renforcent aussi le rôle de Djibouti en tant qu'escale militaire. En sus de l'utilisation des installations portuaires et aéroportuaires, les États-Unis payent un loyer annuel de 30[40] millions de dollars à l'Etat Djiboutien et emploient près d'un millier[41] des personnels civils nationaux dans leur base. Les forces américaines sont ainsi parmi les plus importants employeurs privés du pays (Said Wais, 2015).

De plus, ce rôle de base logistique militaire s'est accru encore avec le développement de la piraterie maritime, phénomène cantonné dans un premier temps sur les côtes somaliennes, avant de se propager sur un espace plus important allant du golfe d'Aden, la mer Rouge jusqu'au l'océan Indien.

D'où notre interrogation quant aux impacts de ce phénomène sur la situation portuaire de Djibouti.

Au courant des années 2000, la région de l'Afrique de l'Est connaît une recrudescence des actes de piraterie, en particulier, sur les côtes somaliennes. Les premiers actes sont l'œuvre des pécheurs qui se plaignaient des surpêches effectuées par des navires européens et asiatiques. En effet, depuis la chute du gouvernement de Siad Barré en 1991, la Somalie est en proie une guerre civile. Aucune institution de l'État n'étant fonctionnelle, les côtes somaliennes, deuxième les plus longues du continent derrière l'Afrique du Sud, sont par voie de conséquence sans surveillance. Cependant, la piraterie n'est pas uniquement concentrée sur les côtes somaliennes, car d'autres régions

[40]Réévaluer à plus de 60 millions de dollars à la suite du prolongement du bail de bases américaines en 2014.

[41]Données obtenues auprès de l'agence djiboutienne d'intérim, Djib4east, qui a la gestion des personnels civils djiboutiens travaillant au camp Lemonnier, base stationnement des forces américaines à Djibouti.

du monde comme l'Asie du Sud-est ou encore l'Afrique de l'Ouest (Delta du Niger) connaissent également ce phénomène (carte 5).

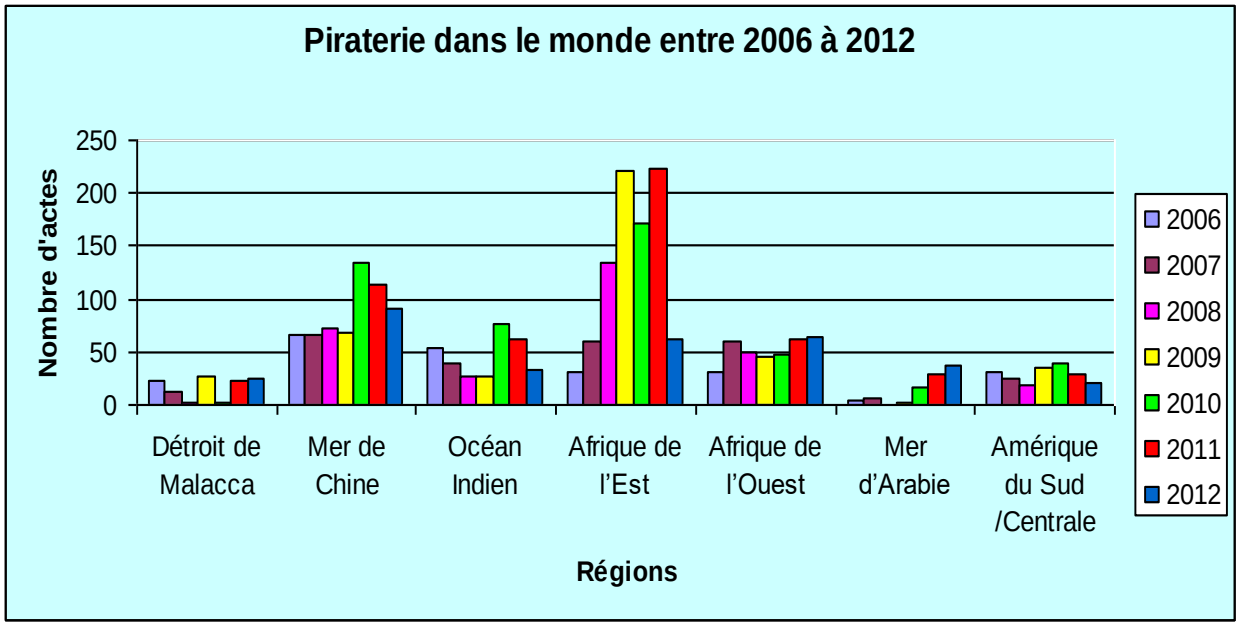
Les premières années, la piraterie n'attire ni l'attention des Etats de la région ni celle de la « communauté internationale ». Sous l'effet conjugué de la multiplication des actes de piraterie, des premières rançons payées par les compagnies maritimes des navires pris en otage et l'emballement médiatique suscité donnent une nouvelle tournure au phénomène. La piraterie se transforme en une industrie criminelle bien organisée et très lucrative, dépassant ainsi de simples actes isolés sur les côtes somaliennes pour se propager sur une grande partie de l'océan Indien.

En perturbant une route maritime majeure pour le commerce mondial, la piraterie touche les intérêts de nombreux États et revêt ainsi une ampleur internationale. En effet, on estime à 22 000, le nombre de navires empruntant chaque année le détroit de Bab el-Mandeb, chiffre comparable à celui des navires empruntant le canal de Suez. Cette recrudescence contraint États et industrie du transport maritime à une meilleure collaboration pour lutter contre ce phénomène.

Selon les statistiques de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Afrique de l'Est demeure le principal foyer de la piraterie. Toutefois, la Somalie, à elle seule, concentre plus de 90 % des incidents signalés dans cette région (graphique 2). À titre d'exemple, en 2007, l'Afrique de l'Est était au même niveau que l'Afrique de l'Ouest, soit 61 actes de piraterie enregistrés donc aux actes signalés dans la mer de Chine (67 incidents).

Avec l'augmentation du phénomène de la piraterie sur les côtes somaliennes au courant de l'année 2008, on constate que sur les 306 actes répertoriés cette année-là, l'Afrique de l'Est arrive en tête avec 134 actes signalés. En s'appuyant toujours sur les données du graphique 4, les actes répertoriés en Afrique de l'Est plus ceux de l'océan Indien représentent plus de la moitié de l'ensemble des actes signalés en 2008.

Figure 8 : Évolution de la piraterie dans le monde (2006 – 2012)



Source : Organisation Maritime Internationale (OMI)

À partir de 2008, le phénomène va bénéficier de la médiatisation notamment avec trois attaques spectaculaires : la prise d'un voilier de luxe, le ***Ponant***, le détournement du pétrolier ***Sirius Star*** avec à son bord plus de deux millions de barils de pétrole brut ainsi que la prise de ***Faina,*** un navire transportant une trentaine de chars ukrainiens. Toutes ces prises se soldent par le versement de plusieurs millions de dollars de rançon.

Le phénomène semble profiter de la médiatisation,[42] car la tendance se poursuit avec de 222 attaques répertoriées sur les côtes somaliennes par l'OMI en 2009 soit plus de 24,6% rapport à l'année précédente (Figure 8).Les rançons payées constituent une tentation pour de nombreux candidats de sorte qu'on enregistre entre 2008 et 2011 une multiplication des actes de piraterie au large des côtes somaliennes avant leur déclin en 2012.

Par ailleurs, une étude de la Banque Mondiale confirmant les coûts engendrés par la piraterie, elle estime à environ 339 à 413 millions de dollars entre 2005 à 2012. Cette étude ne prend en compte que les frais payés pour les rançons, mais aussi ceux liés au surcoût engendré par la sécurité et de surveillance maritime[43].

42 Former CTF-151 Commander Says Media Attention Dramatizes Somali Piracy », *Defence Professionals, Defpro.news,* 8 décembre 2009.

43 :http://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2013/11/01/pirate-trails-tracks-dirty-money-resulting-from-piracy-off-the-horn-of-africa.

Quel est l'impact de la piraterie aussi bien sur le plan géopolitique qu'économique pour Djibouti ? En d'autres termes, quelles ont été les conséquences économiques de la piraterie sur cette route maritime majeure ? Le trafic portuaire a-t-il été perturbé à Djibouti?

Avec la multiplication des actes de pirateries au large de la Somalie, Djibouti qui abritait déjà plusieurs bases militaires (françaises et américaines) offrait un cadre logistique idéal pour l'opération de surveillance maritime « *Atalante* ». L'opération « Atalante » mise en place conjointement par les Américains et Européens pour lutter contre les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et de l'océan Indien. Si, à l'origine, cette opération était destinée à sécuriser les navires affrétés par le Programme Alimentaire Mondial (PAM) portant assistance aux populations somaliennes, elle se transforme en une opération de surveillance des eaux maritimes allant de la mer Rouge à l'océan Indien. La coopération militaire dépasse largement le cadre Europe –Etats-Unis puisqu'il y a également la présence des forces russes, chinoises, indiennes, japonaises, etc.

Cette force multinationale de surveillance maritime utilise régulièrement les installations portuaires et aéroportuaires de Djibouti. Le port de Djibouti réserve ainsi plusieurs quais aux bâtiments des marines moyennant paiement de frais de stationnement. Selon la direction de la capitainerie du port, l'occupation des quais réservés aux militaires est à 100 % au courant de l'année 2008 à 2009 c'est-à-dire les quais étaient systématiquement occupés, car en dehors des missions de haute mer la flotte mouille au port. En outre, cette force internationale demeure l'un des principaux clients du terminal pétrolier de Doraleh où notamment les forces américaines louent annuellement 4 réservoirs d'une capacité de 64 000 m^3 pour le ravitaillement de leurs bâtiments.

De ce fait, cette présence militaire constitue aussi une manne financière importante pour l'économie du pays. En effet, si certains États membres de la coalition tels que la France, les États-Unis d'Amérique et le Japon disposent de leurs propres bases à Djibouti, d'autres États (Allemagne, Hollande, Espagne, Italie) louent, quant à eux, soit des hôtels entiers durant toute l'année, soit des logements de particuliers en ville pour leurs forces engagées dans ces opérations de lutte contre la piraterie[44]. Il est donc

[44] Par exemple, les militaires allemands ont leur quartier général à l'Hôtel Sheraton (Djibouti) depuis 2008, et représentent ainsi les principaux clients de l'Hôtel.

indéniable que la présence des forces internationales a eu des effets positifs sur l'économie du pays.

Par ailleurs, suite à la conférence internationale sur la piraterie qui s'est tenue à Djibouti en 2009, le pays a été choisi pour abriter le siège du centre de formation des garde-côtes pour l'ensemble des pays de la mer Rouge et de l'océan Indien. Enfin, la création en 2010 des gardes des côtes est aussi une résultante du phénomène de la piraterie.

La piraterie n'a pas eu que des retombées positives pour Djibouti. La preuve en est l'augmentation considérable des frais d'assurance pour les compagnies maritimes en raison du niveau de risques très élevés dans le golfe d'Aden « *Lloyd's, le plus important marché de l'assurance au monde, considère aujourd'hui des zones très étendues de la région indo-pacifique comme des zones à risque, y compris Djibouti, la Somalie et les zones adjacentes de l'océan Indien […], la côte nord-est de Sumatra* »[45]. Ainsi, les compagnies d'assurances se sont adaptées à ce phénomène en augmentant les coûts d'assurance pour d'immenses zones géographiques sans réelle corrélation avec cette piraterie généralement cantonnée sur les côtes somaliennes.

Il est très difficile d'apprécier les effets de la piraterie sur Djibouti et, en particulier, sur ses installations portuaires. En effet, au plus fort de la piraterie, le nombre des navires accostant au port n'a pas vraiment connu une diminution significative. Par exemple, en 2008 plus de 1395 navires ont accosté au port, ce chiffre passe à 1875 navires en 2009 pour ensuite décliner à 1550 en 2010 avant de repartir à la hausse en 2011 (Tableau 5). Donc, en se basant uniquement sur ces statistiques portuaires, il est difficile de lier les fluctuations observées à la piraterie d'autant plus que cette période coïncide avec la crise économique mondiale. Toutefois, d'autres analyses concernant le port de Djibouti peuvent être tirées de ce tableau.

L'autre enseignement majeur qui ressort de l'analyse du tableau est que deux types de navires connaissent un accroissement significatif. Il s'agit des navires destinés au transport des bétails, les bétaillers, et les bâtiments de la marine. On observe ainsi l'augmentation considérable des navires de transport de bétails, le port enregistre de 251 escales en 2007 alors qu'il y avait eu que 82 escales une année plutôt en 2006. Une augmentation qui serait sûrement consécutive à l'ouverture du centre de quarantaines

[45] Bateman, S (2010) : la piraterie maritime : des vérités qui dérangent, forum du désarmement, sécurité maritime, 15 pages.

de Damerjog et faisant de Djibouti le principal port d'exportation des bétails de la région[46]. Le tableau met également en évidence l'augmentation significative du nombre de navires de la marine (donc militaire). Cet accroissement du nombre de navires militaires s'expliquerait augmentation de bâtiments de guerre s'explique largement par l'arrivée des forces internationales pour lutter contre les actes de piraterie dans la région.

Tableau 5 : nombre et type de navires accostant au port de Djibouti 2006-2012

Port de Djibouti "Nombre de Touchées"	Porte-conteneurs	Rouliers	Navire de commerce	Pétroliers	Minéralisés	Transporteurs de Véhicules	bétaillers	Batiments de marine	Bateau de plaisance	Autres	Total
2006	424	42	170	81	40	62	82	124	8	14	1 047
2007	486	91	227	92	38	49	251	149	13	15	1 411
2008	438	68	196	102	70	44	246	190	11	30	1 395
2009	647	33	202	167	109	38	206	441	8	24	1 875
2010	531	50	158	109	61	55	115	411	36	24	1 550
2011	684	22	171	97	79	59	117	382	74	45	1 730
2012	592	20	195	91	86	63	90	327	72	28	1 565

Source : DCT, PAID

En dépit de l'augmentation des primes d'assurances et le surcoût engendré par l'utilisation de sociétés privées de sécurité[47], il semblerait que les compagnies maritimes ont choisi de répercuter les coûts inhérents à la piraterie au prix du transport plutôt que la solution de contournement du canal de Suez. Puisque le trafic empruntant le canal de Suez ne connaît pas de perturbations majeures.

Quant à l'impact de la piraterie sur l'économie nationale et en particulier sur les activités de transport la réponse d'un haut responsable du ministère de l'Équipement et des Transports résume bien la situation « *nous aurions préféré avoir des navires de commerce au lieu des frégates militaires, mais on s'en accommode* »[48]. Pour les autorités du port, les navires qu'ils soient civil ou militaire payent leur frais portuaire donc là aussi il n'y a pas

46 Les pays du golfe, principaux importateurs de batails somaliens, avaient imposé sur toutes importations somaliennes en 2000.cet embargo faisait suite à une épidémie de fièvre de la vallée du Rift (RVF) dans la région de la Corne de l'Afrique. Djibouti a profité cet embargo pour développer le centre de quarantaine en détrônant les ports somaliens de Berbera et de Bossaso.

47 «Splashing, and Clashing, in Murky Waters: Piracy and Private Enterprise, The Growing Role of Maritime Private Security Companies », *The Economist, 22*août 2009.

48 Propos recueilli lors d'un entretien avec le commandant du port de Djibouti.

de changements majeurs pour l'activité du port. À partir de 2008, le nombre de navires militaires accostant au port augmente considérablement. Il passe de 190 navires en 2008 à 441 navires en 2009 soit une augmentation de 232 % en une seule année.

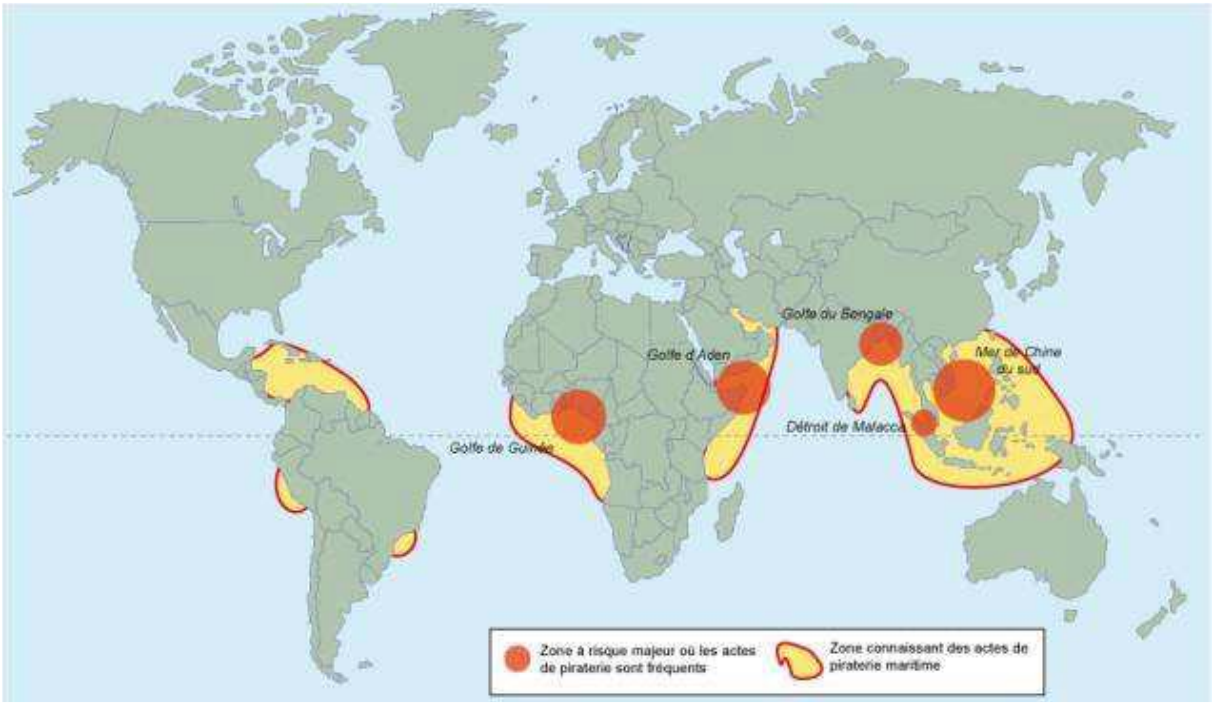
Contrairement aux forces françaises présentes sur le territoire national depuis l'indépendance en 1977[49] et qui contribuent énormément à l'économie du pays, quels peuvent être les effets de l'arrivée d'autres forces internationales notamment américaines.

Même si la priorité de cette force multinationale « demeure » la sécurité de cette route maritime primordiale pour le commerce international, elle semble avoir d'autres imbrications d'ordre géopolitique. Sous le couvert d'une politique de lutte contre la piraterie, les Américains visent également à contenir l'expansion chinoise dans l'océan indien et la mer Rouge. En effet, avec le développement industriel du pays, les Chinois cherchent à sécuriser leurs approvisionnements énergétiques, en particulier, les routes menant au continent africain (Soudan) d'où la présence de plus en plus visible des forces navales chinoises en mer Rouge et dans l'océan Indien. Cela montre que la piraterie bien qu'elle ait un caractère régional semble avoir d'autres effets indirects au niveau international notamment pour le contrôle de l'océan Indien « […] *le retour en force des marines militaires de nombreux pays qui voient un atout stratégique à la lutte anti-piraterie dans leur occupation des océans* » (Guiziou, Bouchet, 2010).

Ainsi, la présence d'une force internationale semble renforcer le caractère stratégique de Djibouti à Bab-el-Mandeb à l'entrée du Canal de Suez « *Anti-piracy missions have acted as a catalyst […] in turn enhancing the strategic importance of Djibouti at the intersection of the Bab al-Mandab, Gulf of Aden and Indian Ocean routes* » (Styan, 2013, P.12). Pour cet analyste de Chatham House, les missions de lutte contre la piraterie ont renforcé le rôle stratégique de Djibouti, une position confortée par la crise politique du Yémen.

[49] Suite à l'indépendance, Djibouti a signé des accords de défense avec l'ancienne puissance, à l'instar de la plupart des Etats africains issus de son empire colonial, afin de bénéficier du parapluie sécuritaire de la France. Par cette politique, la France garde ses intérêts dans l'ancienne colonie.

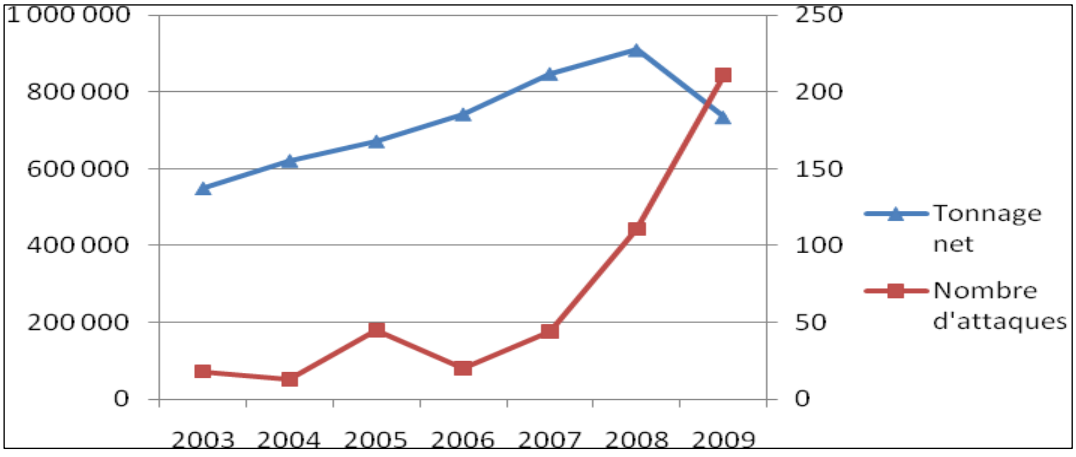
*Figure 9 **:** principaux foyers de piraterie dans le monde*



Source : *Boudong Natalie (2009)*

Bien qu'il ne s'agisse pas de défendre l'idée selon laquelle la piraterie serait une bonne chose pour Djibouti, il est intéressant toutefois de noter que la stabilité politique, la proximité avec la Somalie et les facilités dont bénéficient les forces engagées dans cette lutte à Djibouti laissent à penser que ce phénomène a renforcé sa vocation de plateforme logistique régionale (Figure 9).

Figure 10 : évolution du trafic au canal de Suez sur la période d'activité des pirates somaliens



Source : Isemar, 2010.

Les statistiques du canal de Suez montrent qu'il est difficile d'évaluer l'impact de la piraterie sur la route maritime et le commerce mondial. Il est donc extrêmement difficile d'évaluer l'impact de la piraterie sur cette grande route maritime à cause du contexte de crise économique généralisée à tous les secteurs d'activité et en particulier celui du transport maritime (Guiziou, Bouchet, 2010). Les statistiques du canal de Suez ne permettent pas d'apporter des réponses claires. En effet, en dépit de la recrudescence du nombre d'actes de piraterie, le trafic empruntant le canal de Suez ne connaît aucune diminution jusqu'en 2007. Toutefois, à partir de 2008, ce trafic du canal commence à décliner à cause de la crise économique mondiale plutôt que des attaques de la piraterie (Figure 10).

Il semble donc que le transport maritime a plus souffert de la crise économique mondiale que de la perturbation consécutive à la piraterie. Eu égard à l'importance stratégique de cette route pour le commerce mondial, la piraterie sur les côtes somaliennes et dans l'océan Indien demeure un élément perturbant, mais en aucun cas un facteur contraignant pour le commerce maritime.

Quant à Djibouti, sa situation n'est pas différente de celle du canal de Suez. En fait, le trafic qui transite par le canal de Suez est généralement le même que celui qui passe par le détroit de Bab el-Mandeb, donc, comme il n'y a pas eu des perturbations notables au niveau du canal, le port de Djibouti n'a pas connu de baisse de trafic

Tableau 6 : Trafic du port de Djibouti 2006-2009

Année	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Trafic Total	5 489 586	7 423 489	9 330 489	11 281 191
Nombre de touchées	1 047	1 411	1 395	1 875

Source : Port, BCD

Donc, les statistiques portuaires vont clairement dans ce sens puisque le trafic, dans une période coïncidant avec le pic des actes de piraterie, passe de 5 489 586 tonnes métriques en 2006 à plus de 11 281 191 tonnes métriques en 2009 (Tableau 6).

Chapitre 3 :

Djibouti- Éthiopie : une situation d'interdépendance économique ?

Les deux pays fortement dissemblables deviennent par les forces géopolitiques des alliés. Néanmoins, cette situation n'est pas sans poser aussi des questions aux deux partenaires.

1 Des alliés interdépendants

1.1 L'Éthiopie : un grand marché sans contact avec le monde maritime

1.1.1 Lente émergence économique de l'Éthiopie

L'Éthiopie est un pays très peuplé qui pourrait devenir un vaste marché, à la faveur de l'augmentation des revenus, appuyant ainsi tout un éventail d'activités économiques. Selon les analyses de la Banque africaine de développement (BAD), la proximité de l'Éthiopie avec le Moyen-Orient, région au pouvoir d'achat important, confère à ce pays un avantage singulier pour ce marché aussi bien pour ses exportations que les importations en provenance de cette région.

De plus, si pendant longtemps, le secteur de l'agriculture fut le plus gros contributeur de l'économie éthiopienne, celui des services assure aujourd'hui environ 46 % du PIB (contre 42 % pour l'agriculture). Toutefois, le secteur de l'agriculture assure encore 80 % des emplois et 85 % des recettes de l'Éthiopie tirées des exportations[50]. Le pays produit des céréales (blé, orge, maïs, sorgho), des légumineuses (pois chiche, haricot, etc.), d'oléagineux (tournesol, carthame), du colza, de la canne à sucre, du khat, mais également du coton.

[50]Document de stratégie pays 2011 -2015, République fédérale démocratique de l'Ethiopie, BAD, avril, 55 pages.

En dépit de cette grande diversité, la production agricole est dominée par la culture du café qui génère environ un tiers (30%) des recettes des exportations du pays[51] pour la période 2011-2012. En outre, le pays possède l'un des plus importants cheptels du continent. Aujourd'hui, L'Éthiopie constitue avec la Somalie, le principal fournisseur de bétail exporté par les principaux ports de la région (Djibouti, Berbera, Bosaaso) à destination des États du golfe. Pour le port djiboutien, la majeure partie du bétail exporté provient donc de l'arrière-pays éthiopien. D'autres secteurs, notamment celui de l'industrie, commencent à attirer les investissements étrangers.

À titre d'exemple, l'entreprise chinoise de chaussures Huanjian group (fournisseur des marques Guess et Tommy Hilfiger), a installé une ligne de fabrication pour 2,2 milliards de dollars dans la zone de Lebu au Sud-Ouest de la capitale, Addis-Abeba. À travers ses chaînes de production délocalisées en Éthiopie, Huanjian ambitionne ainsi de devenir le leader mondial du marché des chaussures. Le projet a permis déjà la création de plus de 3000 emplois essentiellement dans les chaînes de production. Et, à long terme, Huanjian prévoit de créer une ville de 100 000 habitants dédiée exclusivement à leurs usines de chaussures[52].

Selon les études économiques de Cofaces, cette ouverture au secteur privé a permis une augmentation considérable des investissements directs étrangers (IDE) qui ont augmenté de 240% en 2013. L'Éthiopie, à l'instar de beaucoup d'États du continent, a bénéficié de plus de 7,8 milliards de dollars (US) d'investissements chinois essentiellement en direction de trois secteurs (énergie, infrastructure de transport, technologie de l'information et télécommunication) en dehors du celui du textile. L'Éthiopie est ainsi devenue la 4e destination des investissements chinois en Afrique derrière le Nigeria, l'Algérie et l'Afrique du Sud[53].

En dépit du faible pouvoir d'achat des Éthiopiens en se référant aux données de la Banque Mondiale (2012), le pays a un PIB de 470 dollars (US) par habitant. Pourtant, certaines analyses dont notamment celles du cabinet Ernest & Young prévoient une

[51]http://www.afriquinfos.com/articles/2012/11/9/ « les exportateurs de café augmenteront leurs exportations » consulté le 11 mai 2015.

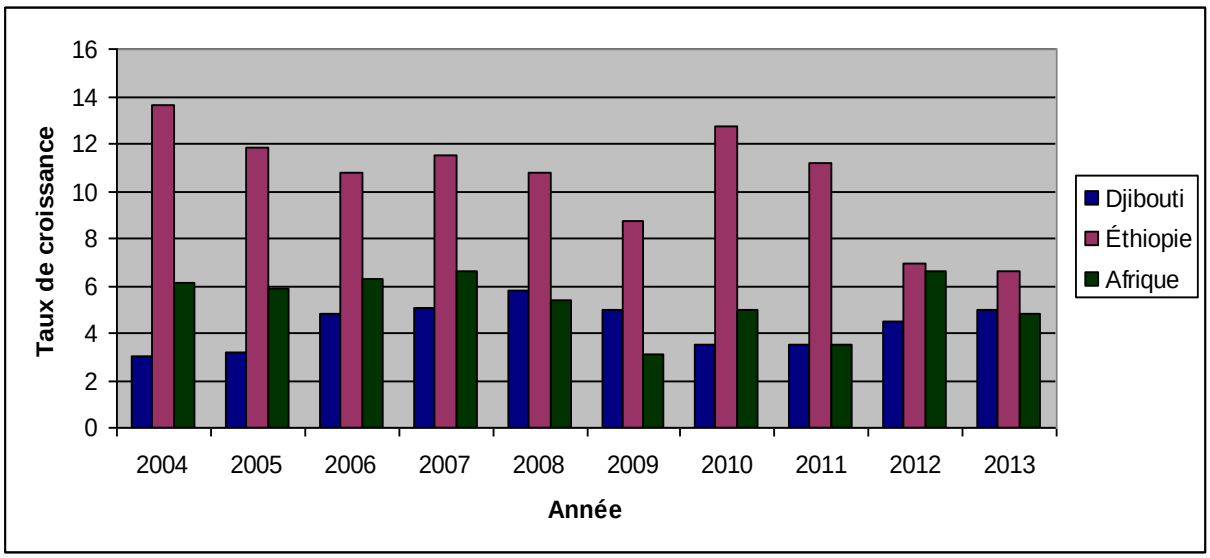
[52]-economiques-et -risques-pays/Ethiopie consulté le 10 mai 2015.

[53]Jeune Afrique du 5 avril 2013.

croissance soutenue de l'économie éthiopienne. Toujours selon Ernest & Young si l'économie éthiopienne s'accroît au même rythme, elle va quadrupler à l'horizon 2025. Par conséquent, cette perspective économique de l'Éthiopie, pays enclavé de surcroît, ne peut que générer par conséquent une augmentation de la demande en service portuaire non seulement pour Djibouti, mais également pour la région.

En effet, depuis la chute du régime d'obédience marxiste de Mengistu intervenue en 1991, des réformes destinées à transformer l'économie du pays ont été engagées. Ces réformes ont permis l'ouverture de certains secteurs de l'économie aux investissements privés. Il s'agit entre autres des secteurs de l'exploitation agricole avec la politique de vente de terres, de l'extraction minière (or, ciment, etc.), la fabrication de certains biens de consommation courante, la télécommunication et le textile[54]. Même si l'ensemble des États de la région bénéficie des investissements étrangers, essentiellement en provenance des pays émergents (Chine, Inde, Turquie, Arabie Saoudite, etc.), c'est pourtant l'Éthiopie[55], deuxième pays le plus peuplé de l'Afrique après le Nigeria, qui attire le plus des capitaux étrangers.

Figure 11 : Taux de croissance Éthiopie - Djibouti – Afrique 2004-2013



Source : Perspectives économiques - Banque Africaine de développement (2014).

[54]L'enseigne d'habillement suédoise, H&M, produit aujourd'hui une grande partie de sa production en Ethiopie grâce à une main d'œuvre qualifiée et bon marché, en plus, de trouver sur place tous les produits nécessaire à la fabrication.

[55]Deuxième pays le plus peuplé de l'Afrique après le Nigeria, l'Ethiopie a une population estimée à 90 millions d'habitants (Banque Mondiale, 2012) et une projection de l'ordre de 120 millions d'habitants à l'horizon 2025.

Depuis les années 2000, le pays connaît une croissance soutenue. Il enregistre des taux de croissance nettement supérieure à la moyenne de ceux du continent (Figure 11). À titre d'exemple, entre 2004 et 2011, la croissance éthiopienne oscillait entre 13,6 et 8,7 soit une moyenne de 11, 39 alors que sur la même période le continent dans son ensemble connaissait une croissance moyenne de 5,24. Toujours en s'appuyant sur la figure 11, ces taux de croissance élevés témoignent de la transformation économique du pays. À cela s'ajoutent les réformes menées dans le secteur agricole par l'État éthiopien pour attirer toujours les investissements étrangers.

1.1.2 Attirer les investissements étrangers par la vente de terres

L'Éthiopie cherche également attirer les investissements étrangers grâce à une politique de la libéralisation du secteur agricole. À l'instar d'autres États du continent (Madagascar, Kenya, Mali, etc.), l'Éthiopie mène une politique de location et de vente de terres à des États (Inde, Arabie saoudite, Israël, Djibouti, Turquie, etc.) ou des firmes agroalimentaires, dont la plus importante, est le groupe Indien Karunturi**.** À travers cette politique, l'Éthiopie vise à exploiter les immenses potentialités du pays dans le domaine agricole. Il s'agit pour les autorités éthiopiennes d'augmenter, d'une part, sa production agricole en passant d'une agriculture artisanale essentiellement vivrière à une production industrielle tournée vers une culture d'exportation et de tirer, d'autre part, les devises nécessaires pour sa transformation économique. L'enjeu des investissements étrangers pour les terres agricoles des pays du Sud, en particulier des États africains, semble être très varié d'un État à un autre ou d'une firme multinationale à une autre.

Pour un certain nombre d'États, la politique d'externalisation de la production agricole semble être une conséquence de la hausse brutale des prix des produits alimentaires de base pendant la crise économique de 2008. Ainsi, ces États dépendants des importations cherchent à pallier les éventuelles augmentations des prix en investissant dans la production agricole dans d'autres États. Il s'agit notamment de pays émergents tels que la Chine, l'Inde ou l'Égypte. Quant aux firmes internationales, pour la plupart du temps, elles privilégient les cultures d'exportation et cherchent surtout à développer une agriculture essentiellement destinée à la production des biocarburants

sur de grandes surfaces. Bien que les arguments avancés par les pays d'accueil et les investisseurs étrangers pour justifier cette politique demeurent l'accroissement de productions alimentaires sur le territoire national, pour autant les parts des productions agricoles injectées dans les circuits commerciaux internes ne sont jamais clairement spécifiées (Brondeau, 2010).

Toujours selon Florence Brondeau, en dépit des réticences des organisations non gouvernementales (PAM, Oxfam[56]) à l'encontre de cette politique de vente de terres voire de « confiscation » pour beaucoup de paysans et éleveurs jugés non rentables dans une économie mondialisée, l'État éthiopien argue que les investissements étrangers sont nécessaires pour « nourrir » une population à démographie galopante. Toutefois, cette évolution de la situation agricole ne semble pas profiter aux paysans, pour la plupart obligés de quitter les meilleures terres, souvent sans consultation et avec des indemnisations dérisoires, au profit des firmes ou États étrangers.

À titre d'exemple, plus de 603 000 hectares de terres ont été vendus ou loués entre 2004 et 2009 pour un montant de 78,5 millions de dollars. Ce chiffre ne prend pas en compte les fermes de moins de 1000 hectares[57]. Malgré les controverses soulevées par cette politique, les autorités éthiopiennes soutiennent que les paysanneries locales sont encore dans l'incapacité d'assurer une production suffisante pour investir et moderniser les exploitations et répondre aux besoins croissants des populations urbaines (Zaugg, 2009). Par conséquent, l'industrialisation du secteur agricole éthiopien, pilier de l'économie du pays, va certainement contribuer à l'augmentation des exportations éthiopiennes donc la demande en service pour les ports de la région, en particulier Djibouti.

[56] Le magazine courrier international du 29 octobre 2009 « Razzia des pays riches sur les terres arables», article de Mark Rice-Oxley .

[57] Cotula L, A (2009): Land grab or development opportunity? Agricultural investment and international land deals in Africa. IIED. FAO. IFAD, 120 p.

1.1.3 Développement d'infrastructures de transport basses de la transformation économique

La faible performance de l'Afrique, en termes de développement socio-économique, depuis les indépendances et son incapacité à s'insérer dans les échanges internationaux sont souvent associées, en partie, aux mauvaises conditions de transport et leurs coûts élevés (Pedersen, 2001 ; Zerelli& Cook, 2010 ; Arvis et al, 2012). Au niveau continental, les chefs d'États africains ont lancé le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) en 2001 dont l'objectif est de permettre au continent de combler son retard par l'amélioration des conditions de transport.

Ainsi, des initiatives sont prises au niveau régional ou au niveau de chaque État pour répondre à ce défi. Conscients à la fois de son attrait pour les investissements étrangers, en raison de son poids démographique et économique, mais aussi des limites du pays en termes d'infrastructure de transport, le gouvernement éthiopien a placé en tête de liste le développement du secteur des transports. L'État a ainsi mis en œuvre un vaste programme de développement des réseaux routiers, ferroviaires et des centrales hydroélectriques (barrage Grande Renaissance) nécessaires à la diversification de l'économie. Développés souvent avec des partenaires privés, en particulier avec les Chinois, ces projets visent à accroître les productions du pays et à faciliter les échanges avec l'extérieur, comme en témoignent plusieurs projets de réseaux de désenclavement en direction des littoraux maritimes (Djibouti, Kenya). Les liaisons avec Djibouti, principal port d'approvisionnement éthiopien, sont développées en priorité. Une ligne de chemin de fer, dont les Chinois assurent le financement et la construction, est en cours de finalisation tandis qu'une voie routière de circulation rapide va prochainement relier l'est-éthiopien au port djiboutien.

D'ailleurs, l'appui financier de la Banque africaine de Développement (BAD) pour l'Éthiopie cible en priorité les infrastructures de transport notamment les liaisons d'intégration régionale « *la Banque ciblera essentiellement les opérations régionales à fort potentiel d'intégration des marchés et de croissance* »[58]. Toujours selon les données du document stratégique de la BAD consacrées à l'Éthiopie, le secteur du transport a

[58] Document Stratégique de pays 2011 -2015, République fédérale d'Ethiopie, avril 2011, BAD, 55 pages.

bénéficié de plus de 967 millions de dollars de bailleurs de fonds internationaux (BAD, BM, UE) pour la période 2011 à 2015.Cette priorité accordée au développement des infrastructures de transport, notamment les liaisons vers les littoraux, vise à soutenir la croissance économique du pays et à l'insérer davantage dans les échanges internationaux via les ports de la région.

1.2 Djibouti : un grand port sans marché intérieur.

Le choix de l'installation française sur ce « *bout de terre* » a été guidé pour servir point d'appui (escale de charbonnage) pour les navires sur la route des Indes, devenue stratégique, depuis l'ouverture du canal de Suez en 1869. Ce point d'appui acquis sur la côte africaine aura plus tard une seconde vocation, celle de servir de tête de pont pour la pénétration du marché de l'arrière-pays abyssin.

Toutefois, après l'échec de l'occupation de l'Éthiopie par les puissances européennes, elles se sont retrouvées une fois de plus en concurrence pour l'évacuation du commerce extérieur de cette dernière (Éthiopie). Djibouti avait donc acquis très tôt sa vocation d'escale sur cette route maritime majeure et de desserte de l'arrière-pays abyssin, comme l'apostrophe Waberi dans son roman Balbala *« les voyageurs avaient pris la fâcheuse habitude de traverser simplement ce bout de terre non désiré. On ne fait que passer ici. S'arrêter jamais* » (Waberi, 1999, P.63).

Cette citation de Waberi est toujours d'actualité aujourd'hui puisque Djibouti a rempli et remplit encore cette fonction d'escale vers l'arrière-pays éthiopien. Eu égard à la réciprocité entre accroissement économique (augmentation de la production) d'un pays et activités portuaires, l'Éthiopie en devenant le moteur économique de la région, ne pourra qu'entraîner l'ensemble de la région, notamment par ses besoins en service portuaire.

Dans cette optique, Djibouti ne pourra que jouer pleinement son rôle d'interface entre l'Afrique et l'Asie, en assurant sa fonction de porte d'entrée et de sortie des échanges régionaux. Par conséquent, en termes économiques, les relations entre Djibouti et son voisin éthiopien pourraient être encore très intenses et se résumeraient ainsi « *ce qui est bon pour l'Éthiopie l'est aussi (ou valable) pour Djibouti* » voire pour l'ensemble de la région. En d'autres termes, plus l'Éthiopie connaîtra une croissance économique, plus les ports de la région et, en particulier Djibouti, son principal débouché maritime, seront

sollicités davantage en termes de service comme le souligne, à juste titre, une analyse du ministère des affaires étrangères éthiopien « *notre croissance offrirait à nos voisins un marché bénéfique pour tous* » (FANSPS, 2002).

Il semble donc que la transformation économique de l'Éthiopie soit une des réponses possibles du positionnement de Djibouti par rapport aux différents flux d'échanges en particulier entre l'Afrique et l'Arabie, et d'une manière plus générale entre l'Afrique et l'Asie.

2 Risques géopolitiques pour les deux pays

Au-delà du contexte géopolitique régional, Djibouti et Éthiopie ont des intérêts économiques parfaitement complémentaires, puisque la première assure la quasi-totalité du transit et des prestations portuaires dans les deux sens (importation et exportation) pour le compte de la seconde. Quant à l'Éthiopie, le pays dépend pour son approvisionnement des ports de Djibouti puisque ces derniers assurent plus de 80 % du transit éthiopien (Tableau 7). Ces liens d'interdépendance économique semblent se renforcer encore, eu égard aux nombreux projets réalisés (interconnexion des réseaux d'électricité et d'internet) ou en cours (interconnexion des réseaux d'eaux) entre les deux pays.

Tableau 7 : part du transit éthiopien (en %) du trafic global entre 2009 - 2015

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Marchandises	83,3%	84,2%	68,9%	76,3%	82,9%	86,2%	86,1%
Hydrocarbures	58,4%	85%	94,7%	94,4%	89,6%	95,8%	77,1%
Total	78,3%	84,6%	84,0%	86,6%	86,2%	88,6%	82,5%

Source : Port, BCD

Profitant du potentiel hydroélectrique de l'Éthiopie estimé plus de 30 000 MW, Djibouti importe la majeure partie de l'électricité utilisée au pays depuis 2011[59]. Au-delà de la réduction des délestages et des demandes insatisfaites, le coût de l'énergie pour les entreprises est très prohibitif ce qui explique, en partie, la faiblesse du secteur de l'industrie à Djibouti (17%). Le manque d'accès à une source d'énergie fiable, sûre et bon marché[60] constitue le principal obstacle au développement de l'activité économique de la majeure partie des entreprises installées à Djibouti (BM, 2009). L'interconnexion a permis de réduire considérablement les délestages et couvrait en 2012 environ 75% de la demande et plus de 80% en 2013 (FMI, 2013).

La situation de l'eau est encore plus préoccupante en raison des conditions climatiques très particulières du pays. La pluviométrie moyenne annuelle est très faible et ne dépasse guère 150 mm, tandis que les températures moyennes sont comprises entre 27° en saison fraîche et 41° en saison chaude (Hassan Rayaleh, 2004). Cette particularité climatique a une incidence sur les ressources d'eau disponibles aussi bien pour la consommation des populations que pour les productions agricoles. Pour répondre à l'insuffisance d'eau la République de Djibouti s'est donc tournée vers son voisin où le coût serait moindre qu'un dessalement de l'eau de mer[61].

De son côté, Djibouti qui est relié à plusieurs câbles sous-marins et terrestres permet à l'Éthiopie d'utiliser ses moyens de télécommunications pour ses liaisons internationales (téléphonie, internet). Tous ces projets d'interconnexion font qu'aujourd'hui les relations de dépendance d'hier évoluent vers de relations d'interdépendance économique.

Cette mutuelle interdépendance n'est pas sans représentée des risques politiques pour les deux pays. Eu égard au contexte régional actuel, Djibouti reste la seule ouverture valable politiquement et économiquement sur la mer. Leur échange avec l'extérieur et donc la santé de leur économie dépendant largement de la stabilité politique de ce petit territoire « *Si les problèmes politiques et économiques devaient empirer à*

[59]Le projet d'interconnexion électrique a bénéficié l'appui financier de la Banque Africaine de Développement (BAD) à hauteur de 48, 3 millions de dollars.

[60]Le prix de l'électricité à Djibouti serait, en moyenne, de 30 à 35 centimes de dollar ou de 53 à 62 FDJ, contre une moyenne de 15 centimes dans les autres pays de l'Afrique sub-saharienne (27 FDJ) eux-mêmes sensiblement plus chers que les autres pays en développement où selon une publication conjointe de la Banque mondiale et de l'Agence Française de développement, le prix serait compris en 5 et 10 centimes, soit respectivement 9 et 17,7 FDJ (AFD, Banque mondiale, 2010).

[61]Même si une usine de dessalement d'eau de mer par système osmose sera construite par la société Eiffage à partir de 2018.

Djibouti, l'utilisation du port peut être entravée par l'instabilité » (FANSPS, 2002). D'un autre côté, le port de Djibouti ne peut absolument pas se passer du marché éthiopien quasiment son seul débouché.

Les deux entités ont parfaitement conscience de ces fragilités et essaient d'y remédier ensemble ou séparément. La première approche pousse les deux pays à rendre l'intégration entre eux irréversible, du moins pour les Éthiopiens[62]. Intégration pouvant aller à une intégration politique, ce qui représente un défi pour Djibouti en tant qu'entité propre.

2.1 Djibouti inclus dans les grands jeux des puissances mondialisées

Les enjeux du XXIe siècle devenant mondiaux, les tendances multipolaires qui s'y affirment, renforcent les enjeux qui entourent les verrous du monde (canal, détroit). Comment s'exprime concrètement cette tendance sur la ville de Djibouti et son port ? En soi la question qui se pose est que représente Djibouti pour les puissances mondialisées. Autrement dit quels sont les intérêts des puissances mondialisées pour cette « cité État » ? Hormis, Djibouti –ville, la capitale, le reste du territoire ne représente pas un intérêt économique. La capitale est le principal centre démographique (2/3 des habitants du pays), économique, commercial et politique du pays. Cette ville engendrée par la mondialisation puisqu'elle est née avec l'expansion coloniale à la fin du XIXe siècle, demeure encore sous l'emprise de cette mondialisation (Nour Ayeh, 2015). Après avoir connu une période difficile en termes économiques (transfert du transit éthiopien vers Assab, guerre civile, etc.), la situation économique du pays change complètement grâce à deux événements d'ordres géopolitiques : le conflit éthos érythréen (1998-2000) qui a rebasculé le transit sur Djibouti et la prise main du port par, l'opérateur dubaïote, DPW en 2000.

2.2 Djibouti : enjeux des grandes puissances

L'accélération de la mondialisation dans les années 80, et l'émergence d'autres pôles de puissances et d'instabilités au cours des décennies suivantes rehaussent

[62] Loi N°1383 du 04/07/2014 « Iog (il s'agit du président djiboutien) se met sous la protection d'Addis »

considérablement l'intérêt des points dits stratégiques, comme Djibouti. Les enjeux étant devenus considérables, les grandes puissances ne veulent plus laisser ce point à la seule surveillance de la France, qui en a assuré sa stabilité.

L'objectif avancé reste toujours la sécurité des voies des transports menacés par la piraterie et l'instabilité chronique de l'ensemble de la région. Ce qui est considéré comme l'œil du cyclone (Djibouti) attise donc les convoitises des grandes puissances. Mais derrière, ces louables intentions de sécurité de la navigation et du maintien de la paix se profilent une concurrence accrue des grandes puissances.

Les États-Unis ont été les premiers à faire de l'ombre à la présence française systématiquement en déclin depuis 30 ans. Et c'est la présence toute récente des militaires chinois qui suscite des débats, des controverses et les inquiétudes occidentales surtout américaines et japonaises[63]. Mais pour Djibouti, cet intérêt des puissants lui confère une importante géopolitique qui est sans commune mesure avec la taille réelle de la ville et même du pays. Depuis les années 2000 donc, la ville de Djibouti est passée au statut d'une garnison française à celui d'une forteresse internationale où les autres forces occidentales (américaines, italiennes) côtoient forces d'autodéfenses japonaises et bientôt les marins chinois. En outre, Djibouti est utilisée comme centre logistique pour plusieurs autres marines internationales qu'elles soient turques, indiennes, iraniennes ou encore russes. Profitant de sa proximité avec le détroit de Bal-el-Mandeb où transite plus de 30% [64] du pétrole mondial, Djibouti permet aux différentes forces internationales de surveiller officiellement les groupes terroristes (Shebab et pirates somaliens, al-Qaeda, etc.) qui pourraient entraver la circulation sur cette route maritime majeure pour le commerce mondial. Le port de Djibouti (et en général la ville) est désormais une pièce géostratégique sur l'échiquier mondial, au sens profond il est au centre d'une zone de théâtre militaire. Certes, Djibouti n'est pas la zone de confrontation (sauf diplomatique) ; mais reste la garnison permettant aux puissances de mener des opérations agressives contre les pays voisins.

63 « Le Japon ne laissera pas Bab-el-Manbeb au Chinois », LOI, N°1442, 13 janvier 2017, Paris

64 Basset, A(2015) : Djibouti, enjeu des puissances et influence en jeu, Tribune n°619, 5 pages.

L'emplacement géographique de Djibouti permet donc aux forces internationales d'intervenir rapidement dans les différentes zones de conflit aussi bien en Afrique (Somalie, Soudan du Sud) qu'au Moyen-Orient (Yémen) pour protéger leurs intérêts. Toutefois, l'intérêt des puissances mondialisées n'est pas uniquement d'ordres géopolitiques puisque depuis les années 2000, le pays est devenu une destination des capitaux internationaux.

2.2.1 Djibouti : centre économique des flux mondialisés

Bien que la multiplication des bases militaires sur le sol djiboutien représente un risque à long terme notamment l'infiltration des groupes radicaux tels que les Shebabs somaliens avec les porosités de frontières[65]. Toutefois, cette présence des forces internationales a permis à ce que Djibouti bénéficie de l'arrivée des capitaux étrangers, sensibles à la stabilité garantie (ou supposée garantie) par ces militaires étrangers. . « *Le fondement de cette stabilité a été sans doute l'importance des bases militaires occidentales présentes dans cette ville* » (Nour Ayeh, 2015).

Sur l'aspect économique, les acteurs traditionnels, prisonniers par la perception que Djibouti n'était au plus qu'un point seulement militaire économiquement inintéressant, sont supplantés par les pays émergents, à commencer par les Émirats et la Chine. « *En 1999, j'étais à Paris pour présenter le futur port, je suis reparti avec un paquet de cartes de visite, c'en est resté là. Dubaï n'a mis que trois mois à signer !* » note André Massida[66].

2.2.2 La mondialisation par Dubaï

Djibouti est rentré dans la mondialisation actuelle par l'intermédiaire de Dubaï. À la recherche d'un acteur de rang international pour ranimer un petit port traitant à peine 1 million de tonnes de marchandises par ans, alors que les acteurs français ont décliné une demande de coopération, Dubaï s'est montré le seul intéressé à s'y implanter. Ces

[65] L'attentat dans un café de la capitale « La chaumière » fréquenté par les expatriés en mai 2014 qui a fait trois morts dont d'un ressortissant turc et blessé plusieurs autres montre les risques liés à cette forte présence des militaires étrangers.

[66] Homme d'affaires français installé à Djibouti, dans Le Figaro, 7 août 2017

Émiratis, grâce à son bras armé DPW, a voulu étendre son influence aussi en Afrique de l'Est. Le port de Djibouti, quoique sous-dimensionné à leur arrivée, offrait le meilleur potentiel. Elle a bénéficié des capitaux émiratis puisque Dubaï a investi pas moins d'un milliard de dollars (US)[67] dans les infrastructures à Djibouti ce qui a fait passer le pays au rang de hub logistique régional. Quoique la situation s'est complexifiée quelques années plus tard entre Djibouti et Dubai, le pays (surtout) le port a bénéficié du savoir-faire et du renommé de DPW dans sa stratégie de développement. Cette coopération a permis à ce que d'autres partenaires étrangers, notamment les Chinois, s'intéressent à la place portuaire djiboutienne

2.2.3 La Chine à la manœuvre.

Ensuite, les Chinois, dans leur vaste programme de la Nouvelle Route de la Soie (NRS), choisissent Djibouti comme point d'entrée sur l'Afrique du Nord-est. Ils investissent toujours dans les installations portuaires et les connexions avec l'arrière-pays éthiopien (le chemin de fer, route, pipelines). Cette présence de plus en plus massive de Pékin sur le sol djiboutien réveille les inquiétudes des Occidentaux. Avec la construction de port Multipurpose, de la mise en place de la Silk-Road bank, et prochainement de la chambre de compensation permettant de fluidifier les échanges entre les deux partie, la place de Djibouti est assurée d'être sans concurrence sur cette façade de l'Afrique.

On estime ainsi que la République de Djibouti aurait bénéficié 5 à 7 fois son Produit intérieur brut (PIB) qui représente un milliard de dollars depuis les années 2000. Djibouti représente donc un centre logistique d'intérêt militaire, mais également un centre financier intégré aux flux mondialisés.

La ville est en effet entraînée par le mouvement d'ouverture à marche forcée des économies mondiales. Mais s'il est indéniable que le destin de Djibouti est lié à la mondialisation, la ville doit mécaniquement subir les conséquences du triomphe du modèle néolibéral, fondement idéologique de la mondialisation. Quoique dépendant de la géographie, la politique internationale définit son profil ou son envergure à travers les contextes historiques successifs, contextes toujours changeants, conséquence de l'évolution.

[67]Cette somme prend en compte aussi bien la construction de deux terminaux à Doraleh, la zone franche et le palace Kempski hôtel

Conclusion

L'émergence du port de Djibouti (donc de la République qui lui est attachée) est indéniablement liée à sa géographie. Mais le site aurait été vierge, si les puissances étrangères n'y ont pas vu comme un enjeu géopolitique de premier ordre.Les différentes crises géopolitiques (Suez, disparition de l'Érythrée, Guerre éthio-somalienne) des années 60-80 ont constitué des chocs pour Djibouti puisque chaque crise impacte très négativement l'activité portuaire, au point que l'essence et l'existence même de ce port sont remises en cause. En effet, fragilisée par ses crises géopolitiques, Djibouti voit ainsi le déclin du port avec la perte de deux principales activités à savoir le transit éthiopien et celle d'escale de ravitaillement.

Ce sont d'autres considérations géopolitiques, à partir des années 90, qui replacent le port de Djibouti (et par conséquent le pays) sur l'échiquier régional, voire mondial. Et les guerres qui parcourent la région au sens large (Corne de l'Afrique, Moyen-Orient) hissent la ville et son port comme le point stratégique à surveiller. D'où la militarisation croissante de la ville, avec le nombre considérable des bases militaires étrangères qui s'y côtoient.

Les décideurs de Djibouti ont assimilé cette vision et ne semblent pas être en mesure de la dépasser. Ce qui dénote d'ailleurs l'inertie des facteurs géopolitiques et géostratégiques que l'histoire a conférés à ce port. Mais à part assurer la sécurité d'une région névralgique, quelles fonctions ont été dévolues ou récupérées par le port de Djibouti. Quelles sont les dynamiques qui président à leur installation et leur évolution ?

Partie 2

Les fonctions du port de Djibouti : un positionnement original dans la Corne de l'Afrique

Introduction

Évoquer la fonction portuaire de Djibouti revient à s'interroger sur le processus général qui a présidé à sa création à la fin du XIXe siècle. Cela revient à s'interroger donc sur les finalités auxquelles ont été destinés cette ville et donc ce port.

L'émergence d'une infrastructure de ce genre répond nécessairement à des préoccupations (port de commerce, port militaire, port pétrolier, etc.). Ces fonctions peuvent cohabiter, alterner selon les contextes locaux ou internationaux. Comme nous l'avons évoqué, celui de Djibouti est une invention de l'extérieur, que les populations locales se sont approprié sans pour autant se libérer de l'influence étrangère. Sur les 130 ans de son histoire, il est évident que le rôle que les puissances étrangères voulaient attribuer à Djibouti a évolué. Sans rentrer dans une description historique précise, il serait utile de rappeler les événements qui ont précédé à sa création, avant de détailler les fonctions que le port a eu à assurer.

Chapitre 1

Un point d'appui pour la France et les grandes puissances

1 Création du port de Djibouti 1887: une réponse aux préoccupations coloniales.

1.1 Le contexte historique : les Européens à la recherche d'un comptoir sur la route des Indes

Djibouti en tant Etat, mais surtout en tant que port majeur à l'entrée de la mer Rouge découle du processus de la colonisation européenne et des conséquences économiques. Contrairement à d'autres régions de l'Afrique, les puissances européennes commencent à s'intéresser à l'Afrique orientale suite au lancement des travaux de percement du canal de Suez qui crée un raccourci pour la route des Indes à travers la mer Rouge. Il s'agit donc de montrer l'évolution et les répercussions de l'arrivée des puissances européennes dans la région en général et en particulier sur l'actuel territoire de Djibouti.

En Afrique, le processus de colonisation européenne fut le même partout. Il commence par l'établissement d'escales ou de comptoirs à partir du XVe siècle, comptoirs qui servent d'appui aux marines occidentales sur la route des Indes. Initiée par les Portugais dès le XVe siècle, et poursuivie par les autres puissances européennes, cette politique de comptoirs s'intéresse d'abord l'Afrique de l'Ouest, puis australe, mais moins les côtes de la mer Rouge.

Ces points d'appui de l'Europe en Afrique deviennent, surtout du XIXe siècle jusqu'au début du XXe siècle, les points de pénétration du continent africain et donc du partage colonial. Ces installations obéissaient certes à des règles et des logiques différentes (économiques, politiques, voire idéologiques), mais, avaient toutes pour dénominateur commun, une volonté de domination (Igue, 1995, Debrie, 2001). De ce fait, la pénétration européenne sur le continent africain constitue l'origine d'une inversion des dynamiques spatiales.

Ainsi, dans ces travaux de thèse Debrie explique comment cette politique du partage du continent a créé des logiques concurrentielles entre les principales puissances

coloniales qui se matérialisent par des découpages en différentes zones d'influences consécutifs à des marchandages complexes (Debrie, 2001). Toutefois, on observe que la circulation demeure le principal instrument de la continuité des empires coloniaux, vecteurs nécessaire pour relier les différentes possessions selon la logique de la politique coloniale.

En dépit de la diversité des formes qu'elle peut revêtir, cette mobilité obéit souvent à une logique d'extraversion imposée par l'exploitation des territoires en fonction des besoins des métropoles (Debrie, 2001, P.71). La pénétration vers l'intérieur des terres doit assurer le drainage des produits vers les interfaces littorales. En effet, le schéma est connu et est partout le même : mise en place des pénétrantes vers les espaces continentaux (l'intérieur de terre) reliant dans la plupart des cas des régions minières et/ou agricoles aux ports littoraux (Debrie, De Guio, 2004).

Généralement, l'infrastructure principale est centrée autour d'un couple structurant port – voie ferrée (Djibouti – Addis-Abeba en Afrique de l'Est ou encore Dakar – Bamako à l'ouest du continent). Bien qu'il existe un certain nombre de modèles explicatifs des réseaux de transports, le modèle de Taaffe, Morril et Gould semble être le plus intéressant à plusieurs égards. En effet, ce modèle développé par ces chercheurs au lendemain des indépendances africaines illustre l'évolution réticulaire des pays en voie de développement. Au vu de l'étude des cas Nigérian et Ghanéen, objet de leur étude empirique, ils concluent, après un descriptif de leur évolution en six étapes au caractère rudimentaire, voire inachevé, d'un réseau global de l'Afrique de l'Ouest (Taaffe et al., 1963). De plus, ils font le constat du caractère limité des connexions entre les liaisons pénétrantes. Les conclusions de cette étude empirique peuvent être transposées à l'ensemble du continent à l'exception de l'Afrique du Sud qui dispose d'un réseau de transport développé.

Aujourd'hui encore, la circulation de l'Afrique est marquée par ses empreintes coloniales. Au lendemain des indépendances, les nouvelles autorités n'ont pas réellement cherché à innover. Au contraire, elles ont continué à s'appuyer sur l'ancien système de transport dominé par des pénétrantes ferroviaires qui seront supplantées au fil du temps par le routier. En effet, la dichotomie entre États côtiers et États

continentaux issue de cette période oriente encore la circulation vers une ouverture littorale (Debrie, 2001, P.106). Par ailleurs, dans leurs travaux consacrés aux réseaux de transports terrestres en Afrique de l'Ouest, Lombard et Ninot abondent dans le même sens en montrant comment les réseaux post- coloniaux s'appuient encore, dans une large partie, sur une ossature issue de la période coloniale, « *cela s'est opéré, non pas en rupture avec la période précédente, mais plutôt dans la continuité des orientations décidées par les puissances coloniales* » (Lombard, Ninot, 2010). De ce fait, l'organisation des réseaux de transport du continent présente un certain nombre de caractères et des similitudes. Ainsi, on peut dire sans force le trait que la situation prévalant dans l'Ouest africain ressemble à celle prévalant dans l'Est.

1.2 Des ports caravaniers aux nouveaux axes de communications

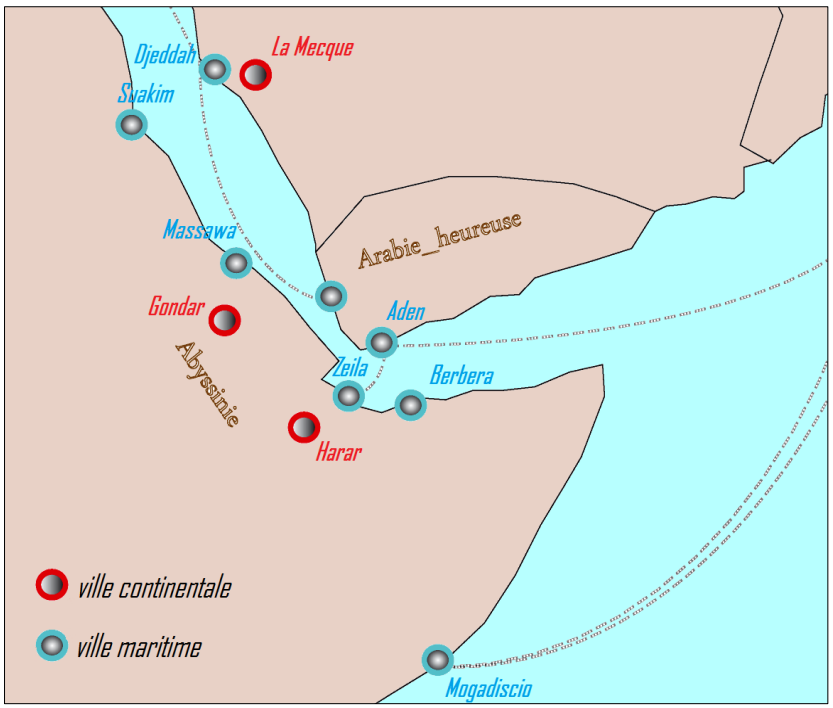
Bien que la mer Rouge et l'Afrique orientale ne soient pas dénuées d'intérêt. La mer Rouge et l'Afrique orientale ne commencent à intéresser réellement les Européens qu'avec le lancement des travaux de percement du canal de Suez au début du XIXe siècle. Les rivalités des puissances coloniales européennes pour la maîtrise et la sécurité de la route des Indes, attisées par l'ouverture prochaine du canal de Suez, seront à l'origine du renforcement de leur présence dans la région jusqu'à là sous domination ottomane. La présence européenne se manifeste, dans un premier temps, par l'établissement de comptoirs le long de la route des Indes et les signatures des traités avec les différentes tribus de la région. Les Britanniques seront le premier à prendre possession dans la région, avant même l'ouverture de Suez, par l'installation d'un comptoir à Aden en 1839. Ils seront suivis par les Français qui s'installent, à leur tour, à Obock sur la rive africaine de la mer Rouge en 1862 (quoique cette installation fût, au départ, symbolique du fait même de la médiocrité du site). Les différentes possessions britanniques et françaises (Aden, Obock) montrent l'importance de port nécessaire à la fois pour servir d'escale sur la route maritime, mais également point d'entrée vers les régions de l'intérieur (sauf le cas d'Aden).

La région n'était pas dépourvue d'installations portuaires avant l'arrivée des Européens puisqu'il existait déjà une multitude de ports, têtes de pont des pistes caravanières alimentant les régions de l'intérieur notamment l'Abyssinie. En allant du

Nord au Sud, il s'agissait de ports portant les mêmes noms : Suakin (Soudan), Massawa (Érythrée), Tadjourah (Djibouti), Zeila, Berbera et Mogadiscio plus au sud (Somalie). Pôles de concentrations économiques pour le commerce régional, ces ports servaient de relais entre les principales cités commerçantes de l'époque telles que Harar, Aksoum, Ankobar ou encore Gondar situées à l'intérieur de l'Éthiopie (Ex- Abyssinie), les ports de l'Arabie (Aden, Hodeïda, Djeddah, etc.) et ceux de la péninsule indo-pakistanaise (Figure 12).

Dans un premier temps aux mains des Turcs qui occupaient l'ensemble des ports du pourtour de la mer Rouge, ces ports deviennent les points d'entrées des puissances européennes dans la région après le déclin de l'Empire ottoman. Cependant, le découpage des frontières imposé par la conquête coloniale produit dans la région une inversion des polarités. Aussi, les nouvelles configurations issues du découpage territorial contribuèrent à l'isolement de certains ports caravaniers de leur arrière-pays. Cette nouvelle forme spatiale est, à son tour, génératrice d'un enclavement politique (avec l'apparition de frontières étatiques) qui réoriente les flux commerciaux de la région.

Figure 12 : principaux ports et villes de la région avant 1870



Ismael.A.Guirreh&M.Nourayeh – Université de Djibouti - 2017

À partir de 1870, date à laquelle l'emprise européenne commence à être effective, la Corne de l'Afrique change complètement de physionomie. Les barrières politiques commencent à se mettre en place progressivement en créant des discontinuités spatiales entraînant le déplacement et la déconnexion de certains ports de leurs liaisons terrestres. La délimitation des territoires dans le contexte colonial occasionne d'importants changements en particulier les « réseaux de transport[68] ». En effet, l'espace n'est plus ouvert, mais plutôt cloisonné du fait du partage orchestré par les puissances occidentales au préjudice souvent des réalités et des aspirations des populations locales (Figure 13).

En effet, de nombreuses études (Ndjambou, 2004, Kunth& Thorez, 2005, Thorez, 2007) ont montré les impacts du démantèlement des grands espaces territoriaux sur les réseaux de transport. Il s'agit ici de mettre en évidence les discontinuités consécutives à l'apparition de nouvelles frontières, remodelant, par ricochet, les flux et les réseaux de transports. En effet, Kunth et Thorez montrent comment le démantèlement de l'Union Soviétique a produit une discontinuité au niveau des réseaux transport dans les États de l'Asie centrale modifiant en profondeur les flux de marchandises suite à l'indépendance de ces États qui voient dans ces nouvelles frontières l'expression tangible de leur souveraineté.

Par ailleurs, les deux auteurs mettent en exergue également que toute nouvelle frontière constitue une contrainte pour les réseaux de transport et produit une réorientation des flux de marchandises « *de telles transformations ne sont pas sans conséquence sur la circulation et les flux*» (Kunth& Thorez, 2005, P.2). Autrement dit, cette transformation radicale de l'organisation restructure une grande partie du trafic de certains ports, en coupant de leur arrière-pays « naturel », et l'orientant vers d'autres ports

Les conclusions de ces études sont valables aussi pour le cas de l'Afrique qui a connu de changements frontaliers majeurs lors de la décolonisation : l'apparition des nouveaux Etats au sein des anciens blocs français (Afrique occidentale française, Afrique équatoriale française, etc.) ou Britannique engendre des discontinuités à caractère politique (Ndjambou, 2004).L'exemple de Zeila, principal port de la région, est la parfaite

68 Nous employons le terme réseau bien qu'il soit difficile de parler de réseaux de transport puisque pour la plupart de cas il s'agissait des pistes caravanières.

illustration de cette nouvelle politique introduite par les Européens. Avant l'arrivée des Européens dans la région, Zeila fut l'un des plus importants ports de la région, rayonnant jusqu'à l'océan Indien en passant par la mer Rouge et l'Arabie « *Zeila que les habitants de Harar nomment Aftali est le plus actif des ports de la côte après Mogadiscio* » (Fontrier, 2003, P.42). Zeila était le principal port d'exportation du café récolté dans les hauts plateaux de la Corne, mais servait également comme port de transit pour les marchandises à destination des principales cités commerçantes en particulier Harar. Le port qui couvrait avant le découpage colonial un vaste territoire comprenant le Nord de la Somalie et une grande partie du territoire abyssin voit désormais son arrière-pays se limiter essentiellement au Somaliland dès 1897, possession britannique.

Figure 13: les principales colonies de l'Afrique de l'Est à partir de 1900

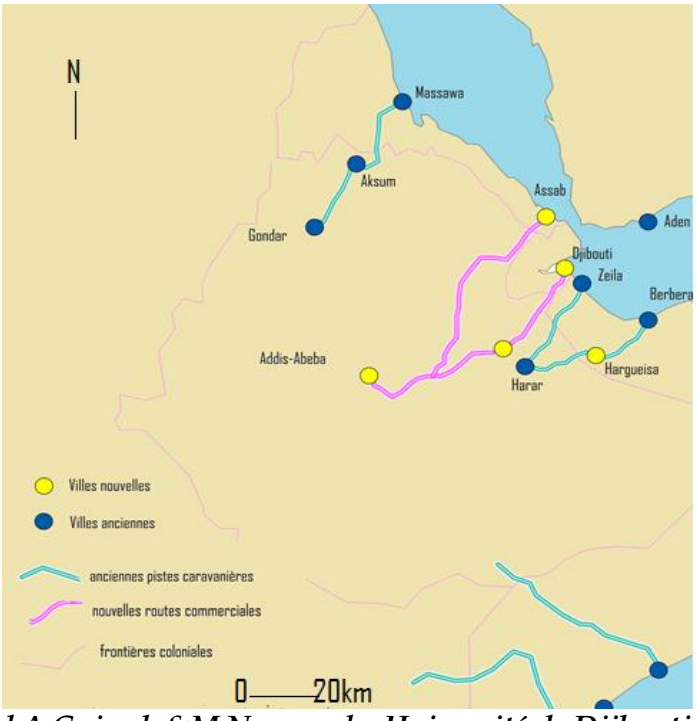
Ismael.A.Guirreh & cartographie Fatouma.A.Malow - Université de Djibouti - 2014

.

La création de la ville de Djibouti, à environ une quarantaine de kilomètres, par les Français et la construction de la voie ferrée Djibouti – Addis-Abeba amorce le déclin économique de ce port. Cette voie pénétrante s'accapare l'essentiel du commerce éthiopien et renforce le port de Djibouti vis-à-vis de Zeila. Réduisant considérablement l'espace – temps, dorénavant, deux à trois jours suffisent pour atteindre les hauts plateaux éthiopiens avec le chemin de fer au lieu et place des trois semaines avec les caravanes. De plus, la quantité des marchandises transportées est nettement à l'avantage du train capable de déplacer en un seul voyage l'équivalent d'une centaine de dromadaires.

Certes, tous les ports caravaniers n'ont pas connu le même sort que Zeila, mais la plupart d'entre eux (Tadjourah, Massawa) ont été supplantés par les nouveaux ports (Djibouti, Assab)[69]. On observe ainsi que le découpage issu du partage du continent semble redessiner l'architecture des réseaux de transport. Ainsi, avec l'arrivée des puissances européennes dans la région, l'ensemble des réseaux de communications entre les principaux ports caravaniers et leur arrière-pays se trouve complètement remodelé (Figure 14: Nouvelles villes et nouveaux axes de communications).

Figure 14: Nouvelles villes et nouveaux axes de communications



Ismael.A.Guirreh &M.Nourayeh –Université de Djibouti - 2017

[69]La majeure partie des habitants de Zeila a migré vers Djibouti-ville ce qui accélère le déclin de la vieille cité portuaire. A titre d'exemple, Bourhan Bey, le premier chef du village de Djibouti, est l'un des nombreux fils d'Ibrahim Aboubaker, dernier pacha de Zeila.

1.3 Obock : échec de l'escale de charbonnage français

Le 11 mars 1862 est signé un traité entre Ahmed Dini, agissant aux noms des différents sultans Danakil (Tadjourah, Rahaita et Goba'ad) et Thouvenel, ministre français des Affaires étrangères. Le traité permet à la France de dispose des ports, rade et le mouillage d'Obock[70]. Par l'achat d'Obock, la France s'assure un point d'appui sur les côtes de la mer Rouge déjà sous domination britannique (Berbera, Aden, Port-Soudan). En dépit de l'ouverture de canal de Suez qui donne un caractère stratégique à la mer Rouge en reliant la Méditerranée à l'océan Indien en 1869, aucune activité ne sera développée à Obock pendant deux décennies. La mise en exploitation d'Obock ne fait suite qu'au blocus imposé par les Britanniques aux navires français en route pour l'Indochine lors de la guerre du Tonkin (1883-1885)[71]. C'est donc bien des préoccupations militaires qui accélèrent le destin d'Obock en tant que port.

Sous la pression des différents cercles militaires et économiques, l'État français donne son accord pour l'installation d'un dépôt de charbon pour les bâtiments de la marine nationale ainsi que pour les navires de commerce. En 1883, les associés Poindestre[72] et Mesnier installent un dépôt de charbon destiné au ravitaillement de la marine. Ils bénéficient d'une subvention publique pour l'ouverture du dépôt de charbon grâce à l'appui de Félix Faure, sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine. Dès 1884, la société Poindestre-Menier commence ses activités de ravitaillement des navires. Toutefois, en raison des moyens limités et des difficultés du milieu environnant, la société ferme définitivement son dépôt suite à la destruction de son stock de charbon par une tempête en 1885.

[70] La France acquit moyennant 10 000 thalers (8000 euros) le territoire allant de la rade d'Obock et du rivage du golfe de Tadjourah, depuis ras Doumeira, au Nord, jusqu'au ras Ali, au Sud.

[71] Tonkin (1883 – 1885) est une guerre franco –chinoise pour le contrôle du fleuve rouge reliant Hanoi, possession française, à la riche province du Yunnan en Chine.

[72] Poindestre, un industriel havrais actionnaire dans plusieurs projets miniers, s'associe avec Jules Mesnier pour l'installation de dépôt de charbon à Obock.

Les Messageries maritimes reprennent le relais en utilisant Obock comme une escale de charbonnage pour ses navires desservant l'extrême Orient et les îles de l'océan Indien. Suite à l'installation des Messageries maritimes, le port commence à connaître un certain essor, car de plus en plus de navires commencent à faire escale à Obock. Les mouvements des navires faisant escale à Obock s'intensifient : en 1886, le port enregistre 354 boutres et 18 navires de commerce pour passer une année plus tard à 423 boutres et 38 vapeurs dont 12 de *Peninsular Oriental*, la compagnie britannique (Dubois, 1995, P.49).

On assiste alors à l'arrivée des explorateurs et commerçants français (Soleillet, Arnoux, Savouré, Rivoyre, Rimbaud, etc.) intéressés par le florissant commerce d'armes avec Ménélik[73]. Donc, si à l'origine les autorités françaises visaient en priorité l'établissement d'escale de ravitaillement pour les navires désormais on commence à s'intéresser à l'arrière-pays abyssin. Toutefois, Obock souffre d'un handicap majeur, contrairement à Tadjourah, le petit port colonial n'est pas un terminus de caravanes venant de l'arrière-pays. Il est donc extrêmement difficile de faire une desserte de l'hinterland abyssin.

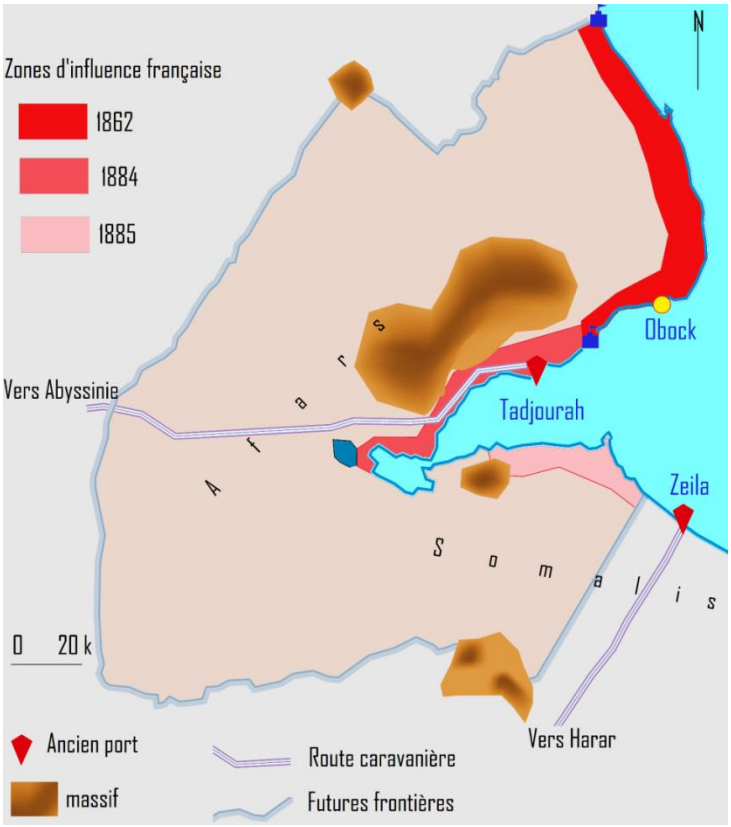
Le territoire de la petite colonie d'« *Obock* » contrôlé par la France s'agrandit au fur et à mesure des signatures des traités avec les Sultans et chefs de tribus[74] de la région (Figure 15). À partir de 1885, grâce aux différentes acquisitions, la France occupe un territoire allant jusqu'aux abords de Zeila, dynamique port, tête de pont des pistes caravanières aux mains des Égyptiens depuis le départ des Turcs.

Cependant, bien qu'Obock disposât de réelles potentialités, le site portuaire montre très tôt ses faiblesses nautiques et commerciales (Brunschwig, 1968). Et la rudesse de la concurrence du port britannique d'en face, Aden, principale escale de la mer Rouge sur la route des Indes, pose la question de la nécessité de trouver un site présentant de meilleures conditions nautiques.

[73] Les commerçants ne se limitent pas uniquement à la communauté française puisqu'il y a également d'autres Européens surtout arméniens et grecs mais également une forte communauté en provenance du Yémen (Ali Coubèche etc.) voire du sous-continent indien intéressés par le commerce avec l'Abyssinie.

[74] Successivement, la France signe des traités « d'amitié » avec les sultanats Afar de Tadjourah et Goba'ad en 1884 permettant l'agrandissement du territoire jusqu' au Goubet ensuite en 1885 avec les chefs Issa pour l'extension du territoire vers les régions du Sud.

Figure 15 : Évolution de l'installation française de 1862 - 1885



Premièrement, l'échec du port d'Obock est dû à son emplacement géographique trop excentré par rapport aux principales pistes caravanières menant vers les régions de l'intérieur. Ensuite, les conditions nautiques du port rendent difficile le charbonnage des bâtiments de la marine, l'un des principaux utilisateurs. En effet, la rade d'Obock, si elle était suffisante en temps ordinaire, présentait des difficultés d'accès dans les cas d'intempéries.

Enfin, la rareté de l'eau à Obock fut également un autre élément décisif de son échec «*Les ressources en eau de la région s'avèrent insuffisantes pour ravitailler les navires au port d'autant plus que leur qualité médiocre nécessitait une distillation préalable* » (Omar Rayaleh, 2004, P.22). Ainsi, la première tentative française de création d'un port sur l'actuel territoire djiboutien se solde par un échec puisque Obock ne donne satisfaction ni comme escale sur la route des Indes ni comme une desserte vers l'arrière-pays abyssin.

Comme le souligne Colette Dubois, la traversée du pays Danakil (Afar) semblait être, aux yeux des Européens, plus risquée que celle longeant le pays Issa « *la liaison entre Obock et Ankobar, capitale de l'Éthiopie, était irréalisable, le pays Danakil offrant trop d'obstacles naturels insurmontables* » (Dubois, 1997, P.58). En effet, les expéditions organisées à partir du Nord (Obock, Tadjourah) traversent un environnement hostile (montagnes, déserts) d'où une préférence pour une voie partant du Sud.

Après l'échec d'Obock, les autorités françaises transfèrent l'intégralité de l'activité portuaire sur un nouveau site situé sud-est de la colonie. Léonce Lagarde, premier gouverneur de la colonie, choisit ce nouveau site, Djibouti, pour remplacer Obock[75]. Le site choisi est situé sur une presqu'île madréporique, abritée du vent et donc idéale pour les navires en cas de tempête. Pourvu d'une mer assez profonde capable d'accueillir les navires à marée basse. Il a l'avantage de disposer d'une source d'eau contrairement à celui d'Obock. Cette fois-ci, l'objectif de l'administration coloniale ne vise pas seulement à asseoir la fonction d'escale maritime puisqu'elle commence à s'intéresser à l'arrière-pays abyssin, objet de convoitise toutes les puissances européennes.

1.4 Recul de la France à Zeila en 1885

Rapidement se pose la délimitation des zones françaises et des zones anglaises. La ville de Zeila cristallise les convoitises des deux puissances impériales. Son sort est finalement réglé par les accords de Londres de 1885. La ville passe sous domination anglaise (quoique les populations eussent préféré la France). En échange, les Britanniques rétrocèdent les petits îlots de Moucha (qu'ils avaient acquis auprès du sultanat de Tadjourah), par compensations.

Le point d'appui français ne peut plus être cette ville, pas plus qu'Obock. Ainsi, apparaît, presque naturellement, le désir de s'installer sur une rade abritée à quelques encablures de Zeila. Ce sont les commerçants qui se sont d'abord installés sur le plateau madréporique de Djibouti. L'histoire retient Eloi Pino comme le tout premier à utiliser ce site. Le destin invente ainsi la ville de Djibouti

[75] Le décret de 20 mai 1896 unifie toutes les différentes annexions sous le nom de « Côte Française des Somalis », y compris le Protectorat sur le Sultanat de Tadjourah, et Djibouti devient le chef-lieu de la jeune colonie.

1.5 Émergence du port de Djibouti 1887

Les Messageries maritimes initialement installées à Obock transfèrent leur siège à Djibouti et contribuent au financement des premiers travaux du nouveau port. Il s'agit surtout des travaux consacrés au balisage, à l'éclairage (phare) et aux moyens de communication (télégraphie).

Bien que les équipements portuaires demeurent encore rudimentaires, la ville se développe rapidement avec la migration de commerçants précédemment installés à Obock voire Zeila. En 1897, la capitale de la Colonie est transférée à Djibouti et le nom de la colonie devient « Côte française des Somalis ». Dès 1902, les premiers travaux ont permis l'émergence d'une jetée de 800 mètres (jetée du Gouverneur) servant essentiellement à l'accueil des boutres en provenance de l'Arabie et de l'océan Indien[76] puisque pour les navires de plus grand tonnage sont encore obligés de rester à la rade. En effet, excepté les petites embarcations, passagers et marchandises sont encore transbordés par chalands. Ainsi, en participant à l'édification du port, les Messageries maritimes resteront pour longtemps l'une des plus importantes compagnies faisant régulièrement escale au port de Djibouti.

2. L'entre-deux-guerres, renforcer la fonction d'escale par une nouvelle politique portuaire

1.6 Les changements consécutifs aux réformes de 1949

Avec une économie essentiellement axée sur les activités de transports et de transit, la colonie très affaiblie par la guerre, connaît donc, une conjoncture économique défavorable. Les autorités coloniales décident alors d'entreprendre une série de réformes impulsées sous la demande éthiopienne, principal partenaire économique, et surtout par les milieux financiers et économiques du territoire. Il s'agit d'abord d'ériger Djibouti et particulièrement de son port une zone franche, à l'instar du port d'Aden. En effet, une telle mesure est un début de réponse aux plaintes récurrentes de l'État éthiopien à propos des tarifs appliqués à ses marchandises. De plus, pour les autorités françaises, il

[76] Pour plus d'informations sur cette période en particulier voir les travaux de Colette Dubois« *L'or blanc de Djibouti* » ou encore « *Djibouti, 1888-1967 – Héritage et frustration* » ou encore les travaux plus récents de Simon Imbert-Vier « *Frontières etlimites à Djibouti durant la période coloniale 1884-1977* » réalisés sous la direction de Colette Dubois.

fallait d'abord réussir à concrétiser cette réforme avant l'ouverture des négociations avec les Éthiopiens à propos du chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba dans l'optique d'éviter de faire de grandes concessions; ensuite, il fallait devancer la concurrence du port d'Assab voué à devenir un port « éthiopien » suite à l'intense campagne éthiopienne pour la rétrocession de l'Érythrée.

Cependant, l'entrée en vigueur des nouvelles mesures douanières introduites par la mise en place du statut de zone franche à l'ensemble du territoire ne pouvait avoir les effets escomptés sans le soutien d'une monnaie stable.

Donc, corrélativement à cette réforme, l'État français introduit une nouvelle monnaie rattachée au dollar américain. L'article 3 du décret du 20 mars 1949 portant modification du régime monétaire de la CFS dispose que « *le franc de Djibouti ainsi défini est convertible à un taux fixé, sans limitation, ni justifications en dollars des États-Unis* ».

La création d'une telle monnaie est née suite à la dévaluation du franc français en janvier 1948. Cette dévaluation fit perdre 80% de sa valeur à la monnaie française et entraîna dans son sillage le franc CFA en vigueur dans les colonies. À l'instar de territoire de Saint-Pierre et Miquelon intégré à l'économie mondiale, la Côte française des Somalis, de par sa situation géographique spécifique, fut affectée durement par les fluctuations de la monnaie française. Ainsi est née l'idée de mettre en place un nouveau Franc tenant compte de la spécificité de la CFS (Dubois, 1997, P.239).

Quels furent les résultats des réformes engagées par la colonie ? Le changement de statut portuaire a-t-il eu l'effet escompté ? Le rattachement de la monnaie locale au dollar a-t-il permis d'attirer plus d'investissements ?

Les résultats ne furent pas à la hauteur des espoirs suscités. Ces résultats mitigés s'expliquent en partie par la particularité du marché du travail de la CFS. En effet, la Côte Française des Somalis n'offrait pas une main-d'œuvre bon marché, abondante et de surcroît qualifiée pour des entreprises à la recherche d'un gain de productivité. Les réformes ont plutôt eu des effets « pervers », car elles ont surtout permis aux filiales de sociétés coloniales présentes sur le territoire de transférer leur fonds sans subir de

restriction et à payer d'impôts sur ces transactions. D'ailleurs, Colette Dubois souligne ainsi cette particularité du marché de travail de la CFS qui « *demeure pour les acteurs français et étrangers, une simple boîte postale*» (Dubois, 1997, P.67).

En effet, si le rattachement du franc Djibouti au dollar fut en soi positif notamment aux principales sociétés coloniales présentes à Djibouti, le changement du statut portuaire n'a pas permis, en revanche, d'attirer les capitaux étrangers escomptés. Le seul investissement notable enregistré fut un projet d'installation d'une unité de conditionnement de la viande congelée parrainée par des capitaux israéliens. L'État d'Israël, en raison de ses relations conflictuelles avec l'ensemble des États arabes de la région, connaissait des difficultés d'approvisionnement en certains produits comme la viande. Après moult péripéties, le projet est abandonné en 1957. Ainsi, on observe que globalement les résultats de cette réforme sont mitigés « *Le système monétaire s'est révélé viable, mais le mouvement d'affaires est resté faible* » (Davinat, 1957).

1.7 Djibouti : escale de soutage de la mer Rouge

Le besoin en énergie d'une Europe dévastée par la guerre accélère la transformation de l'industrie de transport maritime. Le développement du marché de soutage[77] permet aux ports situés à proximité des grandes routes maritimes tels que Djibouti ou encore Aden d'être des véritables « *stations-service* »[78]. Ces ports ravitaillent en combustible des navires de plus en plus de grande capacité.

Premièrement, cette situation s'explique par l'utilisation du port de Djibouti comme une escale d'appui et de ravitaillement par la marine française engagée dans les conflits de la décolonisation notamment en Indochine « *Djibouti, point d'appui de la marine, devait être capable de ravitailler une flotte composée d'au moins d'un porte-avions et cinq escorteurs* » (Dubois, 1995, P.331). Ainsi, le port est intégré dans un vaste programme de politique stratégique d'indépendance maritime et énergétique vis-à-vis des Britanniques

[77]Le soutage est le processus de ravitaillement des navires en combustible et/ou en eau. Toutefois, dans le cas de notre étude, nous emploierons ce terme pour désigner le ravitaillement en combustible.
78Expression employée à partir des années 50 - 60 pour désigner la prédominance du trafic de ravitaillement en carburant des navires du port de Djibouti par rapport au reste du trafic portuaire.

très présents sur cette voie maritime majeure (Suez, Port –Saïd, Port-Soudan, Aden, Berbera, Colombo, etc.). Eu égard au développement de ce nouveau secteur, en l'occurrence celui de ravitaillement des navires en combustibles (hydrocarbures), les compagnies pétrolières commencent à s'installer au port et à se positionner sur ce marché porteur. Les travaux d'aménagement successifs permettent, de leur côté, que les opérations de manutention ne se fassent plus désormais en chalandage grâce à l'ouverture de nouveaux quais dédiés aux opérations de ravitaillement.

Avec le développement de soutage, Djibouti commence à développer réellement sa deuxième fonction, escale d'appui, depuis l'époque de charbonnage. À partir de cette date, les différentes phases du développement du port vont surtout privilégier le renforcement de cette fonction de ravitaillement des navires sur cette voie maritime très fréquentée.

Avant la Seconde Guerre mondiale, la « Société anonyme des Pétroles de Djibouti » associe à ses débuts à la Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale (CMAO), le principal opérateur de la manutention, était l'unique compagnie pétrolière présente au port de Djibouti. Toutefois, avec l'accroissement du marché des hydrocarbures plusieurs autres compagnies entrent en lice et s'implantent dans le port. Cela renforce considérablement la capacité du port en matière de fourniture des combustibles aux navires.

En 1947, le port fournit seulement 75 000 m³ d'hydrocarbures et une année plus tard Caltex, filiale Mobil Oil s'établit à son tour en s'alliant avec les Messageries maritimes suivies par la Société française des Pétroles de Somalie (Total). Le trafic de soutage connaît alors une évolution considérable grâce à l'amélioration des capacités de stockage du port et l'arrivée successive des compagnies pétrolières. Ainsi, dès 1956, à la veille de la première fermeture du canal de Suez, le trafic de soutage est multiplié par 7 pour passer à plus de 515 917 m³ par rapport à 1947. L'activité de soutage connaît toujours une croissance soutenue jusqu'à atteindre un pic en 1965 c'est-à-dire un trafic de 1 695 231 m³ soit une augmentation de plus de 328 % par rapport à l'année 1956.

Hormis, les moments de crise (fermeture du canal de Suez), le port de Djibouti connaissent une croissance soutenue dans le secteur du soutage, ce qui le place au rang de troisième port de France en 1965 derrière Marseille et Le Havre[79].

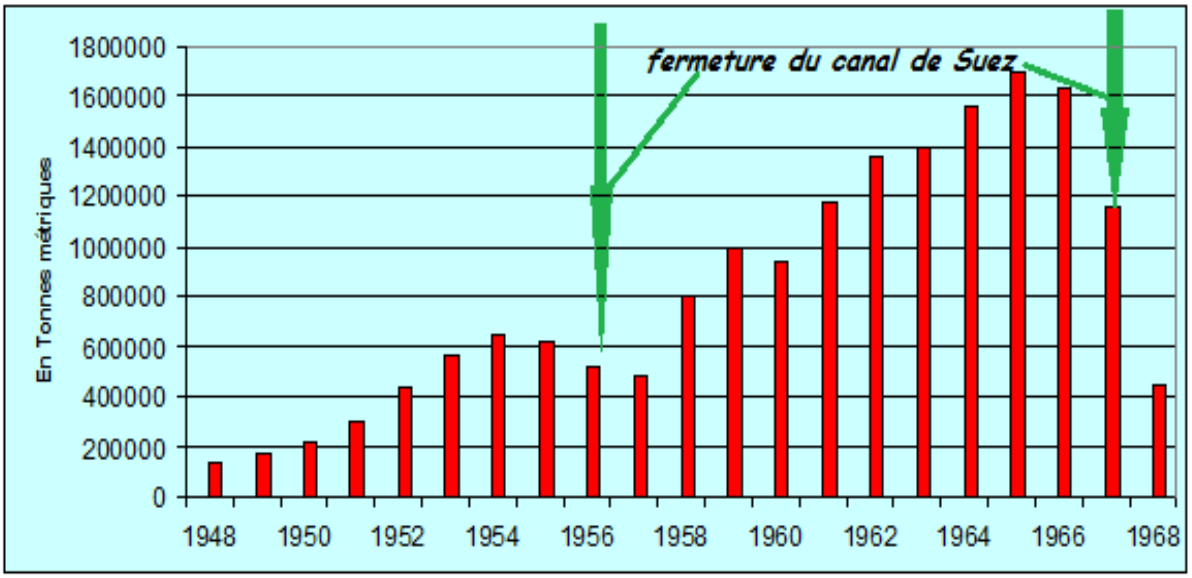
Le port de Djibouti, à l'instar de son rival d'Aden, tire l'essentiel de ses recettes de l'activité de soutage. En dépit de la carence des données chiffrées sur les recettes portuaires de cette époque, avec un trafic portuaire provenant à hauteur de 80% de la de l'activité de soutage tout porte à croire que les revenus du port sont générés par ce trafic (Dubois, 1997, P.332). Durant, cette période, l'activité de soutage prend des proportions considérables au point d'éclipser toutes les autres activités du port ce qui valut à Djibouti le qualificatif de « *station de service* » de la mer Rouge. Bien que le port assure encore les trois fonctions à savoir : transit du commerce éthiopien, transbordement et ravitaillement des navires, la dernière assure l'essentiel de l'activité du port, le ravitaillement des navires représente la principale activité du port. À titre d'exemple, les touchées du port se répartissaient ainsi : 13% des navires effectuaient uniquement des opérations commerciales, 40% assuraient à la fois des opérations commerciales et de soutage et enfin 47% faisaient uniquement escale au port pour du soutage (Elmi Osman, 1990). L'analyse des touchées du port montre également les proportions prises par l'activité de soutage à Djibouti en tout confirmant le déclin voire la perte du transit éthiopien au profit d'Assab devenu port « éthiopien » depuis 1962 (cf.partie 1).

1.8 Suez : la fonction d'escale en crise

La fermeture du canal de Suez, à la suite de la guerre de 1967, sonne le glas du port de Djibouti, à l'instar des principaux ports du pourtour de la mer Rouge, perdant alors son caractère stratégique.

[79] Marchés tropicaux et méditerranéens, spécial CFS, 21e année, n°1050, 25 décembre 1965, P.3295.

Figure 16 : Évolution du trafic de soutage au port de 1948 – 1968 (Tonnes métriques)



Source : *Djibouti 1888-1967 : « Héritage ou frustration ? », Dubois, C, 1997,* In « Revue française de l'élite européenne, mars 1969 ».

En 1966, soit une année avant le déclenchement du conflit, le port de Djibouti a fourni plus de 1 632 028 tonnes métriques de soutes. Ce trafic passe à 1 155 065 tonnes métriques en 1967, c'est-à-dire en pleine période des hostilités[80]. Dès 1968, le port enregistre son plus bas niveau, depuis 1957, puisqu'une année après la fermeture, le port n'a fourni que 449 952 tonnes métriques, soit une diminution de plus de 72 % par rapport à 1966 (Figure 16).

80 Le trafic de soutage traité par le port de Djibouti reste encore élevé en 1967 car la guerre n'a éclaté que vers la fin de l'année (29 octobre) donc les effets de la baisse ne seront effectifs qu'à partir de 1968.

Chapitre 2 :

Vers le débouché de l'empire d'Abyssinie.

Si à l'origine le port de Djibouti était destiné à servir de station de ravitaillement des navires occidentaux (d'abord militaires, puis civils), rapidement le regard se tourne, comme ailleurs, vers l'intérieur du continent africain. D'ailleurs, le choix d'un site aussi proche de Zeila destinait dès le départ le port à s'ouvrir sur cette mystérieuse partie du continent. En effet, à Zeila s'embarquaient les principaux produits (café, peaux, ivoire, etc.) venant des régions de l'intérieur (Harar, Ankobar). On abandonne ainsi la route du Nord au départ de Tadjourah au profit d'un itinéraire plus méridional c'est-à-dire à proximité de l'axe Zeila - Harar. La création de Djibouti coïncide presque avec la conquête du Harar par l'empire d'Abyssinie. Comment cette ville créée de rien s'est retrouvée être la porte de l'empire d'Abyssinie à la fin du XIXe siècle ?

1 Un port pour la desserte de l'arrière-pays

.

1.1 1897-1936 : Affirmation d'une nouvelle fonction : la desserte de l'arrière-pays.

En outre, même si aucun traité n'a été encore signé entre Ménélik et les autorités françaises, les discussions ont été déjà engagées pour la construction d'une voie ferroviaire reliant la colonie à l'Éthiopie.

Le transfert de l'activité portuaire d'Obock vers Djibouti s'accompagne donc de la mise en place d'une nouvelle fonction sans remettre en cause celle d'escale déjà en vigueur. Ces deux visions, qui semblent antagonistes, sont toutefois complémentaires, portées par les deux plus importantes sociétés utilisatrices du nouveau port, en l'occurrence, les Messageries maritimes et le chemin de fer. Il s'agit donc, d'une part de faire de ce nouveau port une escale maritime capable de concurrencer le port d'Aden sur la route des Indes et d'autre part de canaliser le commerce abyssin pour permettre la survie économique de cette colonie. Le projet de chemin de fer s'inscrit ainsi, à l'instar des Messageries maritimes, dans cette optique.

Dès l'installation sur ce nouveau site portuaire présentant de meilleures conditions d'accès à l'Éthiopie, le projet de construction de chemin de fer prend forme grâce à l'action des explorateurs français introduits au cours de Ménélik. Une fois paraphé le traité de concession de la ligne de chemin de fer reliant le nouveau port à l'Éthiopie en 1897, les travaux commencèrent. Toutefois, l'insuffisance de l'infrastructure portuaire n'était pas en mesure d'assurer l'arrivée des équipements destinés au projet ferroviaire. Ainsi, les initiateurs du projet ferroviaire, l'ingénieur suisse Alfred Ilg et son associé Léon Chefneux, bénéficiaires de la concession, et l'administration coloniale, eurent à engager des travaux d'aménagement nécessaires à l'accueil des navires de grand tonnage et à l'installation des équipements servant à la manutention de matériels lourds. Ces travaux renforcèrent les capacités du port avec la construction d'un nouveau quai de 400 m.

À ce stade, la construction du port est tributaire en grande partie des travaux de construction de la voie ferrée. De sorte que les développements du port et du chemin de fer s'avèrent intimement liés. Cela se vérifiera tout au long de l'épopée du chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba avant que la route ne le supplante à la fin des années 1970.

Dès la rentrée en activité du chemin de fer, le destin de Djibouti a été durablement lié à son celui de voisin, qui plus est, enclavé. Désormais, Djibouti est donc devenu le débouché maritime de l'Éthiopie (cf. partie 1). Toutefois, pour l'administration coloniale, si la fonction de desserte vers l'hinterland éthiopien est assurée, il fallait renforcer la seconde fonction du port. Autrement dit, Djibouti devait s'affirmer en tant qu'escale d'appui par rapport à Aden, son principal concurrent sur la route de l'Extrême-Orient.

1.2 La fonction de desserte de l'Éthiopie lourdement pénalisée par l'unification éthio-érythréenne.

Le port de Djibouti après la fusion de l'Éthiopie et de l'Érythrée (cf. Partie 1) n'a plus la prétention de jouer son rôle de débouché naturel de l'Éthiopie (Tableau 8).

Tableau 8 : Répartition du transit éthiopien entre les différents ports

	1963		**1967/1968**	
Ports	**Exportations en %**	**Importations en %**	**Exportations en %**	**Importations en %**
Djibouti	49	41	12,4	19,4
Massawa	18	27	31,5	25,5
Assab	27	26	56,1	55,1
Autres	6	6	-	-

Source : *Hailu, 1965 et Mesfin, 1970 cité par Alain Gascon (2012) : « Djibouti, un port entre le continents et le grand large » sous-direction In Amina SaidChiré, Djibouti contemporain.*

2 La crise des fonctions traditionnelles.

La perte de la vocation comme port naturel de l'Éthiopie s'ajoute donc à sa marginalisation dans le trafic international à cause de la crise de Suez. La réouverture du canal de Suez ne fait pas redémarrer le trafic de Djibouti. L'industrie maritime s'est adaptée aux perturbations engendrées par la crise de Suez. Durant cette période, les deux fonctions sur lesquelles reposait le port de Djibouti ont décliné drastiquement au point que la survie de cette petite ville pouvait susciter des inquiétudes. Cette situation difficile du principal atout de ce territoire coïncide avec la marche vers l'indépendance et du retrait programmé de la France (principal bailleur de ce territoire encore français).

La crise portuaire se poursuit après l'indépendance et à même tendance à s'aggraver (Tableau 9). Les dynamiques du transport international et régional semblent écarter le port de Djibouti, qui se replie le plus en plus sur le petit commerce djiboutien, lui-même mis à mal par la crise économique qui happe le pays à la suite de la guerre civile entre les deux principales communautés du pays.

Tableau 9: Évolution du trafic du port de 1979 – 1987 (en milliers de tonnes).

		1979	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**	**1984**	**1985**	**1986**	**1987**
Import		250	281	308	299	289	381	471	466	402
Export		120	114	152	97	115	148	139	155	184
Hydrocarbures	***Entrées***	509	514	474	507	635	489	308	286	333
	Soutage	343	377	247	284	143	109	101	85	125
Total		879	909	934	903	1039	1018	918	907	919

Source : Port de Djibouti

Les années 90 sont sans doute les pires années pour l'ensemble du pays à la suite du déclin de ce port. Même si la crise n'est pas seulement liée au déclin du port, cette dernière n'a pas été neutre au contraire.

Chapitre 3 :

Diversification de l'offre portuaire

La crise des fonctions portuaires durant les années 60 et 70 a remis en cause la viabilité de Djibouti sur le long terme. La question pour les autorités portuaires était de trouver un substitut à la défaillance de l'arrière-pays. Peu d'options s'offraient à eux. Et pour tout dire, Djibouti n'avait qu'une seule : se tourner résolument vers le large.

1 Une plateforme au service des puissances

1.1 Des réponses pour s'adapter

Si jusqu'à la fin des années 60, le renforcement de la fonction d'escale passait par le ravitaillement des navires en combustible, cette fois-ci, la relance s'appuie sur une politique de spécialisation c'est-à-dire faire de Djibouti un centre de transbordement régional. En effet, bien que son introduction date des années 60 le trafic conteneurisé prend réellement son essor au début des années 80. Le port de Djibouti essaie dès les années 80 de s'adapter à cette nouvelle fonction.

1.1.1 Djibouti : port de transbordement régional ?

La politique portuaire postcoloniale s'appuie largement sur le développement du trafic conteneurisé. En effet, la part des conteneurs acheminés par les armements sur la route Europe – Extrême-Orient commence s'affirmer avec le Japon, l'un des trois pôles économiques du monde, à son extrémité. Ce mode de transport s'impose de plus en plus dans le transport maritime et va pousser les autorités djiboutiennes à lancer une nouvelle phase de spécialisation qui ne sera réellement effective qu'avec des investissements conséquents opérés au milieu des années 80 puis au début des années 2000.

1.1.2 Le terminal à conteneur de 1984 : première étape de spécialisation

Le pays accède à l'indépendance dans une période de morosité économique suite au basculement de la majeure partie de l'activité du transit sur Assab. De plus, en dépit de la réouverture du canal de Suez, l'activité de soutage a nettement décliné principalement à cause de l'évolution de l'industrie maritime. Face à cette situation, les

autorités du pays cherchent, une fois de plus, à adapter l'appareil portuaire aux évolutions économiques mondiales. Relancer l'activité portuaire devient donc une priorité. Mais quelles mesures ou politiques commerciales doivent être mises en place pour relancer l'activité portuaire.

Ceci incite les autorités djiboutiennes à engager une politique de spécialisation en positionnant le port pour ce type de trafic eu égard à son emplacement géographique sur une route maritime très fréquentée. D'autant plus qu'aucun autre port de la région n'a encore mis en place un terminal capable de traiter le trafic conteneurisé.

En effet, le développement du trafic de transshipment produit un nouveau phénomène de dépendance entre l'évolution de l'industrie maritime et le comportement des armements c'est-à-dire qu'il y a un lien de cause à effet entre la demande et la croissance de la taille des navires. Face aux nouveaux impératifs économiques induits par le développement de transshipment, les compagnies maritimes optent pour de nouvelles stratégies. Elles réduisent par exemple le nombre d'escales sur leur trajet en choisissant dans chaque région un port comme plate d'éclatement. Être une des escales envisagées par les armements devient impératif pour chaque port.

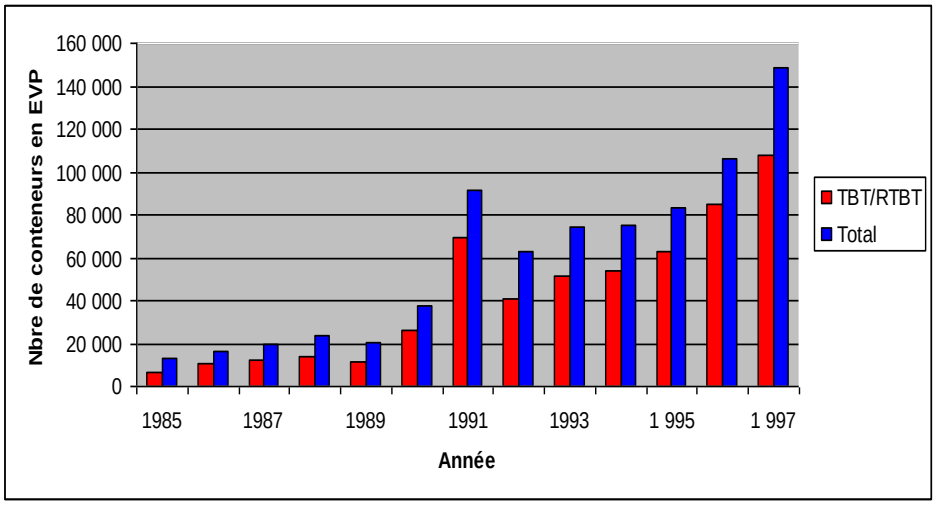
C'est dans ce contexte que le terminal à conteneur a été mis en place. Il s'est agi pour les autorités djiboutiennes « *d'une part de compenser la perte de la majeure partie du transit éthiopien et d'autre part, de positionner Djibouti en tant qu'un hub de transshipment régional* »[81]. On assiste alors le passage d'un port de desserte à celui de hub.

En 1984, les travaux de construction financés par des prêts étrangers (France, Italie et fonds koweïtien) débutent tandis qu'une équipe est envoyée en Italie pour formation. Une année plus tard, le terminal à conteneur devient opérationnel. Il dispose de quatre portiques et d'un quai linéaire de 400 m avec un tirant d'eau de 12 m capable d'accueillir les navires de 3e génération[82].

[81]Propos recueilli lors d'un entretien avec l'ancien directeur du port, Monsieur Djilani.

[82]Les porte-conteneurs de 3ième génération ont une capacité de 3000 à 4000 EVP et nécessitent un tirant d'eau de 11 à 12 mètres.

Figure 17 : Évolution du trafic conteneurisé de 1985 - 1997



Source : Port, BCD

Dès l'entrée en fonction du terminal (Photo 1), bien que le port commence à traiter le trafic conteneurisé toutefois, celui-ci reste encore relativement bas jusqu'en 1990. En 1991, le port enregistre subitement un trafic de 91 800 EVP soit une progression de plus de 146 % par rapport à l'année précédente. Ce pic de trafic est consécutif à la première guerre du Golfe. En effet, les installations aéroportuaires de la République de Djibouti sont utilisées par les forces de la coalition anti-irakienne, le port enregistre, de son côté, l'accroissement du nombre d'escales des compagnies maritimes soucieuses d'éviter le port d'Aden suite au soutien apporté par le Yémen à l'Irak de Saddam Hussein. Après cette année exceptionnelle pour le port, le trafic de conteneurs se stabilise dans une fourchette oscillant 60 000 EVP à 78 000 EVP jusqu'à 1995.

Ensuite, on observe, depuis l'ouverture du terminal en 1985 jusqu'en 1997 c'est-à-dire la veille du retour du transit éthiopien sur Djibouti, que la majeure partie du trafic conteneurisé est en transshipment (Figure 17). À titre d'exemple, la première d'activité, le transshipment représente 50,6% du trafic total et il passe, à une décennie plus tard (1994), à 75% du trafic du terminal. Il semble donc, qu'en dépit de la faiblesse du trafic de conteneur cantonné en dessous de 100 000 EVP jusqu'à 1994, que la stratégie djiboutienne de faire du port un centre régional de transshipment soit réalisée partiellement.

Toutefois, la faiblesse du transshipment par rapport au transit en termes de richesses générées incite les autorités à mener une politique en faveur de l'arrière-pays éthiopien dès l'indépendance érythréenne en 1993.

Les pouvoirs publics mettent également en place une zone franche induisant des exonérations tarifaires pour accompagner et booster l'activité portuaire. Ainsi, l'idée poursuivie par les autorités de l'époque vise à compenser la perte du transit éthiopien (Gombor, 2012). Toutefois, l'amélioration de la capacité d'accueil du port se voit entravée par la crise politique et économique que connaît le pays à la fin des années 90. Excepté, les travaux d'agrandissement du parc du terminal à conteneur en 1990, le port n'entreprend aucun autre projet de construction majeur avant l'arrivée du secteur privé dans la gestion en 2000.

La décennie 2000 inaugure une nouvelle ère pour le port en antipode de la celle des trois décennies précédentes. Durant cette décennie, toutes les fonctions se renforcent. Cette partie traite donc de cette réémergence du port de Djibouti.

Photo 1 : Terminal à conteneur

Source : Photo P. Villecroix, UD 2006

1.2 Une nouvelle politique de gouvernance portuaire

1.2.1 Gouvernance portuaire : une adaptation permanente aux évolutions économiques mondiales

À la fin des années 40, si les capacités d'accueil du port ont été améliorées, le port n'attire pas encore suffisamment de compagnies maritimes. Ainsi, la difficile conjoncture économique d'après-guerre très défavorable incite les autorités françaises à engager de nouvelles réformes visant à remédier au problème d'attractivité du port. Concrètement, il s'agit d'introduire de nouveaux dispositifs douaniers et monétaires pour faire de la CFS un pôle économique et financier majeur dans la région.

Face à ces incertitudes économiques, décision est prise pour transformer le port en une institution autonome. Le 5 novembre 1980, le port autonome international de Djibouti (PAID) est créé[83]. Ce faisant, l'État djiboutien ne fait que suivre l'évolution du statut portuaire qu'ont connue la plupart des ports de l'Afrique francophone au lendemain des indépendances. Une telle évolution a pour origine la France où ont été mis en place pour la première fois les ports autonomes en 1920. Les ports du Havre et de Bordeaux sont les premiers à bénéficier de ce statut ensuite, à partir de 1965, le statut de port autonome a été étendu à plusieurs autres ports (Marseille, Dunkerque, Rouen, Nantes –Saint-Nazaire)[84].

La nouvelle législation stipule que le PAID est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Le PAID est placé sous la responsabilité du ministère des Affaires maritimes (ancienne appellation du ministère en charge du port) et a pour mission d'assurer sa gestion, son exploitation et son développement. Sa gestion est assurée par un conseil d'administration (CA) assisté par le directeur du port sous la présidence du ministère de tutelle. En plus des représentants des institutions publiques, le CA comprend aussi les partenaires du secteur privé

[83] La loi n°148/AN/80 en date du 05 novembre 1980 portant création du Port Autonome International de Djibouti

[84] Il s'agit du Loi n° 65-491 du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes promulgue dans le Journal Officiel de la République française du 30 juin 1965.

(transitaires, compagnies maritimes, manutentionnaires, dockers, chambre de commerce). Toutefois, bien qu'il y ait une représentation du secteur privé, le conseil d'administration est largement dominé par les représentants de l'État. Cela peut apparaître, à certains égards, en contradiction avec l'idée d'autonomisation véhiculée par la loi.

Dans tous les cas, le nouveau régime juridique permet donc au port de bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre notamment au niveau financier. Toutefois, la crise économique et financière et la nécessité de modernisation des infrastructures portuaires devenues anciennes et dépassées font que les autorités publiques fassent le choix de faire appel à des opérateurs privés. Il s'agit, encore une fois d'adapter le statut du port aux réalités économiques du moment.

1.2.1.1 La privatisation portuaire : un choix imposé aux États africains

Le mouvement de la mondialisation fait peser donc des impératifs sur les ports africains en termes de volume et de qualité des infrastructures, de fréquence des opérations commerciales (Kane, 2013). Après la politique d'autonomisation des ports en vogue dans les années 1960 la plupart des États africains décident de suivre le mouvement de privatisation, à partir des années 90, en faisant appel aux opérateurs privés (CNUCED, 2003). La privatisation des infrastructures portuaires qui a commencé au Royaume-Uni[85] vers la fin des années 70 gagne de nombreux ports « *partout dans le monde que les pouvoirs publics et les autorités portuaires engagent de nouvelles réformes et mettent en place des stratégies efficaces pour attirer le financement privé* » (CNUCED, 2003).

En Afrique, ces réformes ont été impulsées sous la pression de la demande régionale, mais surtout des institutions financières internationales (Banque Mondiale, Fonds Monétaire International) qui permettent à des groupes privés qu'elles parrainent souvent de prendre possession d'importants actifs des États du Sud. Ce transfert d'actifs est souvent faciliter par le programme d'ajustement structurel (PAS) sensé stimulé l'efficacité et la productivité des entreprises publiques.

[85] Cette privatisation portuaire débute l'arrivée au pouvoir Margaret Thatcher en Royaume Uni qui impose une politique économique ultralibéral

En effet, eu égard aux coûts élevés des investissements nécessaires au développement des installations portuaires surtout avec l'essor de la conteneurisation, les États africains assujettis, pour la plupart, au programme d'ajustement structurel des organisations financières internationales n'ont eu d'autres choix que s'ouvrir au secteur privé.

À ce sujet, Jean Debrie démontre comment l'endettement des États du continent a instauré une forme de dépendance vis-à-vis des bailleurs internationaux (BM, FMI, Union Européenne) « *une forme de dépendance à l'aide et aux financements internationaux s'est instaurée comme mode de fonctionnement durable* » (Debrie, 2001, P.214). Ainsi, eu égard au taux d'endettement élevé des États africains, la majeure partie des investissements provient de l'extérieur limitant de manière considérable leur champ d'action et leur orientation en matière de politiques de développement. D'autres auteurs font également le même constat en montrant comment le poids de l'endettement extérieur oblige la plupart des pays en développement à recourir au FMI dont le concours est assorti d'un certain nombre de conditionnalités, notamment une réduction drastique de leur déficit public (Berthélemy, al., 2004).

Les ports sont des acteurs majeurs du développement économique des États, en particulier africains, dans la mesure où ils font office de facilitateurs dans l'intégration du continent dans le commerce mondial : environ 90% des échanges internationaux de l'Afrique se font par voie maritime. Ainsi, le développement des infrastructures de transport demeure nécessaire pour promouvoir la croissance économique et la réduction de la pauvreté surtout dans les pays en développement (Calderon & Serven, 2008, Foch, 2012). En Afrique subsaharienne (ASS), le secteur des infrastructures (Télécommunications, électricité et transports) demeure le moteur de la croissance économique (Estache et al. , 2005).

De plus, les dirigeants politiques du continent appuyés par les institutions financières internationales souhaitent combler le déficit en infrastructure que vit l'Afrique et qui, semble-t-il, constitue un frein à son développement socio-économique. Ainsi, à travers le projet du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), les dirigeants du continent soutiennent la nécessité d'améliorer les

infrastructures et l'attraction des investissements privés pour le décollage économique du continent.

Il est d'autant plus vrai encore dans le cas de la République de Djibouti eu égard de la prédominance du secteur des services qui représente plus de 80% du PIB (Mahamoud Houssein, 2008, Abdillahi Ahmed, 2012, Guedi Yabe, 2012). À l'instar de beaucoup d'Etats du continent, la République de Djibouti n'avait pas d'autres choix que de céder aux injonctions des institutions financières internationales (BM, FMI) en s'associant avec le secteur privé pour moderniser le port, la première entreprise du pays. Une situation accélérée par le retour des Éthiopiens sur le port de Djibouti.

1.2.1.2 La concession : la première phase du partenariat public – privé

En dépit de la pression des bailleurs de fonds internationaux, les autorités djiboutiennes ont longtemps hésité à procéder à la privatisation du port. Mais, encore une fois, la nécessité de modernisation des infrastructures de transport et le manque des ressources financières ont eu raison des réticences de l'État djiboutien.

En effet, le port de Djibouti sortant d'une période de fort ralentissement connaît un regain d'activité à partir de 1998 consécutivement au conflit éthio-érythréen. Ce conflit contraint l'Éthiopie a transféré l'intégralité de son commerce extérieur sur Djibouti. Cette nouvelle situation contraint le Gouvernement djiboutien à sortir de sa réserve et à se désengager de la gestion du port.

Ce faisant, il signe en juin 2000 un contrat de partenariat avec un opérateur privé émirati, Dubaï Port International (DPI) qui deviendra plus tard Dubaï Ports World (DPW). Bien qu'il n'existe pas de modèle homogène d'organisation et d'exploitation portuaires, on assiste un peu partout à une évolution favorisant différentes formes de partenariat public-privé. Pour le cas de la République de Djibouti, cette ouverture au secteur privé prend la forme d'une concession d'une durée de 20 ans.

Selon le vocabulaire juridique, une concession est un contrat par lequel l'administration, le concédant, charge une personne privée, le concessionnaire, de la gestion d'un service public ou de la réalisation et de l'exploitation d'un ouvrage public,

moyennant une rémunération que le concessionnaire percevra des usages du service ou de l'ouvrage[86]. De plus, la concession désigne également la situation où une autorité publique délègue à un organisme privé la charge d'assurer une mission particulière de service public, en l'occurrence, l'État signe une convention avec le concessionnaire qui précise entre autres la durée du contrat, les modalités d'exploitation ainsi le montant de la redevance. La concession peut prendre plusieurs formes parmi lesquels celui où le concessionnaire devient propriétaire des équipements donc le renouvellement des équipements étant à sa charge.

Le contrat de concession entre l'État djiboutien et DPW stipule que le premier reste propriétaire de l'installation portuaire et des équipements et que le second élabore un programme d'investissement et de modernisation du port. L'ancien président de l'autorité des ports et des zones franches, Ahmed Aden, qualifie ledit contrat d'une convergence d'intérêts des deux parties : d'un côté Djibouti était contraint de moderniser l'installation portuaire afin de la rendre plus compétitive, de l'autre, dans la cadre de sa politique d'internationalisation de son opérateur portuaire, Dubaï se servait de Djibouti comme la porte d'entrée du continent.

Bien que le port bénéficie déjà du retour du transit éthiopien, il est permis toutefois de s'interroger sur les clauses de ce contrat de concession ainsi que sur les résultats escomptés ?

L'opérateur dubaïote, spécialisé dans la gestion des terminaux à conteneurs, s'intéresse en priorité à ce segment portuaire, l'un des plus rentables des ports. Dans l'optique d'avoir l'aval des autorités djiboutiennes pour la construction d'un nouveau terminal, DPW accepte de prendre en charge la gestion du PAID.

Tableau 10:Évolution du trafic portuaire (millions de TM) et du chiffre d'affaires (en M de $)

	1999	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
C À	35,7	38,2	44,7	47,2	64,6	62,2	81,4	93,0	114,8	142,6	172,5
Trafic	3,83	4,02	4,19	4,54	5,96	4,84	5,35	5,48	7,42	9,33	11,28

Source : Port de Djibouti et calcul de l'auteur

[86] Gérard Cornu (2011) : Vocabulaire juridique, Quadrige Dicos poche, 9e édition, PUF, P.219.

La gestion privée fut très profitable pour le port, car elle a permis d'améliorer considérablement la productivité, d'assainir la situation financière du port. Elle a permis également une augmentation de la capacité de manutention du port, obtenue grâce à un réinvestissement d'une partie des recettes générées. Bien que cette tendance ait été déjà enclenchée par le retour des Éthiopiens en 1998, trafic portuaire et chiffre d'affaires ont connu une évolution constante depuis la mise en concession du PAID. Le trafic est passé de 4 millions de tonnes métriques (TM) en 2000 à environ 6 millions (TM) en 2003, puis à plus de 11,28 millions (TM) en 2009. Quant au chiffre d'affaires, il a connu lui aussi une remarquable croissance en passant de 38 millions de dollars en 2000, à l'arrivée de Dubaï à plus de 93 millions de dollars en 2006 avant d'atteindre plus de 172 millions de dollars (Tableau 10). Ainsi, le redressement financier du PAID a permis de financer en partie les terminaux de Doraleh (terminal pétrolier en 2006 et le terminal à conteneur en 2009).

Toutefois, en dépit du succès de ce partenariat stratégique le contrat est rompu en 2011.Quelles ont été les raisons de cette brusque rupture du contrat ?

En vertu du contrat de concession signé, les autorités djiboutiennes avaient donné toute latitude au gestionnaire, DPW, en vue du redressement de la situation financière du port. Cela a certes permis l'atteinte de l'objectif, mais a également entraîné un autre effet pervers : une situation monopolistique en faveur du gestionnaire dans le secteur portuaire dénoncée par l'État djiboutien. En effet, selon même les termes dudit contrat, l'exclusivité de l'ensemble du trafic conteneurisé revient au DCT : toute marchandise arrivant ou partant par conteneur devra être manutentionnée au DCT. Un tel dispositif n'était pas sans poser problème dans la mesure où l'armateur éthiopien, Ethiopian Shipping Line (ESL), pourvu des navires mixtes (ou Ro/Ro) était contraint de faire la navette entre le DCT et le PAID pour décharger et charger sa cargaison[87]. Bien que DPW, gestionnaire du DCT, soit opposé à cette entorse au contrat, ESL a eu, en fin de compte, gain de cause.

Par ailleurs, les termes du contrat de concession stipulaient la mise en place par DPW d'une politique commerciale attractive vis-à-vis des compagnies maritimes et

87 Messina, armateur italien, disposant lui aussi d'une flotte essentiellement composée de navires Ro/Ro, a été lui aussi autorisé à faire ses opérations de manutention au PAID.

surtout pour les activités de transshipment. Mais, cette obligation contractuelle semble n'avoir pas été respectée. Selon les dires des autorités djiboutiennes, l'activité de transit éthiopien représentant plus de 80% du trafic total donc nettement plus rentable que celle du transshipement, il semblerait que DPW ait privilégié la première au détriment de la seconde[88].

Enfin, dès l'ouverture du DCT en 2009, CMA CGM, le troisième armateur mondial, avait choisi Djibouti comme port de transbordement. Mais une année plus tard et contre toute attente, il décide de transférer ses trafics sur les ports de Djeddah et de Salalah[89]. Il semble que les prix pratiqués par le DCT soient à l'origine du départ de CMA CGM, qui n'utilise plus Djibouti comme hub d'éclatement tout en assurant ses autres opérations. Les autorités djiboutiennes n'ont pas hésité à reprocher à DPW sa négligence dans le projet de la « plateformisation » portuaire bien que ce type de trafic soit très volatile. En effet, le transshipment est volatile par nature puisqu'il est facilement transférable d'un port à un autre selon le choix des armateurs (Slack, 1985). Ce trafic est donc sensible au critère coût et bénéfice. Dans le contexte actuel, le transit est moins volatile que le transshipment bien qu'il soit lié à la demande éthiopienne, car les Éthiopiens ne disposent pas d'une meilleure option que Djibouti soit pour des raisons politiques (Assab) ou infrastructurelles (Berbera) soit pour des raisons de distances géographiques (Mombasa, Port-Soudan).

Il faut ajouter à cela la mise à l'écart par DPW des responsables djiboutiens du Terminal de Doraleh des processus de négociation avec les compagnies maritimes. Cette opacité laisse dire aux Djiboutiens que DPW ne vise pas vraiment à attirer le trafic de transshipement sur le port. Autrement dit, DPW chercherait plutôt à éviter à ce que Djibouti, bien situé sur la route maritime que les ports Émiratis, soit à l'avenir un réel concurrent.

Toutefois, les raisons susvisées ont leurs limites dans l'explication de cette brutale rupture du contrat. En fait, les relations entre Djibouti et Dubai se sont surtout dégradées

88 Selon les estimations fournies par la direction commerciale du DCT, un conteneur en transit équivaut quatre conteneurs en transbordement.

89 LOI n°1272 DU 31/10/2009 « CMA CGM met les voiles »

suite à «l'affaire Boreh »[90], ancien homme de confiance du président Guelleh, principal intermédiaire entre les deux parties lors de l'établissement du contrat de concession en 2000[91].

L'argument tiré de la situation de monopole ne tient pas vraiment la route. En effet, les autorités djiboutiennes avaient obligé DPW d'assurer la gestion de plusieurs institutions et entreprises dans le domaine des transports (PAID, DCT, terminal pétrolier, zone franche, aéroport et douane). Or, ces structures connaissaient déjà des difficultés organisationnelles et financières. De sorte que DPW a été contraint de se retirer de la gestion de l'aéroport et de la douane. L'opérateur dubaïote déclinera aussi l'offre de reprise de la CDE émise par l'État djiboutien[92].

Certains observateurs de la vie politique et sociale de Djibouti imputent cette mésentente contractuelle au manque de transparence de gestion des entreprises publiques maintes fois soulevée dans les rapports des organisations non gouvernementales (ONG) et des partis de l'opposition[93]. Dès 2006, dans son rapport final consacré à la situation de Djibouti, l'Observatoire pour la protection des défenseurs des droits de l'homme évoquait cette opacité en qualifiant le port de caisse « *fantôme* » de la présidence (OPDDH, 2006).

La rupture du contrat de concession du PAID en 2011 n'a pas abouti néanmoins à la fin du partenariat public-privé. Celui-ci se poursuit notamment avec les Chinois même si l'État djiboutien, tirant les leçons du passé, décide, cette fois-ci, de changer sa façon de

[90]Suite à un conflit d'intérêt entre l'homme d'affaire, Abdourahman Mahamoud Boreh qui avait facilité l'arrivée de Dubaï à Djibouti, avec le Président Guelleh en fin 2010. Une instruction judiciaire pour fraude fiscale est ouverte à l'encontre de Boreh mais ce dernier trouvant que le Président Guelleh utilise « stratagème » pour qu'il se présente contre lui aux élections présidentielles de 2011 fuit le pays et s'installe à Dubaï. Après le refus des autorités de Dubaï d'extrader Boreh, un procès pour corruption est également lancé contre DPW. L'action judicaire est toujours encours.

[91]LOI n°1322 du 10/12/2011 « L'heure est à la rupture avec Dubaï »

[92]Suite à l'échec de projet de concession avec plusieurs sociétés (Comezar, Al Ghanin& sons), les autorités djiboutiennes avaient poussé DPW à prendre en charge également la CDE mais DPW avait décliné l'offre.

[93] L'Union pour l'alternance démocratique (UAD) est une coalition des partis de l'opposition devenue depuis 2013, Union pour le salut national (USN) fait souvent état du mal gestion des entreprises publiques par le Gouvernement.

s'associer avec le privé. Ce faisant, il choisit une nouvelle forme de contrat : la privatisation partielle.

1.2.1.3 La privatisation partielle seconde phase du partenariat public - privé

À la fin de l'année de 2012, l'État djiboutien transforme le PAID en une société anonyme « Port de Djibouti, SA » (PDSA). Par la même occasion, il cède 23,5 % de ses parts d'action à un opérateur chinois, China Merchant Holding International (CMHI) pour une somme de 185 millions de dollars américains. *China Merchants Holding* International est un opérateur national portuaire très actif dans les terminaux chinois. Le texte de loi, portant agrément de la cession des parts sociales, indique seulement une prise de participation. Il ne prévoit aucunement de management direct du port de Djibouti par les Chinois comme ce fut le cas avec DPW. L'entrée des Chinois dans le capital du PAID est rendue possible par la modification préalable du statut du port.

En achetant 23,5 % du PAID, l'opérateur chinois entre dans le même temps dans le capital du DCT puisque le PAID possède 66,7 % du terminal de Doraleh. Toutefois, malgré sa participation minoritaire (23,3%), DPW continue d'assurer l'exclusivité de la gestion du DCT. Cela signifie concrètement que le pouvoir décisionnel est aux mains des Dubaiotes (nomination des principaux responsables du terminal et conclusion des contrats avec les compagnies maritimes).

L'arrivée des Chinois à Djibouti coïncide également au moment de crispation de relations entre Djibouti et Dubaï. Mais, les Chinois ont une politique commerciale diamétralement opposée à celle des Émiratis et basée sur une stratégie de pénétration du continent[94].Contrairement aux Émiratis surtout intéressés par la fonction de hub de transshipment de Djibouti, les Chinois quant eux cherchent à utiliser Djibouti comme une porte d'entrée du continent. Ils privilégient donc le rôle de port de desserte de l'hinterland. On observe ainsi que les différents partenaires étrangers sont certes tous

[94] LOI n°1399 du 13/03/2015 « Ismaïl Omar Guelleh fait son marché en Chine à crédit » et LOI n°1409 du 28/08/2015 « Comment IOG ouvre grand les portes à la Chine »

intéressés par l'emplacement géographique remarquable de Djibouti toutefois, leur vision et leur objectif de la fonction portuaire à privilégier sont opposés.

Enfin les Chinois ont financé et construit d'autres ports en particulier le port multifonctionnel de Doraleh (DMP) qui est opérationnel depuis juillet 2017. Il remplace ainsi l'ancien port (Figure 18) pour toutes les activités excepté celles du terminal vraquier qui seront transférées à l'horizon 2019 selon les autorités portuaires. Ce transfert est essentiellement motivé par la promiscuité du port situé au cœur de la ville. Cette substitution projetée est motivée par le fait que l'ancien port est coincé au nord de la péninsule [95] : manque d'espace pour les éventuelles extensions, nécessité de réduire les « aller et venus » de camions éthiopiens dans la ville pour des raisons sécuritaires et environnementales. Cette situation n'est pas propre uniquement au port de Djibouti. Elle est le destin commun de la plupart des anciens ou « vieux » ports du monde, contraints au titre de leur développement de sortir de la ville (exemple du port de Marseille et les terminaux de Fos-sur-Mer). Le partenariat avec les Chinois a bénéficié à l'ensemble des infrastructures de transport puisque ces derniers, en plus du port multifonctionnel de Doraleh, ont financé et construit une nouvelle voie ferrée, en remplacement de l'ancienne voie métrique, qui va relier de nouveau Djibouti à Addis-Abeba[96]. Cette nouvelle voie bien qu'elle fut officiellement ouverte, elle n'est pas totalement opérationnelle en raison du retard pris par l'électrification (surtout la partie éthiopienne). Toutefois, la nouvelle compagnie de chemin de fer fait circuler certains trains (traction diesel), affrétés, par le PAM pour acheminer l'aide alimentaire en Éthiopie.

Face aux évolutions économiques mondiales, les responsables successifs du pays sont amenés à réajuster régulièrement leurs stratégies d'adaptation de la principale entreprise du pays. Il s'agit de faire remplir au port son rôle de « poumon » économique du pays, expression souvent employée à Djibouti pour montrer sa fonction stratégique. L'appel au secteur privé ne serait donc ici qu'une manière de s'adapter au contexte économique mondial et Djibouti ne déroge pas cette règle.

---

95 Selon le président des autorités des ports et de zones franches, l'ancien port sera transformé en un centre d'affaire dédié au commerce maritime c'est-à-dire on prévoit une marinade, port de plaisance notamment pour l'accueil des croisières.

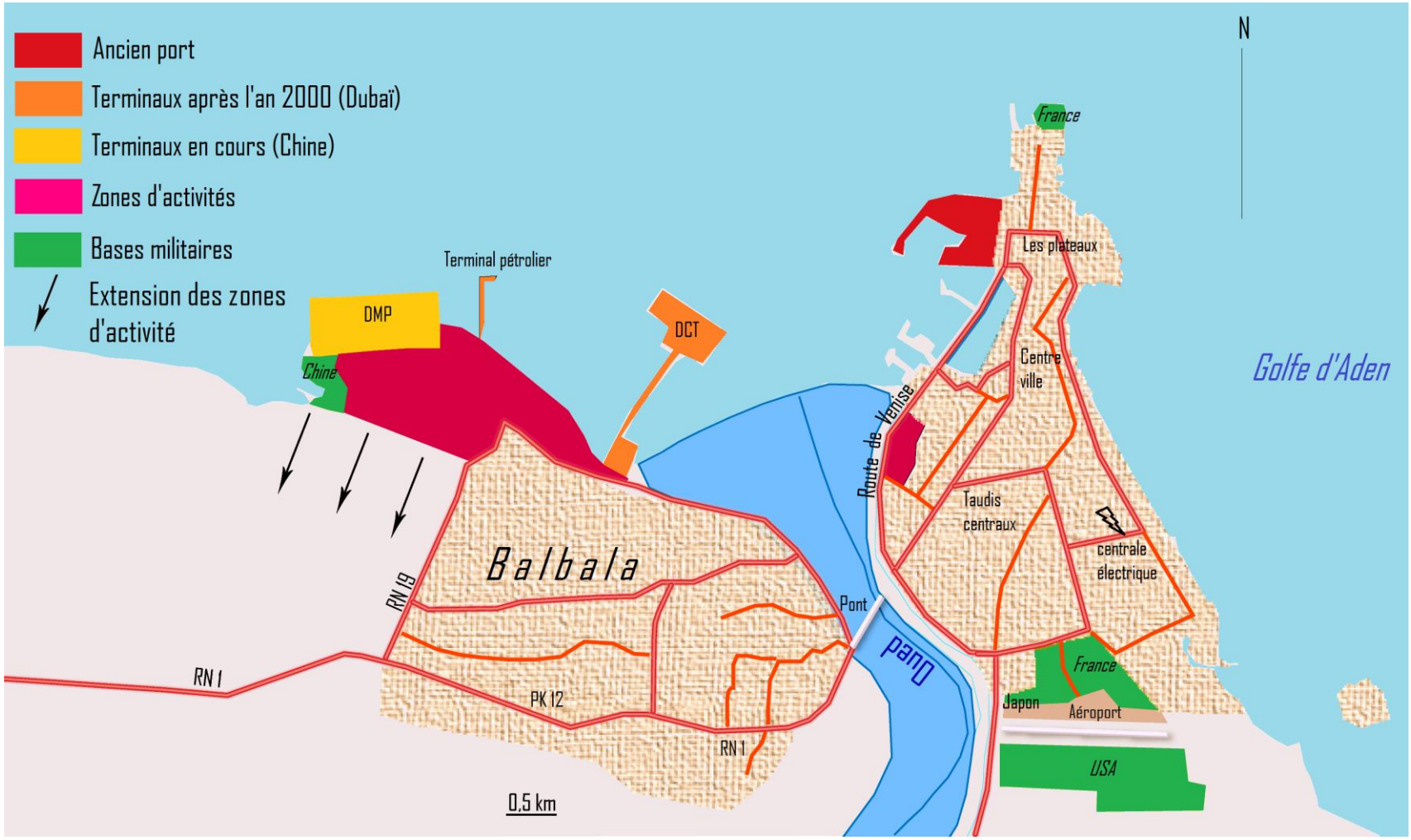
96 LOI n°1409 DU 28/08/2015 2015-2017 : « la Chine finance d'immenses projets d'infrastructures »

La stratégie de diversification ne concerne pas seulement les services portuaires, mais elle vise également à multiplier l'offre portuaire. Toutefois, cette multiplication de l'offre portuaire obéit toujours à cette logique Djibouti port de desserte de l'arrière-pays et/ou Djibouti escale sur la route maritime. Ainsi, les nouveaux projets portuaires visent à renforcer soit l'offre à destination de l'arrière-pays soit à renforcer la fonction d'escale.

1.2.2 Le terminal de Doraleh : confirmation de la « hubisation » de Djibouti

DPW, l'opérateur dubaïote, qui a eu une concession de gestion de 20 ans du PAID depuis 2000 obtient, cette fois-ci, l'autorisation des autorités djiboutiennes pour la construction du complexe portuaire de Doraleh. En effet, à l'origine, DPW, l'un des principaux gestionnaires des terminaux portuaires dans le monde était surtout intéressé par le segment du trafic conteneurisé. Pour les autorités djiboutiennes le lancement du projet des terminaux de Doraleh dépendait du redressement de la situation financière du PAID dans la mesure ses recettes financeraient en partie ce projet « *pour des raisons financières, Djibouti et Dubaï conviennent alors que le lancement du complexe de Doraleh dépendrait des résultats enregistrés par le PAID dans le cadre de son contrat de gestion* » (Foch, 2013).

Figure 18 : les différentes installations portuaires de Djibouti ville.



Ismael.A.Guirreh &M.Nourayeh –Université de Djibouti -2017

Ainsi, la conjonction de plusieurs facteurs : la bonne gestion de DPW, l'engorgement du PAID consécutif à l'accroissement des activités et l'objectif djibouto-dubaïote d'accroître le trafic de transbordement facilitent la mise en route de ce projet. Le site choisi pour la construction de ce nouveau complexe est situé à environ 7 km du PAID. En dehors du terminal à conteneurs, le projet comporte également un terminal pétrolier et une zone franche. Cette composition structurelle ressemble à celle de Dubaï où ports et zones franches cohabitent afin de promouvoir des activités connexes (Photo 2:terminal à conteneur de Doraleh).

Photo 2:terminal à conteneur de Doraleh

Source : Doraleh Contenair Terminal (DCT)– 2010

Lancée en 2006, la première phase du terminal à conteneur est opérationnelle depuis février 2009[97]. Le terminal comprend un quai linéaire de 1050 mètres qui comporte trois postes d'accostage avec un tirant d'eau de 18 mètres et équipé de huit portiques de quais super post-Panamax. Contrairement au terminal du PAID, celui de Doraleh présente des atouts remarquables et est désormais capable d'accueillir les navires de dernière

97 Le projet comporte une seconde phase qui devait prolonger le quai jusqu'à 2000 mètres mais suite à l'affaire Boreh et le conflit DPW les travaux sont toujours ajournés.

génération nécessitant un tirant d'eau d'au moins 16 mètres. D'ailleurs, le principal objectif de DPW était de disposer d'un terminal capable de concurrencer les principaux terminaux de la mer Rouge et de l'océan Indien. Les efforts déployés par le Gouvernement djiboutien et son partenaire DPW visent, cette fois-ci, à renforcer davantage la fonction de hub régional de Djibouti. Donc, contrairement au terminal pétrolier, l'objectif du terminal à conteneur est davantage dirigé en direction de l'avant-pays maritime même s'il doit également traiter la demande locale et régionale.

Tableau 11: équipements et infrastructure des ports de la région

	Longueur du quai (m)	Nombre de quais	Tirant d'eau (m)	Nombre de portiques	Capacités (EVP/an)
PAID	400	2	12	4	350 000
DCT	1050	2	18	8	1 200 000
Aden	800	4	16	6	700 000
Salalah	2205	7	16	25	6 000 000

Source : Site Internet des ports

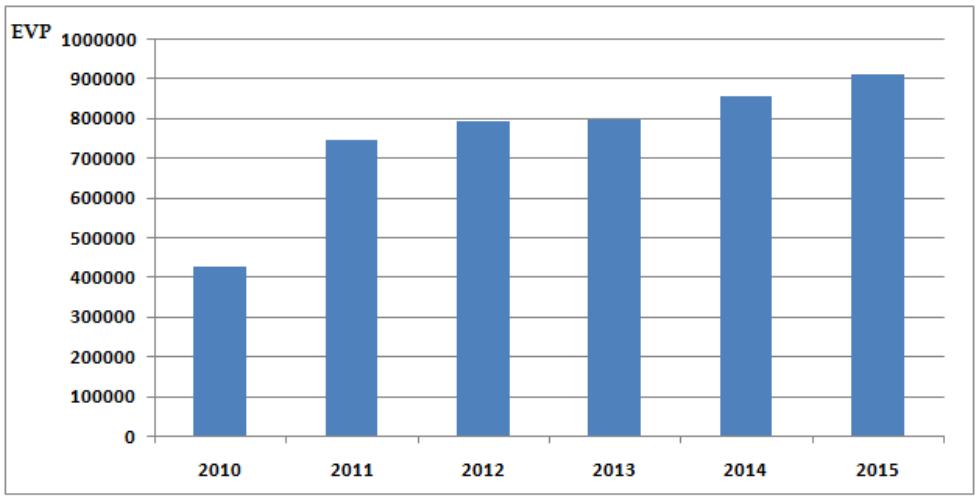
À l'instar du terminal pétrolier, la construction du terminal à conteneurs de Doraleh (DCT) a été réalisée dans le cadre d'un contrat de concession d'une durée de 30 ans avec comme principaux actionnaires : le port de Djibouti avec 66,7% et DPW propriétaire du reste soit 33,3%. Malgré son statut d'actionnaire minoritaire, DPW reste toujours investi du pouvoir décisionnel. À titre d'exemple, les principaux responsables notamment le directeur du DCT sont nommés par Dubaï. Par ailleurs, si à l'origine l'estimation des coûts de construction du terminal équivalait à 380 millions de dollars, les travaux ont coûté au final 397 millions de dollars. Les fonds propres apportés par le PAID et DPW ont atteint respectivement 90 millions et 25 millions, soit 23% et 11% du financement total. Quant au reste du financement, il est assuré sous forme de participation par plusieurs autres institutions financières[98].

[98]Il s'agit essentiellement de la BAD avec 20 % de la participation, Standard Chartered Bank (6%), DubaiIslamic Bank (6%), West LB (6%), la Banque Islamique de Développement (17%) et enfin la Proparco (6 %).

Aujourd'hui, la terminalisation marque une nouvelle étape dans le développement des zones portuaires répondant à une nouvelle problématique des flux mer/terre. Les ports doivent ainsi répondre aux exigences des armateurs et des manutentionnaires alors que le budget public qui leur est consacré connaît de facto des limites. L'association avec DPW s'explique donc par la sous-capacité du port en termes de tirant d'eau, d'équipements et d'espace de stockage. Une simple comparaison du PAID avec les principaux ports de la région montre ainsi la faiblesse infrastructurelle du port djiboutien (Tableau 11).

Dans de nombreuses villes-ports, les possibilités d'extension restant limitée face à la pression urbaine et démographique. Cette mutation de l'espace portuaire fait que les nouvelles installations portuaires, dévoreuses d'espaces, tels que les terminaux sont aménagés en dehors des villes. Djibouti n'échappe pas à cette règle. Eu égard à ses caractéristiques remarquables, il semble que le terminal de Doraleh a atteint son premier objectif toutefois, on s'interroge sur sa stratégique commerciale pour peser par rapport aux autres ports de la région.

Figure 19 : Évolution du trafic conteneurisé DCT - PDSA 2010 – 2015 (*).



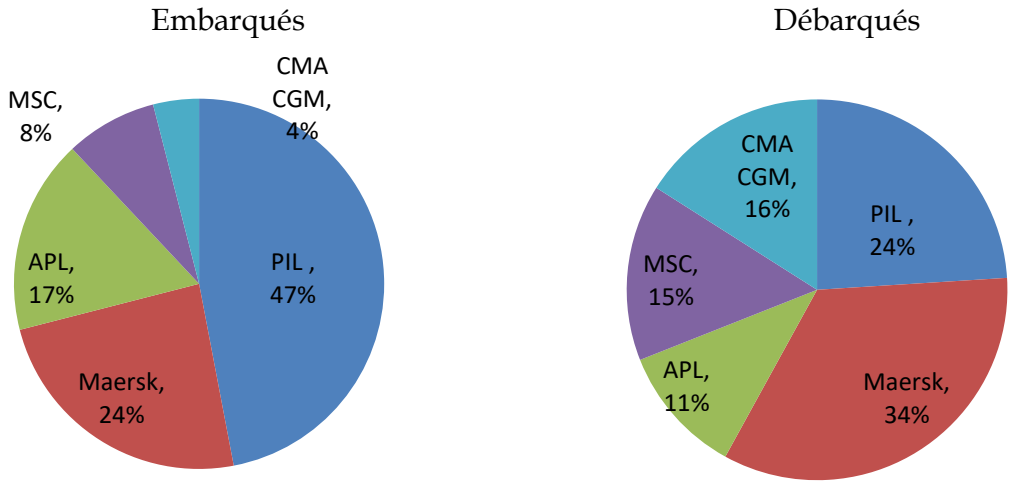
Source : DCT et PDSA (*) le trafic du PDSA représente moins 10% du trafic total

Depuis son ouverture, le terminal à conteneur augmente sans cesse le trafic traité. Le trafic est passé de 424 888 EVP en 2010 à plus de 793 000 EVP en 2012 pour atteindre les 900 000 EVP en 2015 (Figure 19). Le trafic de transbordement représente environ 50%

du trafic total même si le DCT n'attire pas encore suffisamment ce type de trafic pour être un réel concurrent de Salalah et de Djeddah.

En effet, le port de Djibouti est desservi régulièrement par plusieurs armateurs les plus grands d'entre elles (Maersk, MSC et CMA CGM), notamment les trois premières compagnies maritimes au niveau mondial. Toutefois, il est à noter qu'à Djibouti seulement 5 compagnies (PIL, Maersk, APL, MSC, CMA CGM) se partagent environ 90% du marché du trafic conteneurisé.

Figure 20 : les parts respectives des principales compagnies maritimes desservant le port (2010, 2011).



Source : DCT, 2011

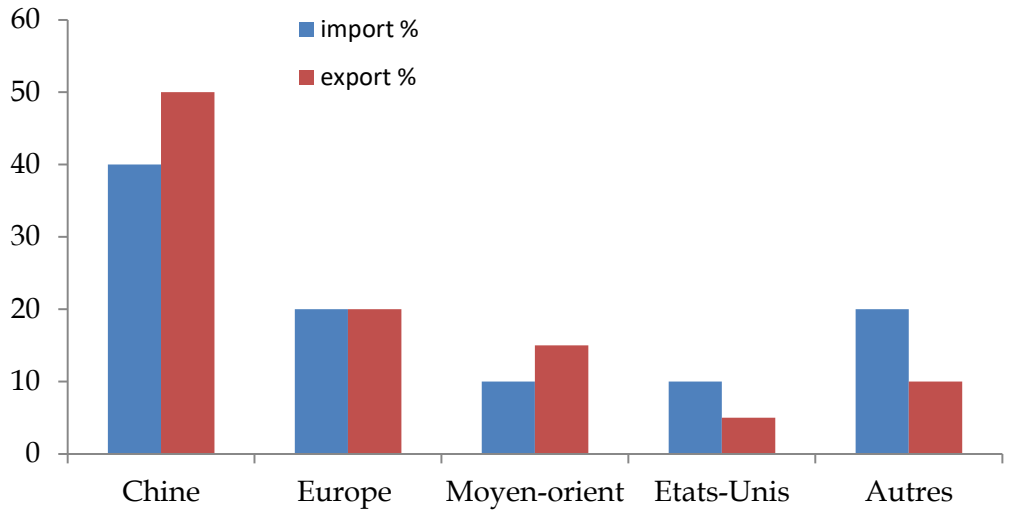
En outre, bien que la compagnie danoise soit le deuxième armateur au port de Djibouti, les deux compagnies singapouriennes PIL et APL[99] demeurent le plus gros client du terminal de Doraleh. En 2010, elles assurent 64 % du trafic total débarqué à Djibouti (47% pour PIL et 17% pour APL) tandis qu'elles représentent 34% du trafic embarqué (Figure 20). La forte présence des armements singapouriens notamment PIL s'explique en partie par une relation de longue date avec le port de Djibouti. Cet armateur, surtout très présent en Asie et en Afrique, fut l'un des premiers à utiliser le

[99] American President Line (APL), anciennement armateur des Etats-Unis d'Amérique est depuis passé sous pavillon singapourien.

port de Djibouti comme centre de transbordement au début des années 90. Il a donc tissé des liens très privilégies avec les commerçants de la région.

Enfin, on observe que l'Asie du Sud Est en particulier la Chine assure 50% des importations, mais demeure également avec 40% la principale destination des exportations loin devant l'Europe (20%) et le Golfe arabo-persique (20%) (Figure 21).

Figure 21 : Partenaires commerciaux du port

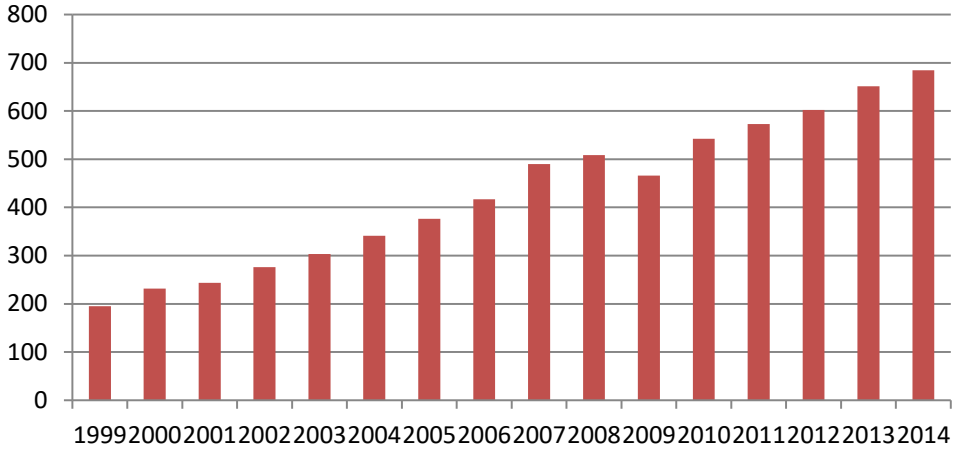


Source : DCT 2011

1.2.3 Djibouti face à la concurrence régionale

Le trafic conteneurisé connaît une croissance soutenue conséquence d'une production mondiale de plus en plus manufacturée. Il intéresse presque tous les ports notamment ceux situés à proximité d'une grande route maritime. Il est ainsi passé de 195,3 millions d'EVP en 1999 à plus de 303,1 millions d'EVP en 2003. Le trafic a même doublé en moins d'une décennie puisqu'on a enregistré plus de 287,6 millions d'EVP en 2005 (CNUCED, 2006). Excepté la crise économique de 2008, le transport par conteneur connaît une croissance continue (Figure 22).

Figure 22 : Trafic par conteneur dans le monde 1999 - 2014



Source : CNUCED.

En effet, l'itinéraire au départ des ports du Nord (États-Unis, Europe occidentale) traversant la Méditerranée puis le canal de Suez et atteignant l'Est asiatique demeure l'un des plus actifs dans les échanges internationaux. La route Asie –Europe a même dépassé, pour la première fois, la transpacifique avec un trafic de 27,7 millions de EVP en 2007 (CNUCED, 2006). La libéralisation et l'ouverture des économies ont provoqué un changement radical des systèmes productifs qui deviennent globaux. Cela a permis l'émergence d'un bloc commercial très dynamique dans l'Asie du Sud Est. Le basculement vers l'Asie a ainsi propulsé, au cours de la dernière décennie du XX^{e} siècle, la Chine au rang de moteur de l'économie mondiale. La Chine constitue donc l'un des pivots de ce trafic conteneurisé, ses ports ont traité plus de 139,1 millions d'EVP en 2007, soit 28,4% du trafic mondial (CNUCED, 2008).

Ainsi, la massification de flux a amené l'emploi de navires de plus en plus gros sur les principales lignes océaniques, réduisant ainsi les capacités d'escale pour des raisons techniques (tirant d'eau, capacité d'outillage) et économiques (volume, rentabilité). Pour répondre à ce nouveau défi, on assiste au développement d'une nouvelle stratégie de déploiement des lignes maritimes par les armateurs. Les armateurs ont donc complètement modifié leurs stratégies pour la gestion de lignes maritimes.

Les escales sont alors réduites sur quelques terminaux à savoir les grands ports continentaux aux extrémités ainsi sur quelques ports de transbordement le long de

principales routes maritimes (Miossec, 2016). Il s'agit de la stratégie dite « *hub and spokes* » qui vise à organiser les réseaux autour de ports pivots tout en assurant l'intercommunicabilité entre les lignes transocéaniques. À cela s'ajoute la couverture des marchés régionaux de proximité de ces ports pivots.

Autrefois porte d'accès obligatoire à une zone économique naturelle, ce qui était son statut à l'époque du transport conventionnel, aujourd'hui le port est devenu un simple maillon dans la chaîne du transport intermodal. Ce changement a produit une concurrence plus rude entre les ports voisins. Les autorités portuaires doivent désormais être attentives aux attentes des lignes maritimes pour bénéficier (accueillir) l'une des escales envisagées par ces dernières dans chaque région. En effet, l'accroissement des volumes des marchandises conteneurisées et la réduction de nombre d'arrêts par les compagnies maritimes font que tous les ports non desservis par la ligne principale sont alimentés par le système de feedering[100].

L'importance de ce trafic a suscité un chapelet des ports, situés le long de la route Europe - Extrême-Orient, ports devenus très stratégiques pour les armateurs. Certains ports (ou terminaux) tels que Singapour, Salalah, Marsaxlock, GioaTauro, Algerisas remplissent de manière quasi exclusive la fonction de hub. D'autres (Djibouti, Djeddah, Le Havre, Anvers ou encore Rotterdam, etc.) assurent à la fois une fonction de transshipment et une autre de desserte à destination de leur arrière-pays. L'activité de transshipment est devenue un sous marché important de la conteneurisation. Elle est bien spécifique et a sa propre logique en termes d'acteurs, de ports et des navires.

Quelle est la stratégie djiboutienne pour se positionner en tant que hub de transshipment ? Le port djiboutien dispose-t-il des avantages concurrentiels par rapport à ces principaux concurrents ?

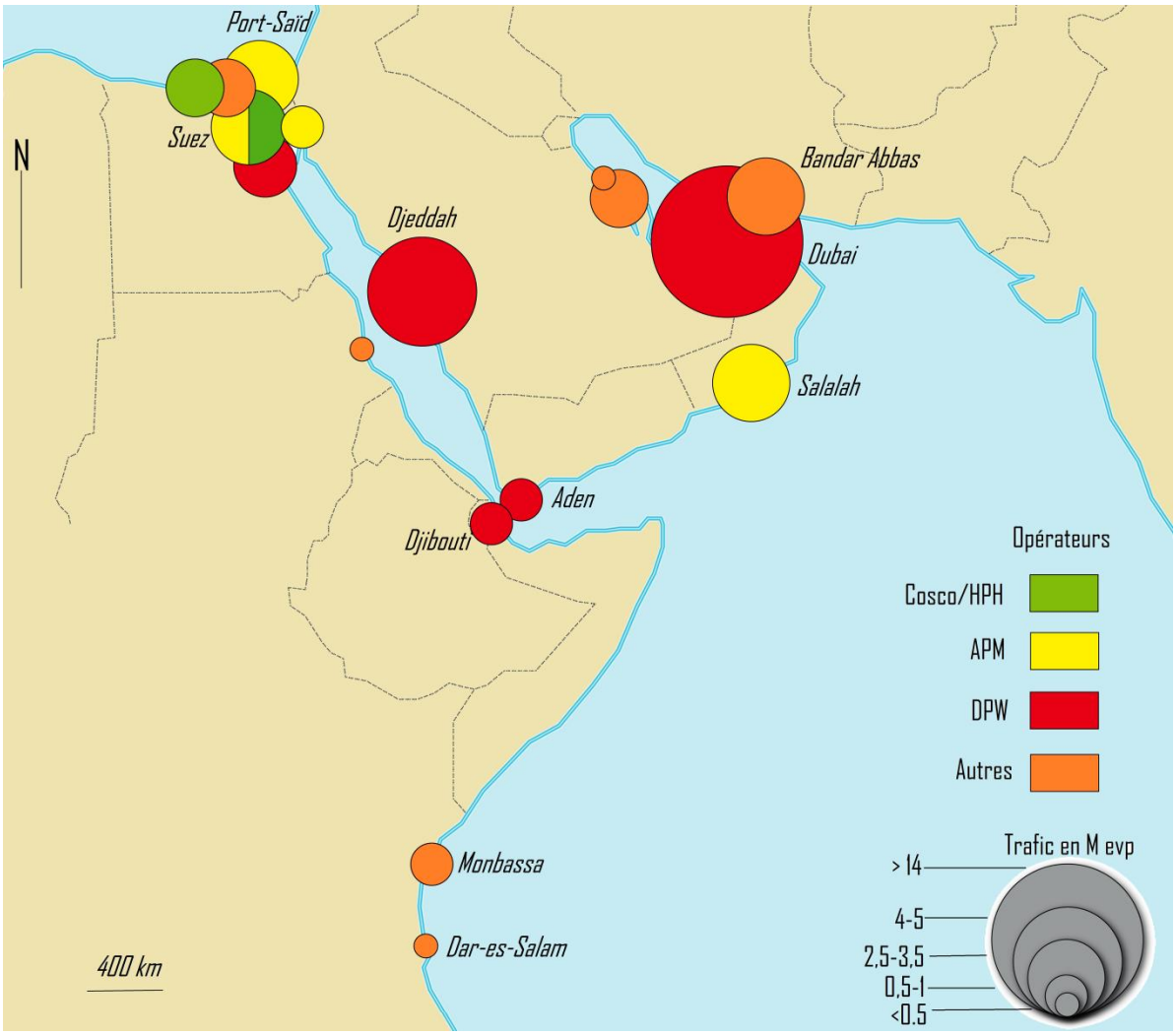
En 2009, le Yémen et le Sultanat d'Oman ouvrent respectivement deux terminaux. Le port yéménite d'Aden s'associe avec l'opérateur Port Authority of Singapore (PSA) tandis qu'un autre s'ouvre à Salalah en collaboration avec le premier armateur mondial,

[100]En effet, le feedering est le processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les nombreux ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes transocéaniques autour de quelques grands ports desservis par des grands navires. Situés généralement à l'intersection des grandes routes Est-Ouest et Nord-Sud, ils servent de point d'éclatement pour les compagnies maritimes.

Maersk. La situation était donc difficile pour le port de Djibouti qui n'a pas non seulement su consolider l'avantage qu'il avait pris sur ses principaux concurrents puisqu'il est même à la traîne pour le trafic de transshipment régional bien que le terminal soit opérationnel depuis une quinzaine d'années.

Pour rattraper son retard face aux autres ports de la région, Djibouti n'a fait qu'appliquer la même stratégie que ses concurrents c'est-à-dire en concédant la gestion des ports et/ou des terminaux aux grands groupes de manutention portuaires (Figure 23). L'exemple des ports de la mer Rouge est très significatif puisqu'il met en évidence le recours quasi systématique à un gestionnaire des terminaux pour tout port aspirant attirer plus de trafic.

Figure 23 : Terminaux à conteneurs et leur opérateur

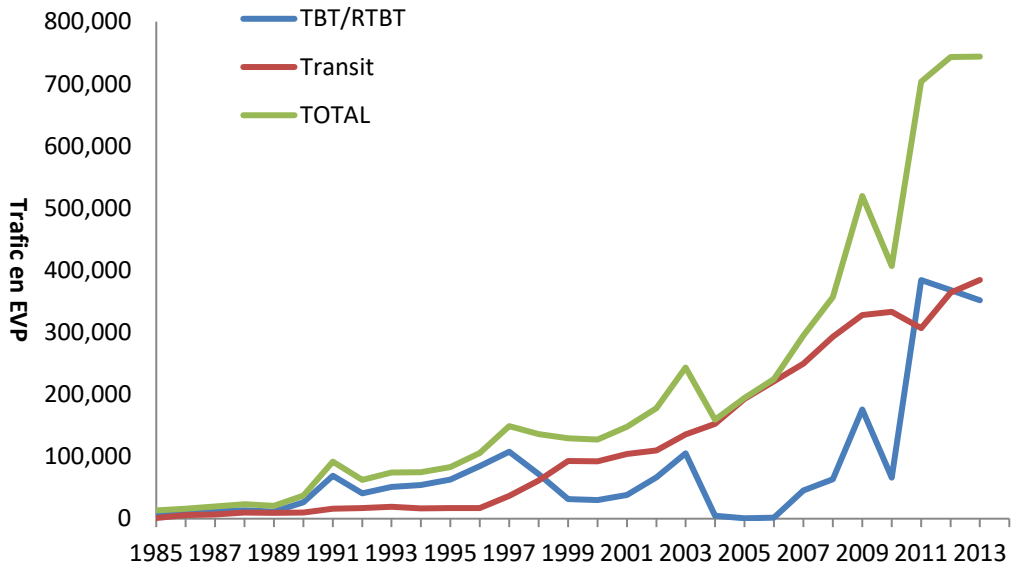


Source : Sites portuaires, Cnuced 2014 : Ismael.A.Guirreh &M.Nourayeh -2017

Toutefois, avant d'évoquer la position concurrentielle de Djibouti, il serait important d'avoir une estimation du volume du trafic conteneurisé disponible en mer Rouge voire dans l'océan Indien proche. Et quelle est la position de chacun des ports de cette région.

Pour le port de Djibouti, le transit éthiopien représente ses principales activités, mais on observe une progression continue du trafic de transshipment. Le graphique (Figure 24) comparant le trafic de transshipment par rapport conteneurisé, depuis la création du premier terminal en 1985 jusqu'en 2013, montre une évolution contrastée du premier ce qui illustre parfaitement la mobilité des armements entre les différents ports de la région. En d'autres termes, la politique commerciale des ports, mais surtout le contexte régional favorise le basculement du trafic de transshipment d'un port à un autre. Par exemple, en 2003, l'armateur singapourien PIL a transféré son trafic transshipment sur Djibouti en raison de l'insécurité du port d'Aden[101]. Mais dès que la situation sécuritaire du port yéménite s'est améliorée, on observe une reprise du trafic au profit de ce dernier, mais également vers d'autres ports de la région (Djeddah, Salalah, etc.).

Figure 24 : Évolution du trafic de transbordement au port de Djibouti : 1985 - 2013



Source : Ports de Djibouti, BCD

101 Deux actes de terroristes avaient touchés le port d'Aden 2003, l'un visant un bateau de la marine américaine et un autre visant un tanker pétrolier affecté par la compagnie Total. Ces actes ont eu des conséquences négatives pour le port yéménite.

Toutefois, ces facteurs ne sont pas les seuls contribuant à l'accroissement de nombre d'escales dans un port, car la plupart des ports de la région offrent à peu près les mêmes facilités. D'autres éléments peuvent donc influencer le choix portuaire. Il s'agit notamment du volume des marchandises disponibles, des conditions tarifaires du port, mais également la distance de déviation par rapport à l'axe principal de la route maritime.

Notre analyse du marché de transshipment régional comprend les ports du pourtour de la mer Rouge (Djeddah, Port-Soudan, Aden), de Salalah sur la rive arabique de l'océan Indien et ceux de la rive africaine (Mombasa et Dar-el-Salam). Toutefois, concernant le transshipment, Djibouti est surtout en concurrence avec les ports de la rive arabique (Aden, Salalah, Djeddah), car les ports de l'Afrique orientale sont excentrés par rapport à l'axe principal de la route maritime pour servir de plateforme d'éclatement. La faiblesse économique de cette région fait que ses ports (Mombasa et Dar-el-Salam) dépendent plus des services de transshipment pour jouer un rôle de hub.

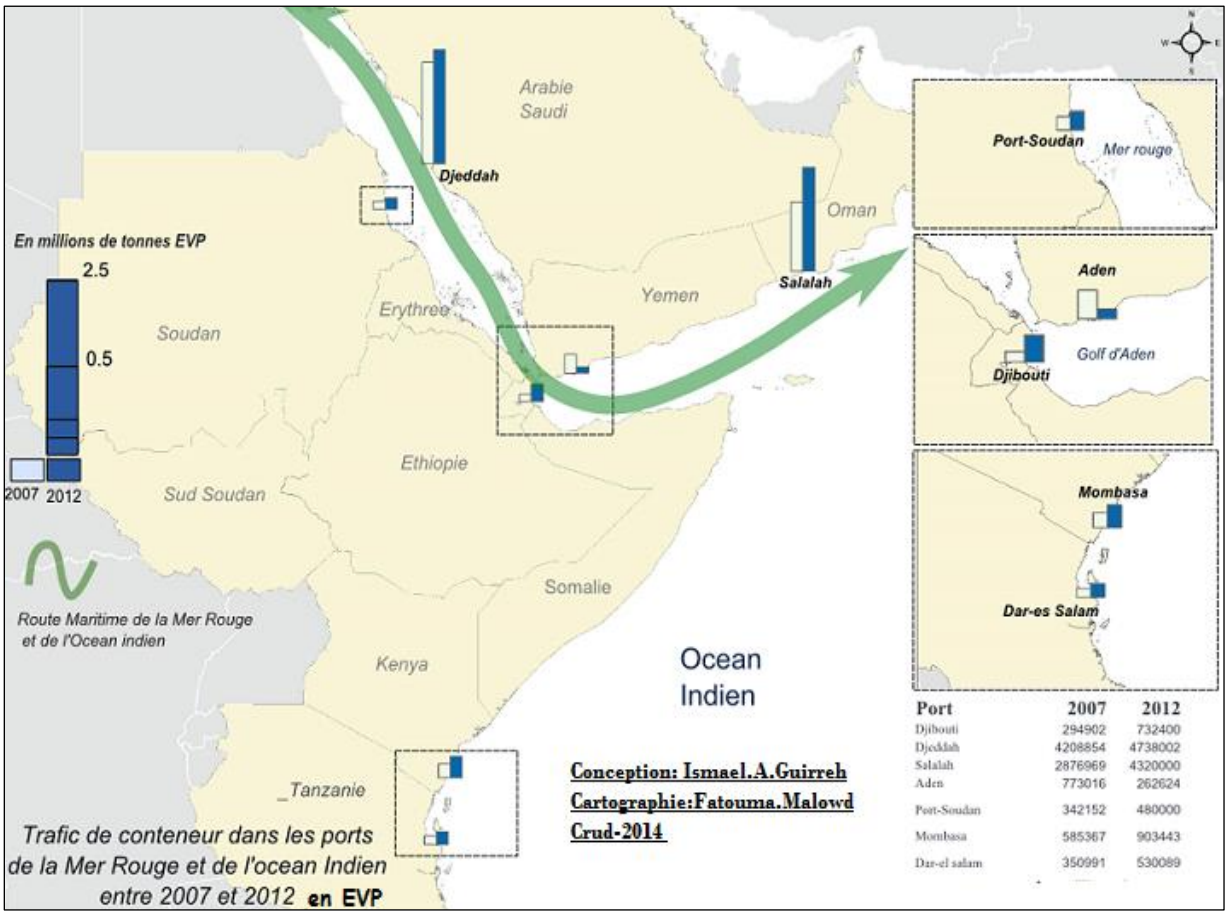
Comparer ces différents ports serait difficile, car ils n'ont ni la même stratégie ni la même politique commerciale. Toutefois, la première distinction qu'on peut observer est le positionnement de chaque port. Autrement dit, chaque port donne donc la priorité à une fonction portuaire. Pour certains ports tels que Salalah voire Aden, leur stratégie est résolument tournée vers le transshipment tandis que d'autres visent à la fois la fonction de plateforme d'éclatement et celle de desserte vers l'arrière-pays. Lorsque l'arrière-pays peut fournir du volume, c'est par exemple le cas de Djeddah qui dispose d'un important marché intérieur ou encore de Djibouti adossé à un immense marché de l'arrière-pays.

En 2007, l'ensemble des ports de la mer Rouge représentait un trafic de 5,11 millions d'EVP, ce volume passe à plus de 8 millions d'EVP si on prend en compte Salalah situé à pratiquement à l'embouchure de la mer Rouge. En 2012, le trafic est passé à plus de 11 millions d'EVP (Salalah inclus) soit une progression de plus de 27,3% en 5 ans (Figure 14). Cela montre la vitalité de ce segment dans l'industrie du transport maritime notamment pour des ports situés à proximité d'une route majeure.

Djeddah et Salalah sont les ports qui traitent le volume le plus important. Le port omanais est le principal hub de Maersk dans la région de l'océan Indien et la mer Rouge. L'armateur danois organise l'ensemble de ses services à destination de l'Afrique orientale, de l'océan Indien et de l'Afrique du Sud à partir de ce hub. Auparavant installé à Dubaï, Maersk quitte ce port à la fin de 1998 pour une position plus proche de la route maritime (Europe–Extrême Orient). En quittant Dubai (1315 mille marin[102]) excentré par rapport à l'axe principal de la route maritime pour Salalah (150 mille marins) beaucoup plus proche, Maersk réalise ainsi une économie de 3 jours de navigation pour ces gros porte-conteneurs (Tableau 12). Pratiquement dépourvu d'arrière-pays, le transshipment représente plus de 98% de l'activité du port. Salalah est exploité exclusivement par Maersk, car ses activités représentaient plus de 97% du trafic total en 2002 (Frémont, 2007, Ahmed Abdillahi, 2012). Bien que l'État omanais cherche à diversifier l'offre portuaire, à l'instar de Dubai, par le développement d'une zone franche capable de générer d'activités connexes, cela pose la question de la stratégie de Maersk. Puisque pour l'armement Salalah reste avant tout une plateforme d'éclatement d'où une politique commerciale exclusivement tournée vers ce type de trafic. Cependant, grâce à la présence de Maersk, Salalah est devenu en quelques années l'une des principales escales de transshipment sur cette route (Figure 25).

[102]Le mille marin ou nautique est défini comme étant l'unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime ou aérienne, valant en moyenne 1852 mètres.

Figure 25 : le trafic de conteneur dans les principaux ports de la sous-région



Géographiquement, bien situé (8 mille marin) Djeddah est le principal port de commerce de l'Arabie Saoudite, principale économie du Moyen-Orient. Contrairement à Salalah, le transshipment ne représente pas la principale activité de Djeddah puisque les importations et les exportations nationales constituent l'essentiel du trafic portuaire (Tableau 12). Concédé à DPW, Djeddah, qui dispose de deux terminaux d'une capacité totale de plus de 9 millions EVP, a profité de cette politique de privatisation pour développer ses activités de transshipment. Toutefois, Djeddah a enregistré une baisse considérablement en 2009 suite à la perte d'une partie de l'activité de transshipment. Cette baisse est consécutive à la construction des nouveaux terminaux à sa proximité (Aqaba, Damiette) ce qui montre la volatilité de ce type de trafic. Aussi, le transshipment constitue une activité complémentaire pour le port saoudien contrairement à Salalah.

Tableau 12: Caractéristiques des ports de la région de la mer Rouge.

	Tarif en $				**Déviation en miles nautiques**	**%du transshipment par rapport trafic conteneurisé (*)**	**Capacité en EVP (en milliers)**
	20'P	20'V	40'P	40'V			
DCT	141	112	201	137	35	49	1.2
Aden	40	40	80	80	6	4	0.7
Salalah	140	100	200	140	150	98	6
Djeddah*	149	149	223	223	8	32	3.7

Source : *Ocean Shipping Consulting, Sites de ports, Cnuced, Ahmed Abdillahi, A (2012) : conteneurisation, stratégies des acteurs et le développement portuaire : cas de Djibouti, thèse de Doctorat, Perpignan, 421p, P=Plein, V= Vide, * données relatives à l'année 2015 uniquement*.

Quant au port d'Aden, de par sa position géographique (en face de Djibouti), il est en concurrence directe avec le port djiboutien pour le trafic de transshipment comme ce fut aussi pour le soutage dans les années 50-60. Bien que le tableau 1 ne permette pas de mettre en évidence l'importance du trafic de transshipment pour Aden, car les données sont relatives à l'année 2015 où le pays connaît une guerre civile, ce dernier représentait une part très significative depuis l'ouverture du terminal en 1999. Souffrant de l'instabilité du pays, Aden connaît une situation difficile ces dernières années, car les lignes maritimes l'ont quasiment déserté. Elles ont ainsi transféré leur activité vers les autres ports de la région et notamment Djibouti où l'activité de transshipment a repris de la vigueur depuis 2011.

Face à la concurrence régionale, Djibouti ne manque pas d'atouts pour attirer davantage le transshipment. Tout d'abord, malgré l'étroitesse de son marché intérieur, Djibouti a l'avantage de disposer d'un important hinterland, en l'occurrence l'Éthiopie, capable de garantir à moyen terme un volume susceptible d'attirer les compagnies maritimes. Mais, l'Éthiopie ne constitue pas le seul horizon économique de Djibouti puisque le pays est également bien placé pour alimenter le Soudan du Sud, l'un de tout dernier État enclavé du continent. À cela s'ajoute le marché commun du COMESA dont Djibouti est l'une des portes d'entrée maritime.

Ensuite, l'arrivée chinoise dans les infrastructures de transport a complètement changé la donne à Djibouti. Les multiples accords que l'État djiboutien a passés avec des entreprises chinoises (publiques et privées) ont pour objectif de faire de Djibouti un centre de redistribution des produits chinois pour une large partie du continent. Si les différents projets chinois sont tournés vers l'hinterland, il faut que noter que la fonction de transbordement peut être tributaire de l'activité de cette desserte. En d'autres termes, plus l'arrière-pays va générer du volume mieux sera pour le trafic de transshipment. Les projets avec la Chine ne cessent de prendre de l'ampleur de celui signé en janvier 2016, reste sans doute le plus emblématique. Il s'agit d'un projet de création d'une zone franche « *Djibouti Silk Road Station* [103]» dédiée essentiellement aux produits chinois destinés à l'Afrique orientale. Cette nouvelle zone franche renforcera les capacités logistiques et commerciales du pays et fera des installations portuaires djiboutiennes un point d'entrée pour une grande partie de l'Afrique. Cette zone franche d'une superficie de 3500 hectares qui sera construite et gérée par *China Merchants Holdings*, le plus grand opérateur portuaire chinois, implique déjà dans d'autres projets de transports à Djibouti. Ainsi, la stratégie djiboutienne pour capter plus de transshipment passe par le développement de projets capables de générer du volume qui est l'un des plus importants facteurs d'attractivité des compagnies maritimes. Selon le président des ports et zones de franches, l'arrivée prochaine de *Cosco*, le 5e armateur mondial devrait encore renforcer Djibouti dans sa quête de la « *plateformisation* ». Ainsi, par la création du volume, Djibouti se positionne pour être un centre d'éclatement régional.

2 Élargissement des fonctions et services du port

Le retour brusque des Ethiopiens en 1998 change complètement la donne pour Djibouti. Désormais, le port doit répondre à la fois à la demande éthiopienne tout en poursuivant sa politique de « plateformisation ». Ainsi, si auparavant, la stratégie djiboutienne consistait à renforcer alternativement soit la fonction de desserte soit celle d'escale selon la demande du moment. Cette fois-ci et pour la première fois, l'objectif qui s'offre à Djibouti est double, c'est-à-dire qu'il ne s'agit plus d'appuyer une fonction aux

[103]La « Djibouti Silk Road Station » s'inscrit dans le cadre de la stratégie chinoise One Belt, One Road (une ceinture, une route) lancée en 2013 avec pour objectif la création d'une nouvelle Route de la Soie par le biais du développement de routes et de relations commerciales entre la Chine et 60 pays d'Asie, du Moyen-Orient, d'Europe, d'Asie du Sud-Est et d'Afrique.

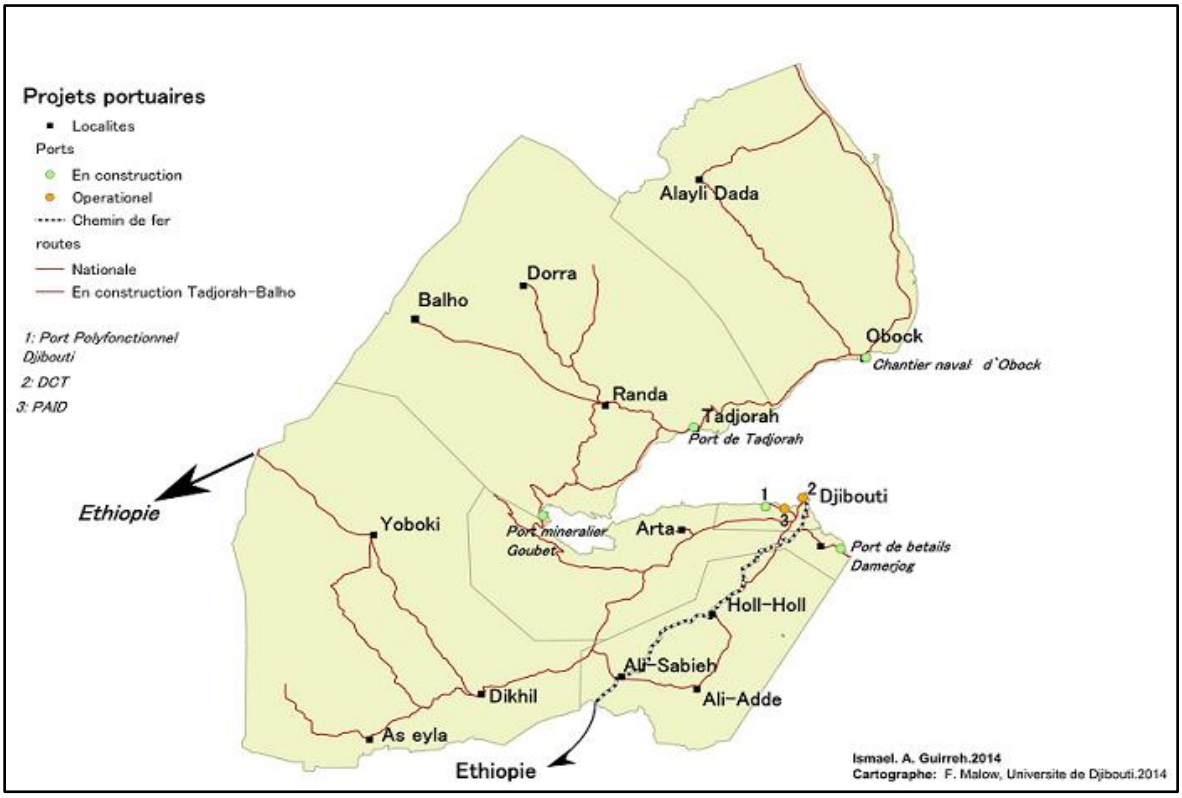
dépens de l'autre, mais d'avoir une stratégie de concomitance au lieu d'une stratégie d'alternance. Ainsi, toutes les réalisations faites depuis les années 2000 visent à asseoir Djibouti en tant que port de desserte de l'hinterland éthiopien, mais également en tant que hub de transshipment régional à l'entrée de mer Rouge.

Djibouti mène ainsi une politique de diversification portuaire destinée à répondre, d'une part, à la demande régionale sans cesse croissante et, d'autre part, à adapter ses installations portuaires au besoin de l'industrie de transport maritime. Il s'agit de renforcer l'offre portuaire à destination de l'arrière-pays et d'attirer une partie du flux maritime transitant par le détroit de Bab el-Mandeb (transshipment, réparation navale).

Cette politique de diversification portuaire implique tout d'abord une diversification des partenariats privés. En effet, si Dubaï fut pendant les premières années de la privatisation du port l'unique interlocuteur, il n'en est pas de même aujourd'hui ; d'autres investisseurs étrangers (Chine, Arabie-Saoudite, Koweït, Turquie, Inde) intéressés par l'emplacement stratégique de la République de Djibouti sont également de la partie.

Ensuite, une telle politique résulte des impératifs d'aménagement territorial en particulier les régions Nord. Après l'échec du projet d'implantation d'un port à Obock au début de la colonisation et le transfert du chef-lieu administratif sur le site de Djibouti, celle-ci devint l'unique centre économique où se développa l'essentiel des infrastructures des transports (Aden Hersi, 1978, 1984, Dubois, 1997, Hassan Ali, 2011). Cette situation héritée de l'époque coloniale commence à changer avec l'ouverture des infrastructures de transport aux investissements privés au début des années 2000. Par une politique de construction des nouvelles infrastructures de transport le long de la façade maritime, Djibouti cherche à diversifier son offre portuaire. Il s'agit d'exploiter encore davantage les potentialités maritimes du pays et d'étendre aux régions côtières le bénéfice des retombées économiques générées par les activités de transport (Figure 26**)**. Enfin, cette politique vise entre autres à anticiper l'éventualité d'un basculement du trafic vers les autres ports de la région (Assab, Berbera).

Figure 26 : projets portuaires en République de Djibouti



2.1 Nouveaux ports, nouvelles fonctions

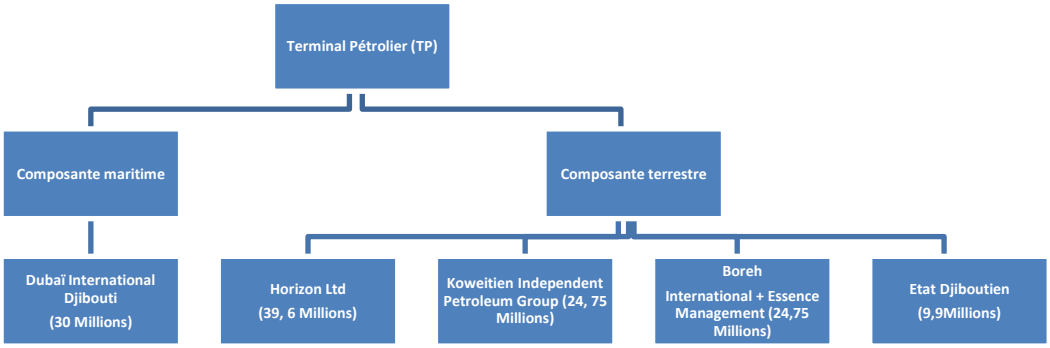
2.1.1 Terminal pétrolier de Doraleh

Opérationnel depuis la fin de 2006, le Terminal pétrolier est pourvu d'une capacité de stockage de 370 000 tonnes métriques de produits pétroliers, de gaz et de produits chimiques. Le TP comprend deux composantes l'une maritime, l'autre terrestre. La première a seulement fait l'objet d'un contrat de concession de 30 ans accordé à Dubaï International Djibouti (DID), filiale à 100 % de DPW qui a pris entièrement en charge la construction de l'infrastructure à hauteur de 30 millions de dollars américains. La seconde, quant à elle, n'a pas fait l'objet du contrat de concession, car elle appartient à la SARL Horizon Djibouti Terminal Limited (HDTL), un joint-venture composé de Horizon Ltd (40%), filiale d'Emirats National Oil Company (ENOC), du Koweitien *Independent Petroleum Group* (20%) et d'intérêts djiboutiens (30 % au privé et 10 % à l'État)[104]. Ce joint-venture a investi environ 100 millions de dollars dans cette infrastructure (Figure 27).

[104] Les intérêts sont détenus essentiellement par l'homme d'affaires djiboutien, Boreh, l'intermédiaire entre l'Etat djiboutien et Dubai. Contraint à l'exil depuis suite à des « accusations de malversations », il semblerait que l'Etat tente de récupérer l'ensemble de ces actions.

Si au début, le projet de Doraleh comportait uniquement la construction d'un terminal à conteneur, la construction du TP s'est imposée aux autorités djiboutiennes en raison de l'emplacement géographique du PAID : se trouvant au cœur de la ville, les allers et venues incessants de camions citernes en partance pour l'Éthiopie rendant la circulation urbaine très dangereuse sans oublier les conséquences d'un éventuel incendie du dépôt pétrolier. À cela s'ajoutent les conséquences que fait peser le dépôt pétrolier situé dans une zone d'habitation.

Figure 27 : financement du terminal pétrolier (en dollars US)



Source : Port de Djibouti

Dès son ouverture, l'ensemble des activités des hydrocarbures a été transféré sur le nouveau site de Doraleh. L'évolution du trafic du terminal pétrolier est en corrélation surtout avec la demande éthiopienne en hydrocarbures. Cette fois-ci, bien que l'activité en question soit toujours d'hydrocarbures, la fonction portuaire n'est plus la même. Hier, port de soutage pour les navires, aujourd'hui, il s'agit de port d'approvisionnement de l'arrière-pays éthiopien. À titre d'exemple, dès son ouverture le terminal a traité un trafic de 1 708 626 tonnes métriques en 2006 pour passer une année plus tard à 2 160 875 tonnes métriques. En 2013 soit 5 années après l'ouverture du terminal, le TP a traité un volume de 3 289 255 tonnes métriques, dont environ 87% destinés au marché éthiopien.

Le trafic incessant des camions citernes témoigne de l'importance du terminal pétrolier au service du marché éthiopien.

Par ailleurs, en dehors de la demande du marché local, le TP sert aussi de dépôt de ravitaillement pour une grande partie des forces étrangères stationnées à Djibouti et en particulier la flotte américaine qui loue plusieurs cuves annuellement.

2.1.2 Port de Tadjourah

Tadjourah, ancien port, avait perdu son dynamisme au même titre que les anciens ports caravaniers tels que Zeila (Somalie) suite à la création de Djibouti-ville. Il fut relégué pendant longtemps au modeste rang de port de pêche alors que Djibouti connaissait un essor économique. L'idée d'implanter d'autres infrastructures portuaires dans le Nord du pays trouve son origine dans les années post-indépendance. Mais la brusque baisse de l'activité portuaire, résultante du basculement du transit éthiopien sur les ports érythréens et de la guerre civile qu'a connu le Nord ont eu raison de sa mise en œuvre.

Aujourd'hui, un contexte économique favorable rend possible la réalisation de ces projets portuaire au Nord. Le partenariat public-privé qu'a la République de Djibouti avec les investisseurs étrangers permet le financement desdits projets. Le projet de construction du port de Tadjourah dont le coût est estimé à 180 millions de dollars (US) a été rendu possible grâce aux concours du Fonds Arabe de Développement Economique et Social (FADES) et du Fonds Saoudien de Développement (FDS). Les caractéristiques de ce nouveau port opérationnel depuis juillet 2017 sont les suivantes : 2 quais linéaires d'environ 455 m de longueur avec un tirant d'eau de 12 à 15 m capables d'accueillir des navires de 65 000 navires DWT (conventionnels), d'un terminal Ro/Ro de 190 mètres de longueur de 12 mètres de profondeur et d'une aire de stockage de 40 hectares équipée de toutes les facilités de manutention.

Le port de Tadjourah est censé participer au désengorgement des ports de la capitale tout en remédiant concomitamment au problème de saturation du corridor du Sud, principal axe d'évacuation du transit éthiopien. D'ailleurs, le projet portuaire de Tadjourah comporte un volet terrestre. Il s'agit de la route Tadjourah- Randa- Balho restée longtemps à l'état de piste. Agrandie et goudronnée, elle fera la jonction avec la

route Assab- Addis-Abeba et empruntera le même itinéraire pour le reste du territoire éthiopien.

La construction du port de Tadjourah semble, du reste, aller dans le sens des intérêts des Éthiopiens, car ces derniers souhaitent utiliser ce port dans le cadre de l'exploitation de potasse découverte dans la région Afar. La production de potasse assurera, selon le président des autorités des ports et zones franches (APZF), un trafic régulier estimé à 4 millions de tonnes par an. Cette route sera complétée par une ligne de chemin de fer, dans les années à venir, en direction de Mékélé.

Enfin, l'ouverture de ce port au Nord du pays doit consolider davantage Djibouti comme la porte d'entrée de l'Éthiopie tout en anticipant l'évolution du contexte géopolitique régionale notamment la réouverture d'Assab.

2.1.3 Port minéralier de Goubet

Toujours, dans le cadre de sa politique de diversification portuaire, la République de Djibouti a lancé également la construction d'un port minéralier dans le golfe de Goubet situé 120 km par route de la capitale. Malgré les critiques environnementales qu'a suscitées le projet[105], le Gouvernement djiboutien est resté sur ses positions.

Ce nouveau port doté d'une capacité inférieure à celui de Tadjourah sera dédié prioritairement à l'exploitation du sel de Lac Assal. Ce lac situé à l'Est du pays dans la dépression Afar, à une altitude de 153 mètres sous le niveau de la mer est considéré comme le point le plus bas du continent. Les eaux de lac Assal ont l'avantage de produire du sel en grande quantité qui, une fois exploitée, ouvrirait des perspectives économiques fort intéressantes. Une telle exploitation n'est pas un fait nouveau puisque le sel de lac Assal a, durant des siècles, fait l'objet de commerce avec les caravaniers Afar qui alimentaient les marchés abyssins avec ce sel. Aujourd'hui, l'idée, à travers la

[105]En effet, l'emplacement du port est situé sur un magnifique site touristique dans le golfe de Tadjourah. Ce site sert de lieu de reproduction pour certaines espèces marines d'où l'inquiétude certains écologistes qui aimeraient l'inscription de ce site dans le patrimoine mondial de l'Unesco

construction de ce port, est de développer à terme une industrie du sel et de faire de Djibouti à nouveau un pays exportateur de sel[106].

Ce port, financé exclusivement par un prêt chinois, sera doté d'une jetée de 400 mètres de longueur avec un tirant d'eau de 15m capable d'accueillir des navires de 100 000 dwt. Il disposera, en outre, de 4 docks de stockage et d'une aire de stockage située à 800 m du quai d'accostage.

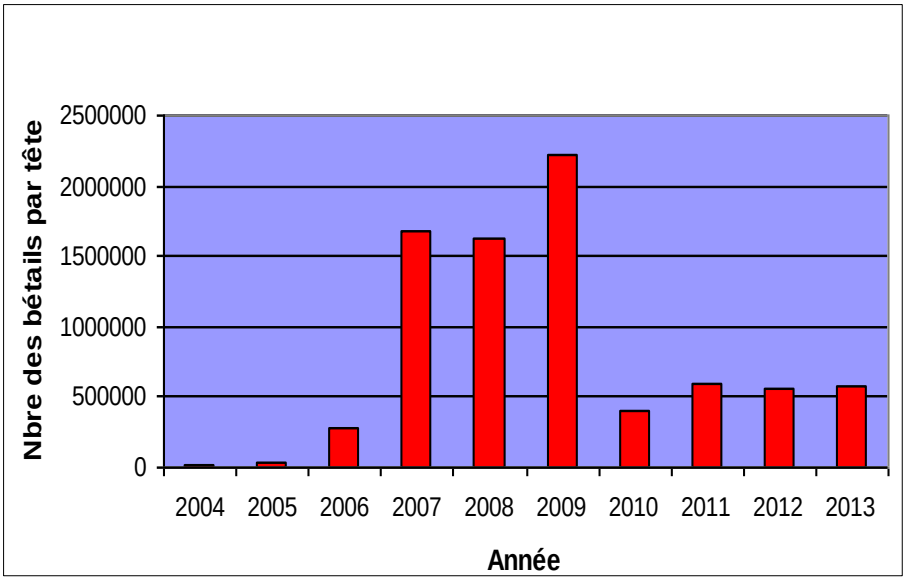
2.1.4 Port de bétail de Damerjog

Le port de Djibouti, à l'instar d'autres ports (Bossasso, Berbera, etc.), sert aussi de port d'embarquement de bétail à destination des pays du golfe. Les exportations de bétail ont pris de l'ampleur depuis l'ouverture de centre quarantaine en 2006 à Damerjog, localité située à une dizaine de kilomètres de la capitale. Le coût de construction de ce centre est estimé à 20 millions de dollars et sa gestion est conviée à l'établissement Abu Yasser International, propriété d'un investisseur saoudien. Doté d'un laboratoire médical performant, le centre accueille aussi bien du cheptel djiboutien, mais surtout du cheptel en provenance des pays limitrophes.

En effet, les estimations concernant le cheptel djiboutien varient énormément d'une étude à une autre. Cette variabilité statistique est due au caractère nomade de l'élevage djiboutien et sa mobilité aléatoire en fonction des pluies et des pâturages. Ainsi, la majeure partie des bétails provient des pays limitrophes (Éthiopie et Somalie). Assurant déjà une partie des exportations des bétails, l'ouverture de centre régional, l'unique centre agrée (reconnu) par les Etats du golfe, principaux pays importateurs, a constitué un élément amplificateur en attirant la quasi-totalité des exportations de la région sur Djibouti.

106 Depuis la fermeture des salines à la fin des années 40, Djibouti ne produisait plus du sel destiné à l'exportation, chose qui sera possible avec le projet du port de Goubet exclusivement dédié à cet usage. On prévoit de produire environ 5 millions de tonnes de sel par an destinées essentiellement aux marchés de l'Asie du Sud –Est.

Figure 28 : Évolution du trafic de bétail par tête : 2004 - 2013



Source : Port de Djibouti, ministère de l'Agriculture

Avant l'ouverture du centre de quarantaines en 2005, on estimait le trafic de bétail à environ 30 000 têtes par an. Il passe de 39124 têtes en 2005 à plus de 287 325 têtes en 2006 soit une augmentation de 86 %. En 2009, il atteint un peu plus de 2 millions de têtes (Figure 28). Ces augmentations du trafic s'expliquent principalement par l'embargo imposé par les pays du golfe aux importations animales somaliennes à cause de la peste bovine (Pinauldt, 2009).

Toutefois, le trafic décroît à partir de 2010, année de la levée de l'embargo. Cette décision affecte le trafic de bétail puisque celui est divisé presque quatre même si le trafic se stabilise aux alentours de 500 000 têtes par an. Des chiffres qui demeurent encore significatifs en comparaison avec ceux de la période antérieure à l'ouverture du centre. Les autorités du pays souhaitent donc déplacer ce trafic vers un nouveau port exclusivement consacré à cette fin. Le site choisi pour abriter ce port est à proximité du centre de quarantaine.

Enfin, avec le projet de transfert des activités de l'ancien port vers la zone de Doraleh avec la construction d'un port multifonctionnel, le Gouvernement djiboutien prévoit de dissocier le trafic de bétail des autres activités. D'où la raison d'être du nouveau port de bétail de Damerjog.

Encadré 1 : **Corrélation entre la période de pèlerinage et le trafic de bétail**

Bien que le centre soit opérationnel durant toute l'année, la demande augmente habituellement lors de la fête de l'Aïd-Adh c'est-à-dire pendant le pèlerinage à la Mecque. Le pèlerinage, 5e pilier de l'Islam, rassemble chaque année environ deux millions de fidèles à la Mecque. Et le Coran oblige chaque pèlerin à sacrifier un animal. L'accomplissement de ce rite abrahamique génère une très forte demande de bétail à laquelle compte prendre part le centre de Damerjog.

Eu égard aux estimations fournies par les autorités du port, pour la seule période du pèlerinage, le port traite 1/3 de la demande annuelle. Cela constitue un énorme défi logistique pour le port de Djibouti. D'où la nécessité de transférer le trafic de bétail dans un nouveau port, en l'occurrence, le port de Damerjog.

2.2 Zones d'activités industrialo-commerciales

2.2.1 Le dry port : la première phase d'extension portuaire

Avec le regain des activités du port soutenu par la demande éthiopienne, le port se retrouve dans une situation de congestion. D'autant plus que les Éthiopiens, profitant des avantages consentis par les nouvelles clauses de l'accord Djibouto-Ethiopien sur l'utilisation du port[107], ne transfèrent pas rapidement leurs marchandises. Cette situation amène les autorités portuaires à réfléchir sur l'extension de l'espace de stockage du port.

Ainsi, en 2001 les autorités portuaires optent pour l'aménagement d'une aire de stockage de 40 hectares, appelé Djibouti Dry Port (DDP), à environ 2 km du port. Financée conjointement par le port et par des intérêts privés djiboutiens (Société Immobilière de Djibouti, Boreh Investment), cette structure d'entreposage moderne et sécurisé permet non seulement le stockage des marchandises (le régime douanier de

[107] L'accord de 1996 sur « **l'utilisation du port et l'acheminement des marchandises éthiopiennes** » permet aux importateurs éthiopiens de bénéficier d'une période de grâce de 45 jours c'est-à-dire que les marchandises peuvent séjourner à Djibouti durant cette période sans payer de frais de stockage

l'entrepôt lui convenant), mais aussi la commercialisation de biens d'équipements domestiques de véhicules ou de matériels pour l'industrie et les travaux publics. Le Dry port accueille donc, en priorité, le stationnement de longues durées notamment les marchandises en transit pour l'arrière-pays éthiopien.

2.2.2 Chantier naval d'Obock

Le chantier naval d'Obock s'inscrit lui aussi dans la logique de diversification de service portuaire. Ainsi, est signé en mai 2014 un accord entre le Gouvernement et le groupe chinois *Touchroad* relatif au financement de la construction de ce chantier. Les autorités djiboutiennes souhaitent profiter de l'intense trafic transitant par le détroit de Bab el-Mandeb en leur offrant des prestations de services (réparations). Selon le président des autorités des ports et zones franches, Aboubaker Hadi, chaque année environ 22 000 navires franchissent le détroit de Bab el-Mandeb qui sont obligés en cas de problèmes techniques de naviguer plusieurs jours voire des semaines avant de trouver un chantier naval capable de faire les réparations.

Avec ce chantier naval, les autorités portuaires visent à attirer, dans un premier temps, il s'agit d'attirer dans un premier temps 5 à 10 % des navires demandeurs de réparations lourdes ou légères et, par voie de conséquence, de désenclaver économiquement la région sinistrée d'Obock. Une telle stratégie n'est pas éloignée de celle visant à attirer le trafic de transshipment puisque toutes les deux sont basées sur la proximité avec la grande route maritime.

Délaissé au siècle dernier au profit de Djibouti, Obock bénéficie donc aujourd'hui de la nouvelle politique publique économique stimulée à la fois par l'arrivée d'investissements privés dans le domaine des transports et par la demande éthiopienne.

Consciente de l'étroitesse de son marché intérieur, estimé à moins d'un million de consommateurs, la République de Djibouti souhaite développer davantage le secteur de transport en parsemant le long de sa façade maritime des installations portuaires capables d'alimenter non seulement l'Éthiopie, mais aussi l'ensemble des pays de COMESA. Cependant, ces nouveaux projets portuaires ne concernent pas seulement le

Nord du pays. D'autres projets sont prévus et concernent la façade maritime du Sud du pays.

La stratégie djiboutienne de multiplication de l'offre portuaire n'est pas en soi nouvelle puisqu'elle ne fait que poursuivre celle qui a prévalu depuis la création de la République de Djibouti. Il s'agit toujours de profiter de l'emplacement géographique du pays en accentuant la construction des infrastructures de transport (port, chemin de fer, etc.) pour le développement socio-économique du pays.

Mais cette fois-ci, la nouveauté est seulement que les pouvoirs publics ont, grâce aux partenariats privés, la possibilité d'étendre les infrastructures de transport c'est-à-dire sur le reste du territoire et ainsi de corriger la dichotomie de l'économie nationale dont l'essentiel reste concentré dans la capitale. Cette situation « *macrophagique* » issue de l'époque coloniale est en passe d'être inversée pour la première fois.

2.2.3 La zone franche : élément génératrice d'activités connexes ?

La zone franche est le troisième volet du projet de développement portuaire initié par les autorités djiboutiennes avec Dubaï. La zone franche de Djibouti (DFZ) mise en service en 2004 a nécessité un financement de 35 millions de dollars supporté entre autres par Djibouti Dry Port (DDP), un joint-venture composé de Port Investment (60 %), groupement de partenaires privés djiboutiens, du PAID (23 %), et de la société immobilière de Djibouti (17 %). La création de cette zone franche devait soutenir l'activité portuaire en s'appuyant sur l'exemple dubaïote où ports et zones franches sont associés pour générer plus d'actifs. Ainsi, dans l'optique de bénéficier du savoir-faire des Émiratis dans la gestion des zones franches, l'État accorde un contrat de gestion à Jebel Ali *Free Zone Authority* (JAFZA) pour l'ensemble des zones franches de Djibouti[108] y compris la DFZ. Toutefois, en raison de manque d'implication de JAFZA, le contrat a été modifié en « contrat de conseil ».

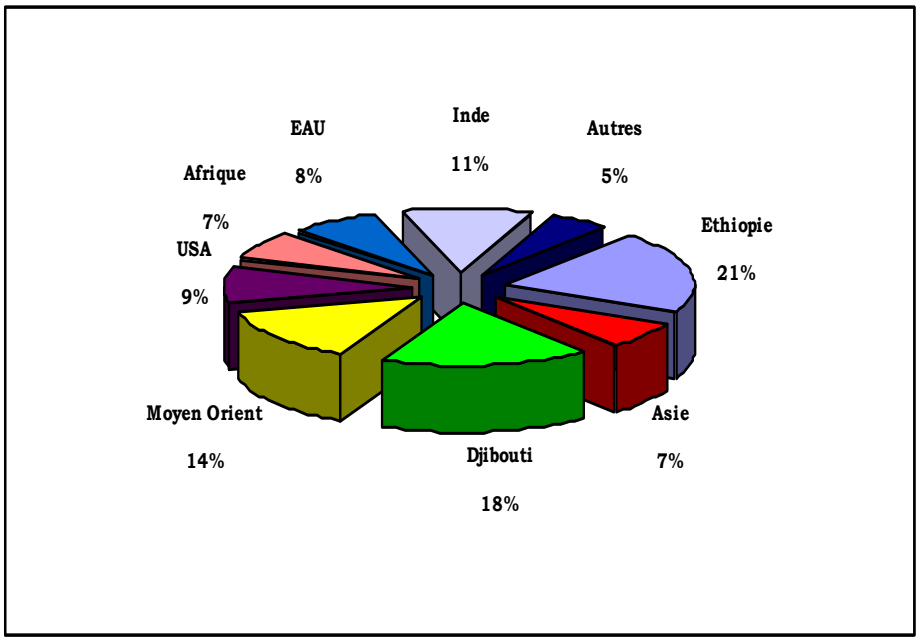
108 Djibouti disposait déjà une zone franche, gérée par la chambre de commerce et d'industrie avant la construction de cette nouvelle zone franche en 2004.

Cette nouvelle zone franche dispose d'une superficie de 17 hectares. La première "phase d'exploitation" consiste en la construction de hangars avec des bureaux, et de lots de terrains allant jusqu'à 10 000 m2. Toutefois, la seconde phase qui devait compléter l'offre de la zone franche n'a jamais démarré. À travers ce partenariat, JAFZA devait permettre à Djibouti de bénéficier de son expérience dans le domaine du développement et de la gestion des zones franches, ainsi que son réseau de promoteurs potentiels. L'objectif étant de créer un milieu propice au développement des petites et moyennes entreprises dans le secteur de la transformation, de l'assemblage et des services. Il s'agit ici de créer un tissu des petites et moyennes entreprises capable de générer des emplois.

L'idée de faire de Djibouti un centre régional d'échanges commerciaux remonte déjà à la période coloniale. En fait, l'objectif était de développer des zones franches avec des activités d'import-export, de service ou d'opérations logistiques à valeur ajoutée réalisées dans le contexte d'une plate-forme logistique multimodale afin de pénétrer d'abord le marché éthiopien ensuite celui des États du COMESA. Les autorités djiboutiennes espéraient qu'à court terme la zone franche puisse accueillir certaines activités délocalisées de Jebbel Free Zone (Dubaï), en vue de servir au moins le marché de l'Afrique de l'Est. Il s'agit donc de soutenir à la fois la fonction de desserte du port de Djibouti, mais également de créer du volume des marchandises pour attirer davantage les armateurs qui font par ricochet utiliser Djibouti comme port d'éclatement régional.

Toutefois, bien que, depuis sa création en 2004, la zone franche ait attiré une centaine de promoteurs- investisseurs d'Afrique, des Émirats Arabes Unis, du Qatar, et d'Asie (Figure 29). Toutefois, la quasi-totalité des sociétés implantées dans la zone franche n'assure pas d'activités de transformation et d'assemblage. La majorité d'entre elles sont dans le secteur de services, surtout de la distribution, de la logistique et du conseil (Figure 30).

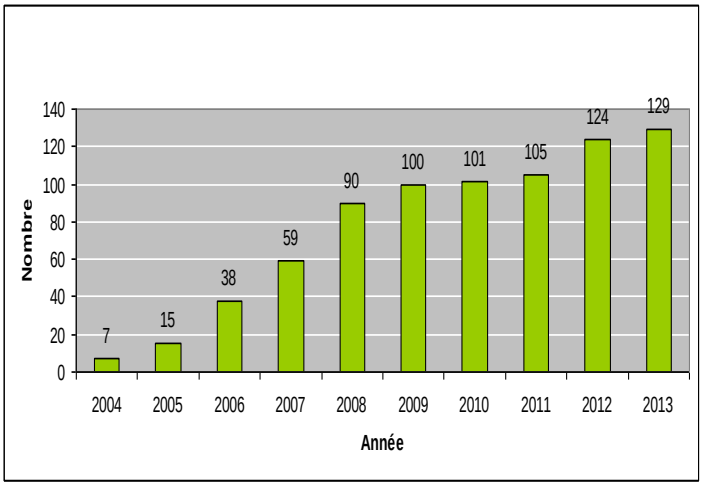
Figure 29 : évolution de nombre des sociétés installées dans la zone franche par nationalité



Source : Zone franche

La zone franche de Djibouti n'a donc pas atteint ses objectifs – les biens et services proposés par ces investisseurs ne sont pas tournés vers l'exportation, principalement vers les marchés de la sous-région et de la région –, mais elle abrite de nombreux importateurs qui distribuent les marchandises au marché domestique à travers leurs filiales établies hors zone franche à Djibouti. Ces sociétés importatrices ne paient pas alors les droits de douane et les taxes qu'à la sortie des marchandises. En fait, elles se servent de la zone franche comme un lieu de stockage pour faire face aux différents aléas du marché (prix, quantité, disponibilité immédiate, etc.) (EDIC, 2015).

Figure 30 : nombre total de sociétés installées dans la zone franche



Source : Zone franche

Les événements internationaux n'ont pas seulement influé sur le développement de l'infrastructure portuaire, mais ont également contribué aux changements du statut portuaire amorcés à partir des années 50**.** En effet, afin de rester compétitives face à la concurrence régionale, les autorités successives de ce territoire ont constamment adapté la gouvernance portuaire au contexte de chaque période.

3 Conclusion :

Point d'appui créé à la fin du XIXe siècle, Djibouti (d'abord Obock) devait servir d'escale de charbonnage à la flotte française en partance pour l'Extrême-Orient. Le port de Djibouti est donc une résultante de la politique d'expansion coloniale française qui coïncide avec l'ouverture du canal de Suez. L'ouverture de Suez, tout en raccourcissant la distance entre l'Europe et l'Asie, a donné un caractère stratégique à l'ensemble des anciens ports (Aden, Djeddah, Massawa) sur le pourtour de la mer Rouge, mais aussi à l'émergence des nouveaux (Djibouti, Assab).

Choisis généralement pour leur configuration géographique, ces sites (ports) devaient répondre un certain nombre des conditions (un bon mouillage et bien abrité avec une possibilité de rayonnement sur un vaste arrière-pays). Bien que son territoire soit exigu, Djibouti avait l'avantage de disposer d'un vaste arrière-pays, l'Abyssinie. À l'instar d'autres ports (Mombasa, Dar-el Salam, Maputo, Abidjan, Dakar), Djibouti a d'abord eu une fonction militaire avant de se positionner en place commerciale. Ils ont donc constitué un élément clef du dispositif colonial. Ces ports « comptoirs » ont souvent été de tête de pont pour la pénétration des régions de l'intérieur suite au traité de Berlin (1884) où le partage de l'Afrique est orchestré par les puissances coloniales.

La France qui avait déjà le regard tourné vers l'Abyssinie, l'objet de toutes les convoitises des puissances européennes, a su bien manœuvrer pour lier le destin de sa colonie à celui de son grand voisin. C'est avec la construction d'une voie ferrée liant le nouveau port (Djibouti) à l'Éthiopie de Ménélik, désireuse d'un accès à la mer, que la seconde fonction portuaire prend réellement tout son sens. Désormais, Djibouti n'est

plus uniquement une escale sur la route de l'Extrême-Orient, elle est aussi le débouché maritime de l'Éthiopie. À partir de cet instant, l'activité du port va osciller entre une fonction d'escale et une autre de desserte de l'arrière-pays éthiopien. L'importance de l'une par rapport à l'autre dépend essentiellement du contexte géopolitique régional et international. Ainsi, le transit éthiopien a constitué la principale activité du port jusqu'au milieu des années 50 avant d'être éclipsé par le soutage des navires en combustible (fonction d'escale) jusqu'à la fermeture de Suez en 1967.

La politique portuaire de Djibouti est une succession d'adaptation aux opportunités du moment et au contexte géopolitique comme en témoigne le chevauchement de deux fonctions tout au long de son histoire. Tantôt le regard est tourné vers le large avec l'activité de soutage tantôt c'est l'arrière-pays qui prime avec une prédominance de l'activité de transit. Cela n'empêche pas que parfois les deux fonctions cohabitent. La crise des fonctions traditionnelles au milieu des années 70 incite les autorités djiboutiennes à œuvrer pour une nouvelle spécialisation en se positionnant dans le trafic conteneurisé (transshipment). L'ouverture du premier terminal à conteneurs en 1985 témoigne de l'engagement djiboutien pour une politique de diversification de l'activité portuaire. Pourtant, les changements tant espérés n'arrivent qu'au début des années 2000 avec l'arrivée des opérateurs internationaux (DPW, China Merchant International Holding) dans la gestion portuaire suite au retour des Éthiopiens au port.

Les nouvelles dynamiques, impulsées dans le domaine des infrastructures avec le concours des partenaires étrangers, placent, aujourd'hui, Djibouti comme un nœud maritime majeur sur l'échiquier du réseau mondial de transport. Toutefois, l'enjeu pour Djibouti est pouvoir concilier ses intérêts et son agenda à celui de ces partenaires (surtout chinois) sans lequel la modernisation des équipements et le développement des nouvelles infrastructures n'auraient sans doute pas été possibles.

Toutefois, la concentration des nouvelles constructions principalement dans le domaine portuaire ne doit pas faire oublier que les connexions avec l'arrière-pays sont indispensables à la compétitivité des ports djiboutiens. Le développement des corridors de transit participe à l'insertion des économies africaines aux échanges mondiaux. La

construction d'un nouveau chemin de fer entre Djibouti (port) et Éthiopie (arrière-pays) réaffirme l'importance du corridor de Djibouti en lui conférant un avantage concurrentiel sur les autres ports de la région. Ceci sera l'objet de notre troisième partie de cette thèse, partie qui nous mènera à s'interroger sur le fonctionnement de ce corridor et son impact sur l'ensemble des territoires concernés.

Partie 3

Le corridor : un simple couloir de transit ou un élément structurant des sociétés et des territoires

Introduction

Si le port demeure généralement la voie privilégiée de toute entrée de marchandises destinées à l'arrière-pays, il doit nécessairement s'appuyer sur un réseau de transport terrestre capable d'alimenter cet arrière-pays. Le système se compose donc sur trois éléments : le port lui-même, l'arrière-pays (ensemble de points dépendant) et le réseau reliant les deux. Si sur les deux premières parties, nous avons uniquement considéré les deux premiers. Cette partie se focalise sur ce dernier segment qui passe souvent au second plan dans les discours sur les ports, leur fonctionnement et donc de leur arrière-pays. C'est pourquoi nous engageons le débat sur le corridor de transport considéré comme le principal paradigme de l'accessibilité aux arrière-pays portuaires (Van Klink, Van Den Berg, 1998, Rodrigue, 2004).

Aujourd'hui, pour n'importe quel port, pour être compétitif sur un marché, il ne suffit plus seulement de développer les infrastructures portuaires *« se focaliser uniquement sur la supériorité matérielle d'un port, quand on évalue sa compétitivité, ne rend pas compte de la réalité des chaînes d'approvisionnement »* (Notteboom, 2009). Les réseaux de transports terrestres permettant l'accès à l'arrière-pays doivent être, d'une part, de bonne qualité, et d'autre part, garantir l'acheminement des marchandises à moindre coût vers la destination finale. Les liaisons avec l'arrière-pays jouent donc un rôle clé dans la concurrence et la coordination entre les différents acteurs de la chaîne de transport (Notteboom, Rodrigue, 2005). C'est la raison pour laquelle, la disponibilité des infrastructures de transports terrestres performantes constitue un enjeu majeur pour n'importe quel port du monde. En somme, on ne saurait évoquer la compétitivité d'un port sans faire référence aux connexions avec l'arrière-pays, source de clientèle.

Malgré l'évacuation par voie routière de la quasi-totalité du transit éthiopien, le transport terrestre ne semble pas bénéficier de la même attention, de la part des investisseurs, que le secteur portuaire. Ainsi, la route nationale (N1) communément appelée corridor routier international, seule voie exutoire du transit éthiopien, n'a vraiment pas bénéficié d'investissements à la hauteur de son rôle excepté les réhabilitations ponctuelles de certaines portions.

Par ailleurs, le long déclin du train puis son interruption totale en 2011 n'ont pas vraiment bénéficié aux transporteurs routiers djiboutiens. Ce qui explique que le marché du fret international reste essentiellement aux mains des Éthiopiens.

Nous tenterons de démontrer dans cette partie qu'en dépit du souhait des autorités éthiopiennes de diversifier les corridors de transit, on assiste à une certaine continuité quant au choix d'accès aux ports littoraux en dehors du facteur instabilité politique. Ce faisant, nous revisiterons le concept du corridor de transport à l'aune de l'exemple de Djibouti, en particulier son port et son hinterland éthiopien. Notre démonstration s'appuie sur trois points essentiels : la structure, les acteurs de la gestion et de l'utilisation du corridor et le territoire de ce dernier

Chapitre 1 :

Le corridor : un chemin de fer et une route aux évolutions contrastées

Si le constat sur la situation des transports en Afrique reste unanime, l'Afrique cumule le plus faible réseau de transport avec le coût le plus élevé au monde. La situation est encore criante pour les États enclavés du continent où les coûts inhérents au transport peuvent atteindre plus de 40% anéantissant ainsi la compétitivité des produits exportés et réduisant considérablement le pouvoir d'achat local (Raballand& al., 2008, Teravaninthorn, Raballand, 2009). Le prix du transport représente 15 % (20% pour les pays enclavés) des exportations en Afrique, nettement supérieur à celui en vigueur dans toutes les autres régions du monde. À titre d'exemple, le coût de transport n'est que 8 % en Asie alors qu'il ne représente que 5% en Europe de l'Ouest (Ackah, Morrissey, 2005). Au-delà de la cherté du coût de transport, le continent africain présente une autre particularité au niveau des transports à savoir la grande similarité des corridors de transit face à l'instabilité. En effet, face à des marchés de consommations limités (faible densité de peuplement et faible pouvoir d'achat), l'instabilité demeure le principal facteur de recomposition portuaire et donc de couloir de transit. Tous ces problèmes affectent forcément le corridor djiboutien. Mais dans quelles mesures ? Le fonctionnement de ce dernier présente-t-il le même aspect que les autres corridors d'Afrique ? Qu'est-ce qui fait la spécificité de ce corridor reliant les deux économies dans les jeux des acteurs impliqués, mais aussi dans l'interaction entre ce corridor et les territoires traversés ?

1 Corridor : concept, limite géographique et dynamisme

Bien que le concept de corridor soit un terme polysémique (géologie, urbanisme, biologie, géographie), dans son acceptation géographique, il provient initialement des études d'analyse et de topologie (Kansky, 1963 ; Cole & King, 1968). Le corridor est utilisé pour décrire des processus de désenclavement des arrière-pays (Prentice, 1996,

Debrie, 2001, Steck, 2004), pour identifier des axes de transport (Luiz & Paulo, 1996), mais également l'accès aux ressources (Neudorf& Hassan, 1996, Pelletier, 2012) ou encore pour décrire les réseaux routiers à différentes échelles (Doxiadis, 1978).

Le corridor sert aussi d'instrument de planification (Siarov, 2003) et constitue un élément fédérateur des différents acteurs (publics, privés) de la chaîne de transport (Reynaud et al. 1996). D'autres auteurs se sont penchés, quant à eux, sur la question relative à la délimitation du corridor, par le biais d'approches ou méthodes différentes. Il s'agit entre autres du modèle de gravité (Rodrigue, 2004), de l'offre et de la demande (Bruisma et al., 1997 ; De Corza-Souza, Cohen, 1999 ; Berthaud, David-Nozay, 2000) ou encore de l'analyse multicritères (Reggiani et al., 1995). Toutefois, selon Claude Comtois, il est illusoire et aléatoire de délimiter le corridor, quelle que soit la rigueur de la méthode employée étant donné que ce n'est pas l'analyse de la périphérie qui importe, mais plutôt son contenu (Comtois, Debrie, 2010 ; Comtois, 2012). Autrement dit, l'analyse doit davantage s'intéresser ou s'orienter vers ce qui favorise la concentration d'activités le long d'un axe par rapport un autre de taille similaire. Ceci explique le dynamisme du corridor, favorisé par plusieurs facteurs allant des conditions de transport et du marché, mais également de leur évolution respective et leur impact mutuel (Amjadi, Winters, 1997, Lakshmann, Anderson, 1999).

De ce fait, l'importance que revêt la compréhension des composantes physiques de corridors (les réseaux, les équipements de transport et de télécommunication) et non physiques (le capital, les connaissances, la main d'œuvre et les ressources appliquées aux réseaux physiques) demeure capitale. En dépit de la diversité de ses emplois, et quelles que soient les échelles et la discipline, le corridor est toujours abordé ou défini par rapport à sa forme continue, à sa fonction de conduit ou d'obstacle aux flux de matières ou/et d'informations (Carrière et al., 2008). Dans ce cas précis, quels sont les facteurs qui interviennent c'est-à-dire qui favorisent la formation des corridors ?

La littérature scientifique avance deux idées quant à la formation de corridor et leur consolidation. Une première qui met l'action sur l'importance des ports dans le développement des corridors (Klink, Berg, 1998 ; Robinson, 1998 ; Notteboom, Rodrigue, 2005). Ainsi, ces auteurs défendent le rôle historique des ports dans le développement

des corridors, corridors qui permettent la connexion des arrière-pays portuaires aux façades maritimes.

La deuxième idée plus récente, quant à elle, privilégie le rôle des acteurs intervenant dans la chaîne logistique. Il s'agit des expéditeurs, des transporteurs, mais également des opérateurs (terminaux portuaires et plateforme logistique) qui contribuent au développement du commerce international grâce à leur capacité et leur savoir-faire pour surmonter les barrières et les obstacles frontaliers. C'est pourquoi par exemple Rimmer soutient que ce sont ces derniers (expéditeurs, transporteurs, etc.) qui sont à même de contribuer à l'intensification voire au développement des corridors (Rimmer, 1999).

Un autre fait marquant du développement des corridors est qu'à partir des années 90, leur promotion connaît une montée en puissance consécutive à l'ouverture et à l'accélération des flux d'échanges amorcée par la fin de la guerre froide. Cette politique d'ouverture prônée par les institutions internationales (OMC, BM, FMI), mais également par les organisations d'intégration régionales (COMESA, ASEAN, ALENA) contribue à une double mobilité des grands groupes aussi bien à l'échelle mondiale que régionale.

Aujourd'hui, l'intensification et la massification des échanges ne sauraient se faire sans l'amélioration des infrastructures de transport (CEMT, 2005). C'est la raison pour laquelle les espaces de transport et de communications au premier desquels se trouvent les corridors doivent être organisés en vue de refléter les profondes mutations de l'économie mondiale.

Cette logique est mise en évidence par la concentration des investissements sur quelques axes/corridors reliant généralement deux pôles économiques et impactant peu sur les territoires (ou espaces) intermédiaires traversés. Autrement dit, la logique économique des grands opérateurs mondiaux prime sur la politique de transport des États (Lombard, Ninot, 2012). En apportant plus facilement leur aide à la réhabilitation des voies existantes, mais rarement à la construction des nouvelles, les institutions financières internationales ne font que soutenir la logique économique des grands opérateurs de transport.

En Afrique, les problématiques de développement sont généralement liées à la question des transports. La façon dont les différents territoires sont interconnectés et échangent leurs services a une influence décisive sur le développement du continent. La Commission Economique Africaine (CEA) est sensible à l'importance des transports et affirme que « *les transports constituent l'un des éléments indispensables à la croissance et développement socio-économique* » (CEA, 2007). L'organisme de programme des politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), quant à lui, met en évidence cette causalité en affirmant que «*la compétitivité de l'ensemble des économiques du continent repose en grande partie sur le bon fonctionnement des corridors, en particulier pour les pays sans littoral* » (SSATP, 2007). Le constat dressé par le programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) est encore plus frappant:

- 40 corridors principaux assurent 40% des échanges internationaux,
- 19 ports assurent 70% des échanges internationaux,
- 53 aéroports représentent 90% du trafic aérien du continent montrant ainsi le rôle crucial des ports et des corridors en matière d'insertion de l'Afrique dans l'économie mondiale.

De ce fait, l'accessibilité et l'intégration au transport demeurent incontestablement des conditions nécessaires pour le développement. Il apparaît donc le rôle déterminant des corridors qui peuvent être désormais considérés comme de véritables vecteurs de développement (CNUCED, 2008).C'est dans cette optique qu'en 2003 le programme Almaty a été initié par les Nations Unies afin de soutenir le développement des infrastructures de transport en Afrique. Ce programme vise à faciliter le transit en particulier pour les pays enclavés et les petits pays insulaires. Dans le cadre de ce programme, 28 corridors ont été retenus sur l'ensemble du continent, c'est dire l'immense besoin du continent en matière d'infrastructures de transports.

Un autre fait marquant est que la majeure partie des corridors du continent africain répond davantage à une logique de sécurisation des transports face à l'instabilité politique que connaissent (ou ont connu) certains États littoraux (Côte d'Ivoire en 2000, Érythrée en 1998). Une autre particularité des corridors africains et qu'ils relient souvent deux pôles économiques majeurs. Il s'agit dans la plupart de cas d'une liaison entre un

port et une ville (souvent la capitale d'un autre État) de l'intérieur pour servir de débouché maritime à un État enclavé (Brunet et al. 1992).

Bien qu'il ne s'agisse pas de faire une relecture du concept de corridor, nous pensons que ce cadre théorique devrait nous permettre d'engager notre réflexion sur les principaux corridors de l'Afrique de l'Est, en particulier ceux utilisés pour approvisionner l'Éthiopie, le pays le plus peuplé du monde en situation d'enclavement maritime. La façade est africaine n'a pas bénéficié d'une attention particulière exceptée les travaux de Hoyle (1970, 1978, 1983, 1986, 1993) consacrés essentiellement aux ports kenyan et tanzanien, et ce, à la différence de la façade ouest-africaine. Cette dernière a fait l'objet de nombreuses études (Charlier, 1995, 1996 ; Steck, 1996, 2004 ; 2012 ; Debrie, 2001; Debrie, Eliot, Steck, 2003 ; Ndjambou, 2004, Alix, 2012, 2013 ; Lombard &Ninot, 2010, 2013 ; Pelletier, 2012 ; Dicko, 2013 ; Lihoussou, 2015) consacrées entre autres à la concurrence interportuaire, relations villes – ports ou encore les liaisons avec les arrière-pays continentaux.

Ainsi, la transformation économique de l'Éthiopie et l'instabilité régionale semblent redistribuer les cartes entre les ports de l'Afrique de l'Est surtout ceux de la Corne d'Afrique, donc une concurrence plus âpre des différents corridors de transit de la région. Ce cheminement vers une plus grande concurrence entre les principaux corridors de la région laisse présager la bataille pour la place du hub régional capable de faire la connexion entre cette partie du continent et les courants (échanges) mondiaux.

L'instabilité est un facteur de redistribution portuaire, car dès lors qu'un État de la façade maritime connaît une déstabilisation, ses infrastructures de transport (port et corridors terrestres) ne sont plus en mesure d'alimenter l'arrière-pays. Ceci oblige souvent les États continentaux, mais également les opérateurs de transport à adapter leur stratégie en orientant leur trafic vers d'autres ports et corridors. De ce fait, dans un marché aux potentialités limitées, toute fermeture d'une voie de transit est l'occasion pour d'autres de se positionner pour capter le transit à destination des régions de l'intérieur. Elle est aussi l'occasion pour les États enclavés de diversifier leurs voies d'approvisionnement. Ainsi, le facteur instabilité constitue l'un des principaux éléments de concurrence interportuaire sur le continent africain.

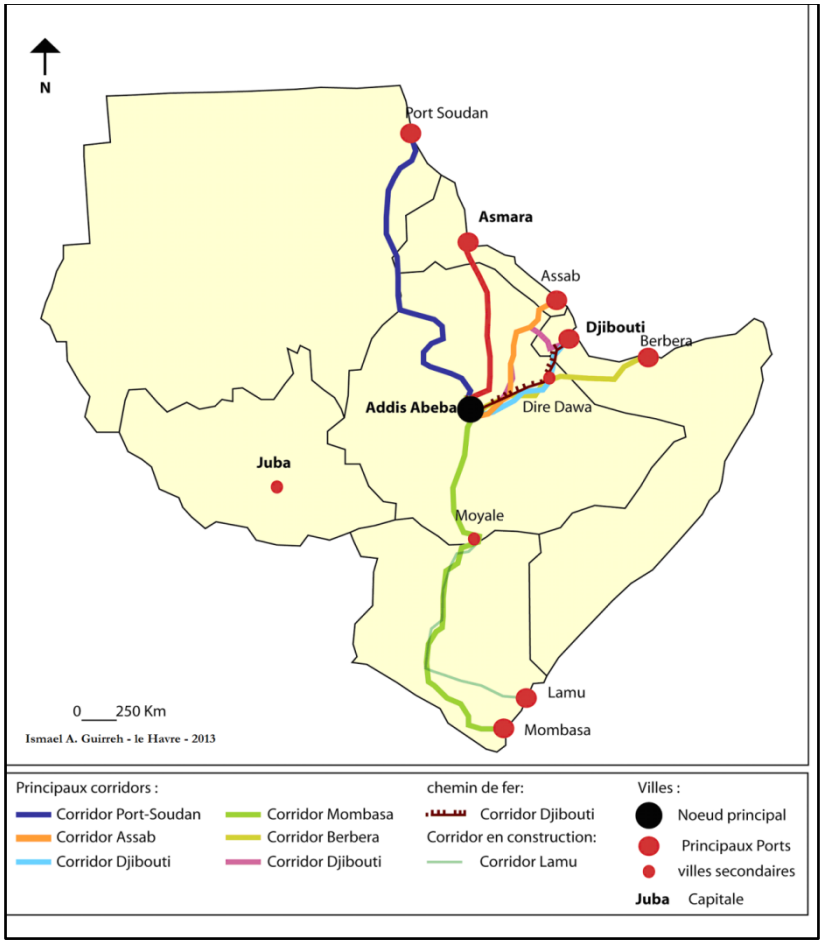
1.1 Les principaux corridors d'approvisionnement éthiopien

En dépit de l'utilisation quasi exclusive du port de Djibouti pour ses approvisionnements depuis 1998, l'Éthiopie dispose également de plusieurs autres possibilités portuaires allant de Port-Soudan (Soudan) jusqu'à Mombasa (Kenya) en passant par Assab et Massawa (Érythrée) et Djibouti. À cela s'ajoutent les ports somaliens (Mogadisho, Bossaso, Kismayo etc.) notamment celui de Berbera au nord du pays.

Toutefois, à l'heure actuelle, les Éthiopiens ne peuvent pas utiliser simultanément ces différents ports soit pour des raisons de distance géographique (Port-Soudan, Mombasa), politique (ports érythréens), soit pour des raisons de limites infrastructurelles (ports somaliens). En fait, les ports de Port-Soudan, de Massawa et de Mombasa sont excentrés par rapport au cœur de « l'Éthiopie utile », composé des régions densément peuplées où se concentrent les principales villes éthiopiennes (Dire-Dawa, Nazareth, Debre-Zeyt, Addis-Abeba). Quant aux principaux ports somaliens, excepté Berbera, ils restent inutilisables en raison de la situation politique du pays en proie à la guerre civile depuis la chute de Siad Barré en 1991 (Figure 31).

Au-delà des facteurs géographiques ou infrastructurels faisant que l'Éthiopie utilise certains corridors comme de voie exutoire alors que d'autres sont très rarement sollicités résulterait en grande partie de la période coloniale. Pour bien comprendre cette inégale utilisation de ces différents corridors par l'Éthiopie, en particulier, la singularité des corridors kenyan et soudanais, il est nécessaire de revenir au partage de la région par les puissances coloniales à la fin du XIXe siècle. Après avoir échappé à la domination européenne, l'Éthiopie a fait le choix de lier principalement son destin économique à la France à travers sa colonie (actuelle Djibouti). C'est pourquoi le cloisonnement territorial consécutif au découpage (cf.1.3.2) colonial a restreint principalement le transit éthiopien sur les corridors djiboutien et érythréen.

Figure 31: les principaux ports corridors pour l'Éthiopie



Par conséquent, comme nous l'avons déjà montré (cf. partie 1) les autorités éthiopiennes avaient privilégié l'option française c'est-à-dire le port de Djibouti. En effet, dès l'entrée en fonction de la voie ferrée Djibouti – Addis-Abeba en 1917, l'essentiel des échanges éthiopiens est concentré sur Djibouti (Pinneda, 1995). Les autres corridors d'approvisionnement n'étaient pas certes complètement fermés au regard des statistiques des années 30 : Djibouti 70 %, Soudan 12 %, Érythrée 8 %, Somalie (italienne) 6 % et Somaliland 3 % (Zervos, 1935). Toutefois, elles mettent en évidence qu'avec la rentrée en activité de la ligne ferroviaire, Djibouti devient la principale porte d'entrée de l'Éthiopie. Cette prédominance du corridor Djibouti – Addis-Abeba s'observera tout au long du XXe siècle.

Les corridors « britanniques » ont historiquement faiblement servi l'Éthiopie, confirmant ainsi l'influence du morcellement géopolitique et administratif de la période coloniale sur les réseaux de transport du continent (Hoyle, Charlier, 1995).

De ce fait, l'Afrique de l'Est n'a pas échappé à cette situation, en particulier, l'Éthiopie qui privilégie toujours les corridors de l'époque coloniale. Même si les Éthiopiens souhaitent diversifier les options portuaires pour des raisons sécuritaires, mais aussi dans le souci de permettre à chaque région de s'approvisionner au port le plus proche pour leur développement économique (Tamru, 2012). Ainsi, le port de Berbera servirait la région somalienne de l'Éthiopie tandis que les régions du nord (Amhara, Tigrée) s'approvisionneraient à partir de Port-Soudan. Il n'empêche que la situation du transport international notamment les liaisons entre l'Éthiopie et ses voisins littoraux demeurent encore tributaires des anciennes pistes et réseaux de transport. Ainsi, au lendemain des indépendances, rares sont les États africains qui ont initié une politique de transport capable d'inverser les systèmes issus de cette période.

1.2 Primauté du corridor djiboutien : un choix d'origine politique

Si la domination de la voie de sortie de l'Éthiopie est depuis 20 totalement djiboutienne, les liens entre ce pays et le port de Djibouti remontent l'émergence même des deux pays à la fin du XIXe. Les voies utilisées par les marchandises éthiopiennes montrent sur le long terme remarquablement stable : la voie ferrée inaugurée dès 1917 et la route de Galafi (comme la nomme les Djiboutiens) bien plus tard. Ces deux corridors ont bien joué un rôle particulier pour Djibouti, leur fonctionnement est différent.

2 Le chemin de fer : premier corridor d'approvisionnement de l'Éthiopie moderne

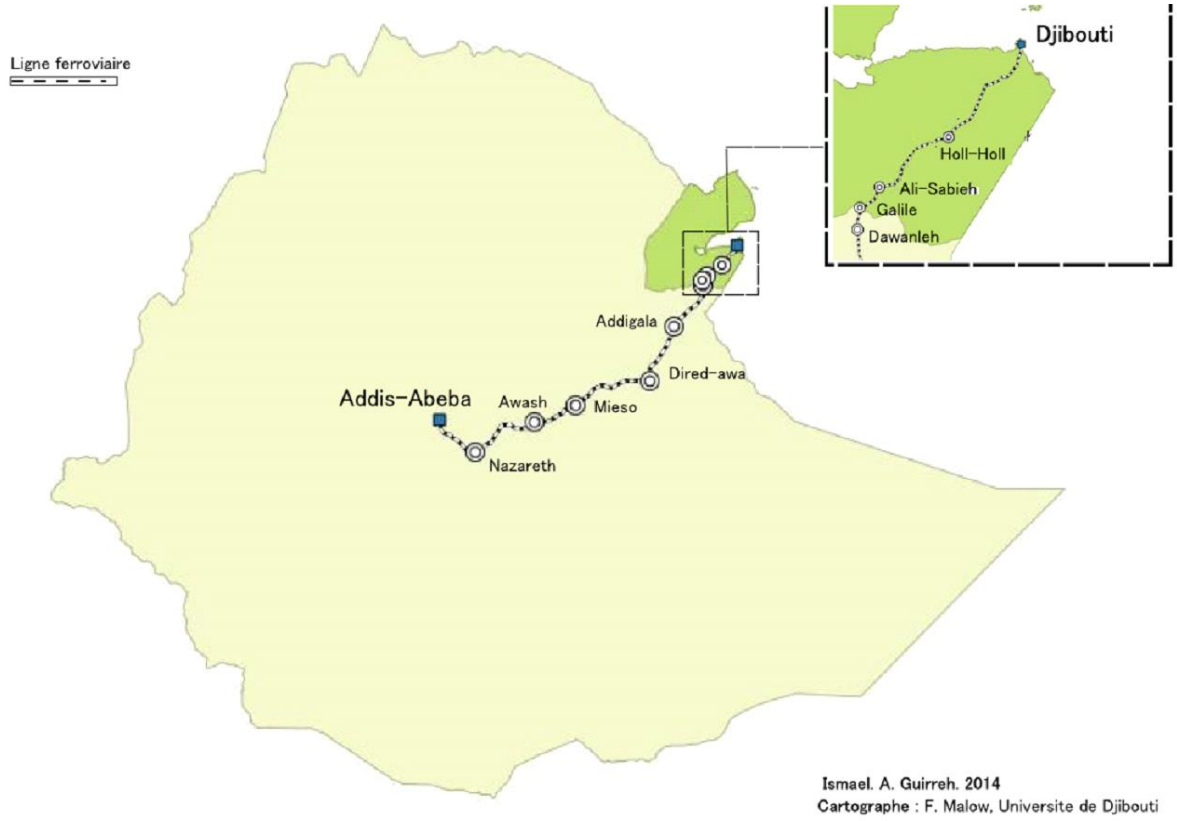
Artère principale de l'économie de la colonie, le chemin de fer a été jusqu'aux années 60, la voie exutoire du transit éthiopien avant que la route ne remette en cause son monopole. En dépit de son projet de faire sortir son pays de l'enclavement maritime, Ménélik n'avait ni les moyens techniques ni les capitaux nécessaires à la réalisation d'un chemin de fer. Néanmoins, son projet avait la particularité de s'insérer dans celui de la ligne transafricaine Djibouti – Nil blanc qui devait former la « croix africaine » avec la ligne méridienne le long du fleuve (Pinada, 1995).

C'est en 1894 que Ménélik octroie la concession du chemin de fer à son conseiller, l'ingénieur Suisse Alfred Ilg associé à l'homme d'affaires français, Léon Chefneux. Initialement, le projet comportait trois tronçons : Djibouti – Harar, Harar – Entotto et Entotto – Nil blanc via Kaffa. Dès 1897, les travaux commencèrent à Djibouti pour arriver 20 ans plus tard sur les hauts plateaux éthiopiens en fixant, par la même occasion, la capitale éthiopienne au terminus du train à Addis-Abeba. Le chemin de fer contribue ainsi à mettre fin l'itinérance de l'empereur.

Suite à une première interruption au piémont de Harar situé à 311 km de Djibouti due à un manque de moyens financiers, la compagnie de chemin de fer renonce à gravir et arrête les travaux à Addis-Harar (la nouvelle Harar) qui deviendra par la suite Dire-Dawa. En 1909, une nouvelle concession est accordée à Vitalien, médecin français de Ménélik, et dès 1910 les travaux reprennent. Toutefois, le tronçon Entotto – Nil blanc sera abandonné.

Assurés d'une garantie de l'Etat français, les travaux se poursuivent pour arriver à Awash (475 km) en 1914, Aqaqi (760 km) en 1915 et enfin à Addis-Abeba (781 km) en 1917. La gare Centrale d'Addis-Abeba, dont les travaux ont été lancés en 1926, sera inaugurée en 1929. Dès son entrée en fonction, cette voie de communication moderne draina la quasi-totalité des échanges éthiopiens sur Djibouti. En effet, les commerçants qui utilisaient autrefois les dromadaires comme principal moyen de locomotion commencent à se tourner vers le chemin de fer profitant ainsi de sa rapidité et de sa grande capacité de transport. En réduisant l'espace – temps, le chemin de fer conforte le port de Djibouti au détriment des anciens ports caravaniers surtout le plus dynamique d'entre eux, Zeila.

Figure 32 : Ligne de chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba



Cette voie métrique, longue de 781 km (Figure 32), a dû vaincre d'énormes difficultés dues à un terrain au relief très escarpé avant d'arriver à son terminus. Dans les 300 premiers kilomètres, elle parcourt une région aride, imposant à la compagnie des haltes (stations) tous les 25 à 30 km afin d'alimenter le train en eau et charbon. Il a fallu également s'adapter à un terrain escarpé avec des pentes de plus de 27‰ sur certaines portions du trajet, limitant ainsi la vitesse des trains.

En s'engageant à ne pas autoriser la construction d'une ligne concurrente reliant les hauts plateaux éthiopiens aux régions littorales ou au Nil blanc, à l'exception de celle partant de la Côte Française de Somalis (CFS), Ménélik a ainsi contribué à la primauté du corridor djiboutien. En outre, il a fallu composer avec l'hostilité des peuples et des tribus (Somali - Issa, Afar, Oromo, etc.) des régions traversées qui voyaient d'un mauvais œil l'arrivée de ce « corps étranger » sur leur terre. Ainsi, durant toute la période d'entre-deux -guerres (mondiales), le chemin de fer va sans cesse accroître son trafic et contribuer à l'anticipation du remboursement de frais consentis par l'État français.

Le chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba revêt une particularité qui le distingue des autres chemins de fer développés en Afrique. Il demeure l'unique voie sur le continent qui relie deux espaces (États) politiquement non homogènes c'est-à-dire au pouvoir politique différente. La plupart des chemins de fer africains respectaient la logique du découpage colonial en reliant uniquement port et ville d'un même espace politique. À titre d'exemple, le chemin de fer Dakar – Bamako ou encore Abidjan - Ouagadougou reliait deux pôles sous administration française alors que celui de Mombasa – Kampala était un espace entièrement britannique.

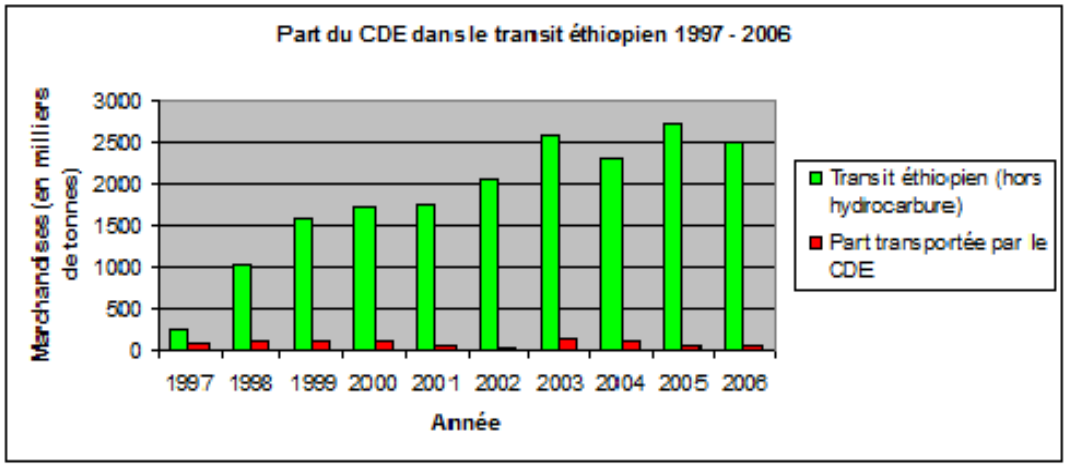
2.1 Du long déclin à l'interruption totale.

La guerre de l'Ogaden et le transfert du transit éthiopien sur Assab font perdre l'essentiel du fret au rail. Cette difficulté du train va se renforcer encore avec le désengagement de l'État français de la compagnie et le refus des nouvelles autorités djiboutiennes de reprendre les parts d'action françaises. Elles ne souhaitaient pas assumer toutes seules les créances (financières) de la compagnie. De plus, prendre la part de l'État français revenait pour les Djiboutiens à faire perdurer les privilèges dont bénéficiaient les Éthiopiens au port de Djibouti (Basuyau, 1991). Ainsi, jusqu'au traité de 1981, créant la nouvelle compagnie de chemin de fer Djibouto – Éthiopien (CDE), les Ethiopiens continuent à gérer seuls la destinée de la compagnie (Pasteau, 1984).

Ce nouveau traité prévoit le partage de la compagnie à parts égales entre les deux États ainsi qu'une gestion publique binationale. Il stipule l'utilisation maximale des Éthiopiens sans aucune précision chiffrée, le développement par les Éthiopiens d'un important parc de camions (suite logique d'une rentabilisation de leurs investissements) et fait d'Assab leur principal port de transit. Le corridor routier d'Assab se voit ainsi favorisé au détriment du chemin de fer.

La CDE entre alors dans une longue phase de déclin à l'instar de la plupart des chemins de fer du continent. Elle est reléguée au second rang face au transport routier plus souple et plus flexible. Ainsi, tout au long des années 80 – 90, le trafic ferroviaire ne va guère dépasser une fourchette oscillant entre 200 000 à 300 000 tonnes par an. (Gombor, 2011).

Figure 33:Part du CDE dans le transit éthiopien 1997 - 2006



Source : Port – CDE et calcul de l'auteur

En fait, le déclin du train a réellement pour origine l'échec du projet de construction du tronçon vers les régions agraires du Sud. Rien n'a été mis en œuvre pour drainer les productions agricoles vers le rail, ce qui a donc profité au transport par camion plus rapide et plus économique. En dépit de l'octroi d'une aide financière de 10 millions de dollars par la Communauté Economique Européenne (CEE), qui a permis le renouvellement du parc roulant, au début des années 90, le chemin de fer n'assurera qu'une infime partie du transit éthiopien. Il s'agit surtout de la mélasse importée pour l'industrie sucrière et l'approvisionnement en fruits et légumes du marché djiboutien.

Si dans les deux dernières décennies le train a manqué de marchandises à transporter avec le transit éthiopien concentré sur Assab, le retour du transit éthiopien sur Djibouti n'a pas permis de faire sortir le train de sa léthargie. L'absence de réactivité paraît incompréhensible au regard de l'ampleur prise par les importations éthiopiennes (hors hydrocarbures) qui passent de 238 000 tonnes à plus de 2 732 000 tonnes entre 1997 à 2005 (Figure 33). Sur cette même période, la part du chemin de fer ne dépasse guère une fourchette oscillant entre 117 000 à 30 000 tonnes, soit moins de 5% des importations éthiopiennes (BCD, 2005).

L'explication de la non-réactivité du CDE résulterait de plusieurs facteurs endogènes à la celle-ci: vétusté des matériels, mauvaise gestion et un personnel très nombreux eu égard de la capacité de la compagnie et fortement démotivé par des arriérés de salaires. En outre, les Éthiopiens disposent d'un parc important de camions, qui plus est, appartient en grande partie à des commerçants originaires du nord du pays

et proches du pouvoir central, et qui perçoivent le train comme un concurrent. C'est pourquoi, en prémisse à la privatisation, les deux États procèdent d'abord à une diminution drastique de l'effectif. Dès 2004 la décision, d'arrêter définitivement le train des voyageurs, est prise alors que celui du transport des marchandises assure, au moins, par semaine un aller – retour entre les deux capitales. Ensuite, Djiboutiens et Éthiopiens, afin de redresser la situation du transport ferroviaire, conviennent de faire appel au secteur privé.

La relance du train tant espéré a-t-elle eu lieu ? L'appel au secteur privé a-t-elle produit les résultats escomptés ?

2.2 La privatisation du CDE : un échec aux responsabilités multiples

À l'instar de la plupart des chemins de fer du continent, tous en perte de vitesse et de compétitivité face à la route et tous contraints à la privatisation par des États pour la plupart assujettis au programme (PAS), la CDE n'échappe pas à ce mouvement de fond. Si pendant un certain temps, l'idée de faire appel au secteur privé était admise, force est de constater que rien n'a été encore mis en œuvre pour ce changement de gestion. C'est seulement qu'à partir de 2002 que les choses s'accélèrent pour la compagnie avec le lancement officiel de l'offre de reprise du chemin de fer.

Plusieurs compagnies internationales spécialisées dans le transport ferroviaire répondent à l'appel. Il s'agit entres autre des sociétés française (Bolloré), Canadienne (Canac), sud-africaine (Comezar), mais également d'autres sociétés (indienne, portugaise et américaine). En 2006, le consortium sud-africain, Comezar, gestionnaire de plusieurs projets ferroviaires sur le continent remporte l'offre de reprise pour une concession de 25 ans pour la gestion du chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba. Tardant à produire un cahier de charge clair et présentant les objectifs de son projet, Comezar perd le contrat de concession. Suite à cet échec, un nouvel appel a été lancé pour trouver un autre repreneur. Cette fois-ci, aucune offre sérieuse ne sera enregistrée, hormis celle d'une société koweïtienne, AL Ghanim& sons. Cette offre n'aboutira pas comme celle de la société sud-africaine.

En dehors des facteurs endogènes à la compagnie mentionnés ci-dessus, le tarif pratiqué par le train est plus élevé par rapport à celui de camions. En effet, selon une étude de l'Infrastructure Consortium for Africa (ICA) pour la même distance le train facture 55 dollars la tonne contre 30 dollars pour le camion (ICA, 2007). Ainsi, toutes ces difficultés ont eu raison des principaux utilisateurs de la CDE qui se sont tournés vers la route moins chère et plus sûre.

À cela s'ajoutent des facteurs exogènes à la compagnie du chemin de fer. Par exemple, la CDE a bénéficié d'une enveloppe de 50 millions de dollars de l'Union européenne et de l'Agence Française de Développement (AFD) pour réhabiliter une certaine partie de la voie ferrée. Cet aide devait servir à pallier la faiblesse du train en matière de tonnage par essieu. Il s'agissait de changer certains types de rails sur 114 km (sur 781) essentiellement dans la partie éthiopienne pour augmenter la capacité de trains. D'autres facteurs exogènes ont également contribué à l'échec de la concession du chemin de fer.
Les différentes parties au contrat de concession (États, bailleurs de fonds, concessionnaire) ont chacune, à leur manière, une part de responsabilité dans l'échec de la privation du CDE.

En premier lieu, les bailleurs de fonds, notamment l'AFD, en conditionnant leur prêt à la privatisation de la compagnie ne laissent guère d'autres options aux États pour bénéficier de cette subvention. Pour le concessionnaire sud-africain, même s'il s'était engagé à débloquer plus de 100 millions de dollars pour l'entretien, l'exploitation du matériel roulant ainsi que les infrastructures fixes devaient bénéficier de l'appui des deux États. Toutefois, dans ses prévisions, Comezar espérait capter dès la première année environ 777 000 tonnes et 1 million de tonnes pour l'année suivante pour un chiffre d'affaires de 50 millions de dollars pour les 5 premières années.

Ces prévisions étaient irréalistes eu égard au transit éthiopien qui était sur cette même période de 4 776 546 tonnes en 2006 (BCD, 2006). Cela supposait que le chemin de fer soit en mesure de capter plus de 21% du trafic en 2 années alors que, depuis 1998, date de transfert intégral du transit éthiopien sur Djibouti, la CDE était dans l'incapacité d'attirer plus de 1% de ce trafic. Cela montre que l'offre de reprise de Comezar était purement opportuniste, car elle ne tenait même pas compte des délais impartis aux

travaux de génie civil engagés pour la remise en état de certaines portions de la ligne (Foch, 2011).

En 2007, le contrat est rompu avec la société sud-africaine. Suite à cette rupture, un autre repreneur, en l'occurrence, la société Al Ghanim& sons, un groupe koweïtien, obtient la concession de la CDE. Toutefois, les négociations n'aboutissent pas à nouveau. En effet, le projet présenté par la firme koweïtienne, à l'instar de Comezar, tablait sur une prévision d'environ 5,8 millions de tonnes sur 5 ans représentant plus de la moitié du transit éthiopien (hydrocarbures compris) en 2012. Cette prévision était, elle aussi, irréaliste en raison de délais aussi courts.

Même si le groupe koweïtien projetait d'investir 250 millions de dollars, ce projet d'AlGhanim& sons péchait par son manque de directives claires, en particulier, l'absence d'un plan détaillé de cet investissement (Foch, 2011). C'est la raison pour laquelle, ce projet a été jugé aussi opportuniste que celui de Comezar par les bailleurs de fonds, cautionnant le projet de privatisation. Aujourd'hui, bon nombre d'États du continent ont opté pour cette politique de privatisation des chemins de fer certes imposée par les bailleurs de fonds internationaux, mais nécessaire au redressement de la situation financière et la compétitivité de ce mode de transport. Cette politique de privatisation a parfois bien réussi pour un certain nombre des chemins de fer.

L'exemple du chemin de fer reliant Abidjan (Côte d'Ivoire) à Ouagadougou (Burkina Faso) concédé au groupe Bolloré constitue une parfaite illustration des concessions qui ont réussi, du moins, avant la survenance des troubles politiques des années 2000. Le processus de privatisation enclenché en Afrique, depuis les années 90, aurait pu servir de modèle pour le cas du chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba. À ce sujet, Etienne Giros suggérait que les premières privatisations du secteur de transport ferroviaire devaient servir d'exemple pour les nouvelles en affirmant qu'« *il convient maintenant de tirer des leçons des expériences passées pour adapter les modèles afin d'aller de l'avant* » (Giros, 2003). Il aurait donc fallu s'appuyer sur les exemples de privatisation de chemin de fer du continent en tenant compte de la spécificité de la CDE.

L'échec de privatisation de certaines entreprises publiques en difficulté telle que la CDE a généralement pour origine la rapidité avec laquelle les soumissionnaires, en raison des sommes importantes engagées (ou prévues) dans le projet, exigent un retour sur investissement sur une courte période. Le constat est celui formulé par Lesourd et Ninot dans leurs travaux consacrés à la privatisation des chemins de fer en Afrique « *La rentabilité d'un tel investissement n'étant pas assuré et le retour sur investissement n'étant envisageable que sur le très long terme* » (Lesourd, Ninot, 2003).

Toute la problématique est donc de savoir comment concilier ou trouver un équilibre entre deux logiques, à savoir celle d'investir dans une infrastructure de transport comme le chemin de fer, délaissé et déficitaire depuis plusieurs années et celle de tirer profit de cet investissement sur une courte période. Pour les concessionnaires, tabler sur une période aussi courte pour recouvrir les frais engagés montre le sérieux de leur projet alors que la société concédée est en difficulté financière depuis plusieurs années.

Quel a été le rôle des États et des bailleurs de fonds dans cet échec ?

Cet échec de privatisation du CDE s'explique aussi par le rôle joué par les deux États qui n'ont pas su s'entendre sur un concessionnaire sérieux en raison de leurs atermoiements politiques. L'absence d'enthousiasme ou de volonté affichée de deux États de mener, à terme, le processus de concession de la compagnie ne manque pas de soulever la question d'existence d'autres alternatives à la privatisation. Pour l'ancien directeur commercial de la CDE, Ahmed Doualeh, les deux États n'avaient pas vraiment d'autres alternatives, car ils ne cessaient de corriger les déficits passés enregistrés par la compagnie par une politique de perpétuel « rafistolage ». Aussi, il impute cet état de fait au manque de concertation entre Djiboutiens et Éthiopiens quant au choix du repreneur.

En outre, avec le programme d'ajustement structurel, Djibouti a été vivement encouragé à privatiser les grandes entreprises publiques (Port, chemin de fer, électricité, eau) afin de bénéficier de l'assistance des bailleurs de fonds internationaux. Du côté éthiopien, il semblerait que les nouveaux dirigeants du pays ne voyaient pas l'importance de relancer le chemin de fer du moment qu'une noria de camions assurait

déjà l'approvisionnement du pays, à partir du port d'Assab, avant d'être transférée sur de Djibouti à la suite du conflit de 1998.

De plus, aucun de deux États n'avait rempli sa part du contrat: Djibouti devait construire une bretelle permettant la jonction du chemin de fer avec le nouveau terminal à conteneur de Doraleh tandis que l'Éthiopie devait réhabiliter les 114 km. Cette réhabilitation devait permettre le remplacement des rails de 20 kg/m qui ont une charge maximale de 12 tonnes par essieu par des rails de 30 kg/m avec une charge de 14 tonnes par essieu (Gascon, 2003). Cet état de fait est confirmé par un haut responsable du ministère de l'Équipement et des transports, « *rien ne s'est passé comme prévu : les Éthiopiens ont réalisé moins de 20 % de travaux de réhabilitation alors que plus de 70 % de l'enveloppe budgétaire ont été entamés – du côté djiboutien, rien n'a été fait pour la bretelle* ».

Enfin, les bailleurs de fonds ont également leur part de responsabilité dans les échecs successifs de la concession du CDE. En effet, en finançant, la réhabilitation du corridor routier en 1998, ils ont contribué d'une certaine manière à retarder encore l'échéance de la privatisation de la CDE, dans la mesure où les camions pouvaient circuler sans problème sur cet axe routier suite à sa réhabilitation « *la concurrence des routes, d'autres couloirs de transports vers des ports côtiers plus ou moins bien équipés représentent cependant une menace pour des chemins de fer vétustes et peu fiables* » (Pourcet, 2003). Cela s'est encore vérifié avec le cas du corridor routier Djibouti – Addis-Abeba qui a complètement supplanté le chemin de fer.

L'AFD avait posé la privatisation de la CDE comme condition préalable à son prêt. Comme les conditions d'attribution de l'aide publique française ont considérablement évolué, notamment pour les pays les moins avancés (PMA), l'AFD ne pouvait soutenir la CDE dans sa privatisation qu'avec un prêt non souverain. En d'autres termes, l'intégration dans le projet de concession d'un partenaire privé financièrement sain (Foch, 2011).

Encadré 1 : spécificités et libéralisation du transport routier éthiopien

Au lendemain de la chute de régime de Mengistu, le nouveau pouvoir central libéralise certains secteurs de l'économie notamment le secteur transport routier. Cette déréglementation bouleverse complètement le secteur de transport routier en cassant le monopole de l'État.
De plus, en 1995, une nouvelle Constitution a été instaurée en Éthiopie avec un système fédéral découpant le pays en dix États régionaux selon des critères ethnolinguistiques auxquels s'ajoutent deux villes au statut d'État - région (Addis-Abeba et Dire-Dawa).
Ce découpage fait sur la base de critères ethniques a pour conséquence l'émergence de partis régionalistes (majoritairement mono ethnique) sur la scène politique.

Il résulte de cette libéralisation du transport routier trois types de compagnies : celles restant dans le giron de l'État dont les plus importantes sont Comet, Bekelsha et Shebele, celles du secteur privé qui représente numériquement 45 % du secteur, mais occupant une part moindre dans le transit par rapport aux deux autres et celles (c'est une particularité de l'Éthiopie), appartenant aux partis politiques dont les plus importantes sont respectivement Trans-Ethiopia (Tesco) propriété du parti au pouvoir Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front (EPRDF) une coalition à dominante Tigréen, Dinsho Transport pour le parti Amhara National Democratic Movement (ANDM) à dominante Amharique et Blue Nile Transport Company, propriété du parti d'Oromo (Banque Mondiale, 2004).

Cette situation, où les intérêts de l'État, des partis politiques et du secteur privé s'entremêlent, a créé dans le secteur de transport routier une concurrence intense, laissant peu de place au transport multimodal.

Cependant, Tesco qui dispose de la flotte la plus importante du secteur de transport routier avec Midroc d'Al Amoudi se taille une part importante du transit. Grâce à l'appui du pouvoir central, Tesco bénéficie de plusieurs contrats d'exclusivité : transport des engrais chimiques très utilisés dans l'agriculture et le Programme Alimentaire mondiale (PAM) pour l'acheminement de l'aide alimentaire dont bénéficie une grande partie de la population éthiopienne chaque année.

À cela s'ajoute l'attitude des transporteurs éthiopiens, notamment des lobbies du nord du pays (Tigrée), originaire d'une région non traversée par le chemin de fer et voyant d'un mauvais œil le développement du transport ferroviaire, une concurrence pour leurs camions (encadré 1). Il s'agit là d'une volonté tacite du pouvoir central éthiopien à dominante tigréenne soumis aux influences des intérêts contradictoires freinant la relance du train (Gascon, 2003).

2.3 Les nouveaux projets ferroviaires : début de la renaissance du corridor?

Suite à l'échec de la privatisation de la CDE, les deux États parviennent à contracter un prêt auprès des Chinois pour la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer électrique pourvue des standards modernes, et ce, à la différence de l'ancienne qui fut métrique. Le caractère métrique de l'ancienne ligne, très utile pour gravir les hauts plateaux éthiopiens s'est avéré par la suite handicapant. La raréfaction des chemins de fer métrique dans le monde a posé d'énormes difficultés à la compagnie pour trouver des pièces de rechange.

Cette nouvelle ligne, longue de 756 km reliera à terme Addis-Abeba au port de Doraleh. On observe ainsi une réduction de la distance par rapport à l'ancienne en raison de l'augmentation de tailles de villes au départ (Djibouti) et au terminus (Addis-Abeba).

Figure 34 : tracé de l'ancien chemin de fer et du nouveau à l'entrée de Djibouti -ville

La construction du corridor ferroviaire est divisée en plusieurs tronçons : le 1er tronçon, Addis-Abeba/Sebata-Meiso, long de 317 km sera construit par la China Railway Group Limited (CRGL) tandis que China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) sera en charge du 2e tronçon allant de Meiso à Dawanleh, près de 340 km et du 3e tronçon, à savoir la partie djiboutienne du corridor ferroviaire. Distant d'environ 99 km, ce dernier tronçon va de la frontière Djibouto-Ethiopienne (Guelilée) à Nagad, petit

village à la périphérie de la capitale où sera installée la gare Centrale. À partir de Nagad, une bretelle ferra la jonction avec les terminaux de Doraleh et le nouveau port multifonctionnel également en construction dans la zone de Doraleh en remplacement de l'ancien port (PAID). Avec le projet de transférer l'ancien port de Djibouti vers Doraleh, l'ancienne gare ne servira plus. D'où, un basculement du rail du Nord au Sud de la capitale (Figure 34).

Contrairement à l'échec de la privatisation du CDE, ce nouveau projet a la faveur des Chinois qui investissent énormément à Djibouti et en Éthiopie. C'est la raison pour laquelle, ce projet a été rapidement lancé dès l'obtention du prêt auprès de la banque chinoise, Exim Bank. L'Éthiopie a contracté 2,4 milliards de dollars (US) alors que l'emprunt djiboutien est estimé à environ 500 millions de dollars (US). En effet, la présence chinoise prend de l'importance dans le continent notamment en Afrique de l'Est (Éthiopie, Djibouti, Soudan, Kenya, Tanzanie, etc.). Ainsi, en finançant de grands projets d'infrastructures de transport, les Chinois visent à sécuriser leurs investissements et s'assurer des voies d'évacuation de leur production.

Il s'agit concrètement pour les Chinois de produire et d'écouler leur production à partir du continent africain vers l'Europe et l'Amérique du Nord. De tels objectifs trouvent leur explication dans le poids démographique de l'Éthiopie, pourvoyeuse de main-d'œuvre bon marché et siège d'un marché de consommation en devenir. Quant à Djibouti, les investissements chinois semblent surtout répondre à une logique de sécurisation des voies de communication avec l'Éthiopie. L'enclavement de l'Éthiopie passe impérativement par l'investissement dans les infrastructures de transport (les corridors d'évacuation et les installations portuaires). Le ministre des Affaires étrangères de Djibouti, dans une interview accordée au magazine Jeune Afrique, résume très bien le tropisme africain de la Chine « *cette puissance émergente cherche à créer un marché pour écouler ses produits*. […] *doit donc investir dans des infrastructures pour désenclaver l'intérieur du continent, car, sans cela, impossible de faire du commerce à grande échelle* ». Les investissements chinois ciblent en priorité les infrastructures de transport aussi bien en amont (Djibouti) qu'en aval (Éthiopie) afin s'ouvrir le marché éthiopien et africain.

Qu'en est –il de la particularité de ce nouveau chemin de fer ?

Tout d'abord, contrairement à l'ancienne CDE, la nouvelle compagnie n'est plus une société binationale. Chacun des deux pays assure la gestion de la partie sur son territoire même si cela soulève des questions pratiques non encore résolues à savoir les conditions et les modalités d'exploitation de cette ligne.

Une autre nouveauté par rapport à l'ancienne voie est que la nouvelle ligne sera à double sens sur certaines parties du parcours contribuant ainsi à l'augmentation de la cadence des trains puisqu'avec l'ancienne voie, les trains devaient obligatoirement se croiser dans les différentes gares pour effectuer les manœuvres d'aiguillage. Cette manœuvre faisait perdre beaucoup de temps au train. En plus, cette voie ferrée est électrique et servira à transporter aussi bien les passagers que les marchandises, à raison de 4 départs par jour de part et d'autre des deux capitales. Avec une vitesse moyenne de 120 km/heure pour les trains de voyageurs et ceux de marchandises auront une vitesse de 90km/heure[109], le chemin de fer permettrait de réduire de plus de 70% le temps de transport de marchandises par rapport à la route. Ainsi, pour un aller Djibouti - Addis-Abeba, le train mettrait environ 7 heures au lieu de deux jours pour ce même trajet effectué en camion. Cet important gain de temps constitue un élément susceptible de contribuer à la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au routier.

De plus, avec une capacité de transport de 3500 à 4000 tonnes de marchandises par voyage, soit l'équivalent de la capacité de chargement de 100 camions de 40 tonnes, le train va sans nul doute contribuer également à densifier l'offre du corridor djiboutien pour le marché éthiopien.

Le trajet de la nouvelle voie est le même que l'ancien à l'exception d'une translation d'environ un à deux kilomètres par rapport à ce dernier. En effet, le développement démographique des villes et villages traversés ainsi que l'augmentation corrélative de leur taille ont généré des contraintes techniques. Avec la nouvelle construction, il a fallu éviter de faire passer le tracé de la ligne au centre de ces localités devenues densément peuplées, mais plutôt sur des terrains vides d'habitations en vue de

[109]http://www.jeuneafrique.com/391325/economie/djibouti-inaugure-a-tour-train-rapide-relie-addis-abeba/

limiter ainsi les dédommagements éventuels. De ce fait, il faut s'attendre à une nouvelle dynamique tout au long du trajet, à l'instar de l'ancienne voie ferrée. À titre d'exemple, le préfet de la ville d'Ali-Sabieh, Mohamed Waberi, principale gare après Djibouti-ville sur le territoire djiboutien, faisait état d'une très forte demande de parcelle de terrains sur la partie sud de la ville. Autrement dit, une nouvelle dynamique de la ville avec un basculement d'est en ouest.

Parallèlement à ce corridor ferroviaire, une autre voie ferrée qui reliera le nouveau port de Tadjourah (Nord du pays) à la ville de Mékélé, capitale de Tigrée est prévue prochainement. Ce projet ferroviaire, d'un coût total d'environ 1,7 milliard de dollars, comporte une ligne d'une longueur de 600 à 700 km, dont 110 km sur le territoire djiboutien. La viabilité économique de ce second corridor ferroviaire semble être garantie par les bénéfices escomptés des projets miniers dans la région Afar (production de potasse). La réalisation de ce projet pourra, à terme permettre aux deux États d'intensifier encore les échanges et ancrer un peu plus Djibouti dans son statut de principale porte d'entrée de l'Éthiopie. Ainsi, en développant ports et réseaux terrestres à partir du Nord du pays, la République de Djibouti semble anticiper la concurrence de la réouverture du corridor érythréen pour toutes les régions du nord de l'Éthiopie (Afar, Tigrée, Amhara).

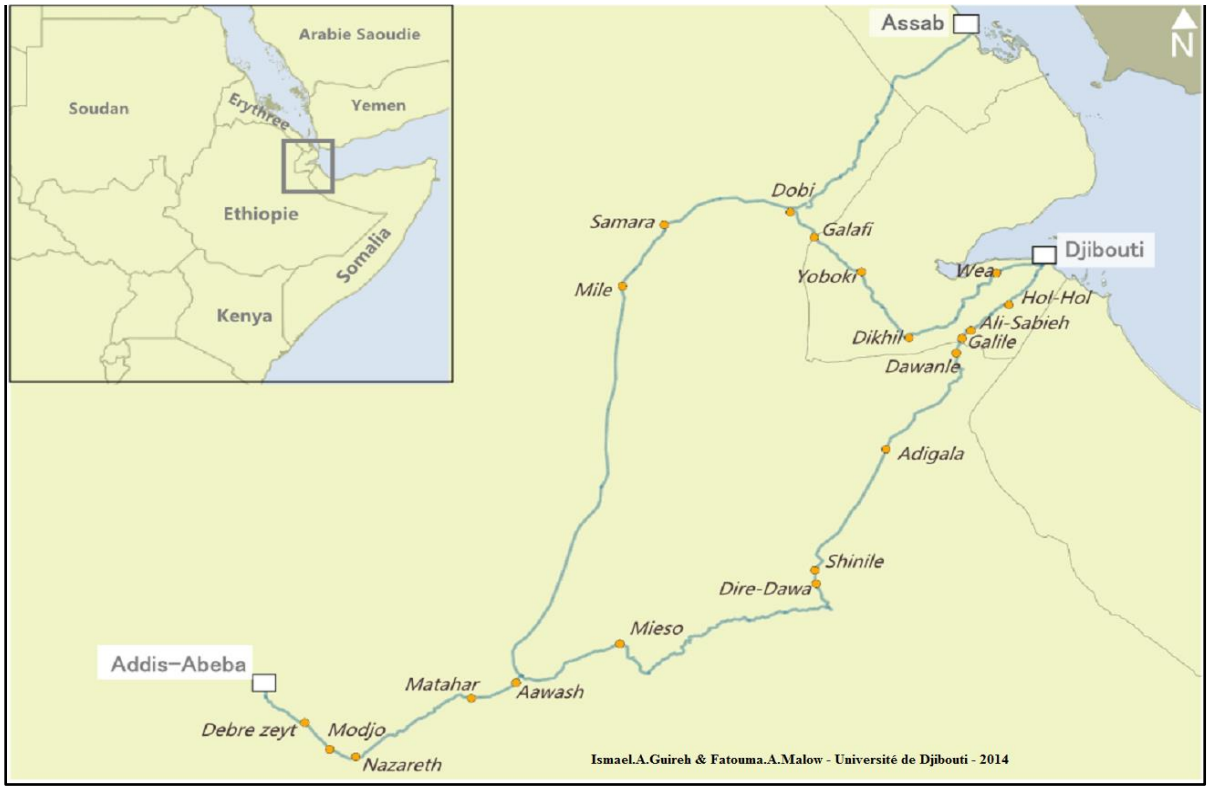
Comment cette transition entre le rail et la route s'est-elle réalisée? Comment on est en passé du « tout ferrée » au « tout routier » ? La route a-t-elle la capacité d'assurer toute seule l'ensemble des échanges éthiopiens via Djibouti ?

3 Corridors routiers : Djibouti – Addis-Abeba

Les principaux corridors internationaux sont : l'axe Djibouti – Dikhil – Galafi –Addis-Abeba d'une longueur de 910 km, dont 217 km sur le territoire djiboutien (Figure 35). Connu sous le nom du corridor Nord, il est entièrement goudronné aussi bien sur la partie djiboutienne qu'éthiopienne. Cette route fait la jonction avec le corridor Assab à la petite localité Dobi à environ 28,5 km de la frontière djiboutienne. Le corridor Sud : Djibouti – Ali-Sabieh – Guelilé –Dire-Dawa –Addis-Abeba long de 840 km dont 107 km sont uniquement sur le territoire national. En partant de Djibouti –ville, la route est

commune aux deux corridors jusqu'au point kilométrique 87 (PK 87) dont une prend la direction Ali-Sabieh – Guelilé tandis que la seconde continue en direction de Dikhil – Galafi. Cette deuxième route est en entièrement goudronnée sur toute la partie djiboutienne et est relativement en bon état.

Figure 35: Corridors routiers Djibouti – Addis-Abeba



Quant à la partie éthiopienne du corridor, la première section, c'est-à-dire entre Dawanleh – Dire-Dawa (210 km), est une piste difficilement praticable surtout en période de pluies. Les autorités centrales et celles de la région Somali ont commencé le goudronnage de cette section. Initialement, la fin du projet a été prévue au courant de l'année 2016, mais en raison du retard pris par les travaux de génie civil, la route sera officiellement ouverte à la circulation au courant de janvier 2018.En revanche, la section entre Dire-Dawa – Addis-Abeba (473 km) est entièrement revêtue et suit parallèlement le corridor ferroviaire en faisant la jonction avec le corridor Nord à partir d'Awash.

La route assurant actuellement l'intégralité du transit éthiopien toutefois, celui-ci dans sa majeure partie reste concentré sur le corridor Nord qui assure en moyenne 75 % du trafic alors que le reste emprunte uniquement le corridor Sud (BCD, 2006).

Il est à noter également qu'un 3e corridor routier est en phase de réalisation dans le Nord du pays. Il est la résultante du projet portuaire de Tadjourah qui prévoit la construction d'une route destinée à relier ce port aux régions Nord de l'Éthiopie (Tigrée). Cette route, qui existait déjà à l'état de piste, sera agrandie et goudronnée en prémisse d'une circulation plus intense. La route Tadjourah – Randa – Balho (frontière) permettra certainement de renforcer l'offre en matière de transport terrestre de la République de Djibouti. Au-delà de la frontière djiboutienne, à l'instar du corridor Djibouti – Galafi, ce 3e corridor fera la jonction avec la route d'Assab, suivra le même itinéraire avant de se scinder en deux sections, à partir de Kombolcha, une vers Mékélé et l'autre en direction d'Addis-Abeba.

3.1 L'occupation italienne de l'Éthiopie : le début de la concurrence routière

La conquête italienne de l'Éthiopie en 1936 contribue à l'accélération du trafic ferroviaire en vue de soutenir l'effort de guerre. Une fois la conquête terminée, un vaste programme d'équipements et de grands travaux est lancé par les Italiens afin de faciliter l'installation des colons et contribuer au développement de l'Éthiopie «*la période d'occupation italienne sera marquée par un fort déploiement du réseau routier puisque les Italiens y consacrent 85 % de leur budget* » (Dagmet, 2004, P.38).

Les Italiens engagent alors une politique de développement routier, se manifestant par la construction d'une route en très bon état reliant Addis-Abeba au port d'Assab. Ceci remet en cause, pour la première fois, le monopole du train sur le transit éthiopien, depuis sa mise en activité en 1917 et amorce une mise en concurrence avec le routier ; l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale et le soutien apporté par les autorités de la CFS au régime vichyste accentuent ladite concurrence.

En réponse à l'attitude des autorités de la colonie et des velléités italiennes, les Britanniques entreprennent un blocus maritime afin de couper tout ravitaillement aux Italiens à partir du port de Djibouti. Ce blocus perturbe considérablement le trafic ferroviaire jusqu'en 1943. Depuis son entrée en fonction, le chemin de fer n'avait pas connu une pareille situation marquée par son plus bas niveau d'activité avec seulement 3 864 tonnes en 1942 (Gombor, 2011).

Après la libération de l'Éthiopie, les Britanniques assurent la gestion de la compagnie jusqu'en 1946. Durant cette période, le chemin de fer reprend ses activités et enregistre dès 1945 un trafic de plus de 126 500 tonnes. Cette embellie va se poursuivre jusqu'atteindre 303 000 tonnes en 1953. Toutefois, le trafic ferroviaire commence à décliner en raison de la concurrence routière, consécutive à l'utilisation de plus en plus importante du port d'Assab devenu port « éthiopien » en 1952.

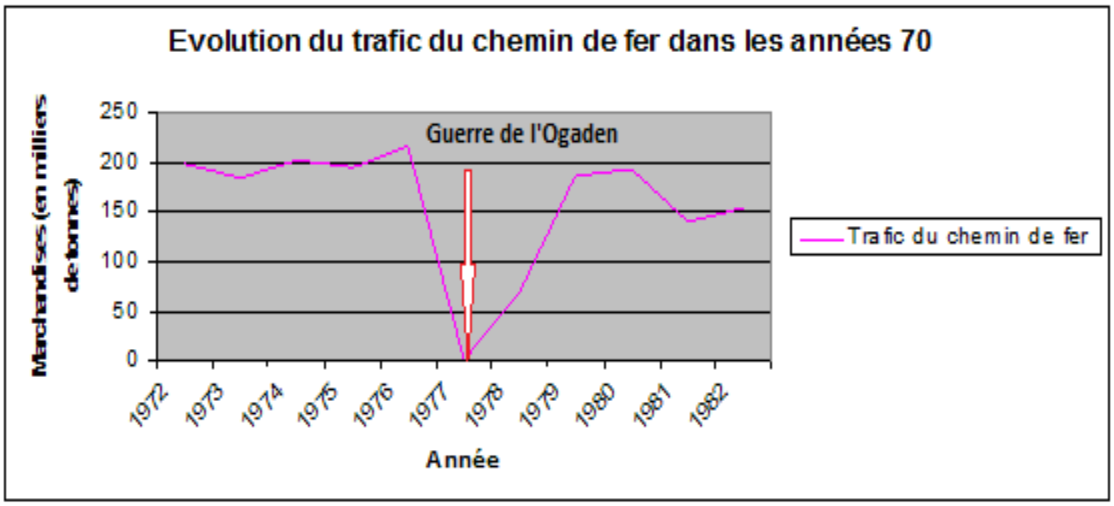
Avec la baisse du trafic ferroviaire, la compagnie enregistre, plusieurs années de suite, un bilan déficitaire. L'État français, garant de la compagnie, se voit obligé de combler ce déficit. Il prend la décision d'engager la réforme de l'entreprise ; celle-ci vise à faire participer davantage les Éthiopiens dans la gestion de la compagnie. Lors du débat sur le nouveau statut de la compagnie au sénat, Couve de Murville, ministre des Affaires étrangères, évoque la concurrence routière en ces termes « *la concurrence du port d'Assab et la remise en état de la route qui relie Addis-Abeba ont fait perdre le monopole de fait de la compagnie française de chemin de fer* » et exhorte les élus à apporter leur soutien au traité du 12 novembre 1959.

Ainsi, dès 1959 la compagnie bénéficie d'un nouveau statut qui prévoit entre autres l'augmentation des parts éthiopiennes à hauteur de 50 % (parité), le transfert du siège à Addis-Abeba, l'assujettissement du statut de la compagnie au droit éthiopien ainsi que la construction d'un nouveau tronçon de 310 km en direction des régions du Sud. Cette ligne qui devait relier Nazareth à Dilla dans le Sidamo, principale région de production cafetière du pays, visait à capter les productions agricoles d'exportation. Ce projet de prolongement du rail vers les régions du Sud ne verra pas le jour (Gascon, 2003).

L'objectif du traité visait à accroître, d'une part, l'utilisation du chemin de fer par les Éthiopiens et à endiguer, d'autre part, la concurrence du corridor d'Assab. Les Éthiopiens commencent alors à réorienter leur trafic sur le chemin de fer permettant à la compagnie d'enregistrer une hausse de ces activités. Ainsi, durant les années 60 – 70, le transport ferroviaire regagne de la vigueur, le trafic oscillant entre 397 600 tonnes en 1964 à 476 600 tonnes en 1976 (Figure 36).

Cependant, la guerre de l'Ogaden (1977-1978) bouleverse brusquement le transport ferroviaire. En effet, les Éthiopiens transfèrent l'intégralité de leur transit sur Assab suite au sabotage de la ligne par les Somaliens «*une voie ferrée rendue inutilisable par la guerre de l'Ogaden* » (Flory, 1977). Le trafic est quasiment interrompu entre le mois de juin 1977 à juin 1978 (Figure 36), période coïncidant aussi avec le désengagement de l'État français de la compagnie, conséquence de l'indépendance de Djibouti intervenue en 1977.

Figure 36: évolution du trafic du chemin de fer 1972 -1982



Source : CFE, CDE

3.2 Un développement routier tardif

Pendant longtemps, la politique de la colonie en matière de transport a consisté à éviter toute concurrence routière. Ainsi, jusqu'au milieu des années 70, tous les échanges commerciaux entre Djibouti et l'Éthiopie se font par le biais du train. La nécessaire rentabilisation des investissements privés consentis à la construction du chemin de fer Djibouti - Addis-Abeba pousse Français et Éthiopiens à assurer au train un quasi-monopole.

Cette politique ferroviaire ne laisse guère d'alternative au développement d'un axe concurrent ou complémentaire, du moins, à partir de Djibouti. Cependant, bien que l'échéance soit encore retardée par le traité de 1959, les autorités de la colonie prennent conscience de l'urgence à apporter une réponse à la concurrence de la route d'Assab, qui

plus est, en bon état. La construction d'une voie routière est devenue indispensable pour contrecarrer la concurrence de la route d'Assab.

3.3 La route d'Assab : facteur déclencheur du développement routier

La décision de développer un axe routier reliant le port de Djibouti à la capitale éthiopienne est prise par les autorités de la colonie avec l'appui financier de la métropole. En effet, la majeure partie de cette route existait déjà, mais restait impraticable surtout en saison des pluies. En 1973, en visite dans la région, le président Pompidou donne son aval à la construction de cette route. La société Colas est chargée des travaux de construction de 217 km sur le territoire djiboutien, c'est-à-dire Djibouti – ville (port) à Galafi, poste-frontière Djibouto –Ethiopienne[110]. L'objectif premier de cette route étant la limitation de la concurrence du corridor routier d'Assab.

Ainsi, en optant pour le choix d'une route empruntant le même itinéraire que celle d'Assab, les autorités coloniales prennent également en charge la construction d'une portion de 28,5 km, au-delà du territoire national, nécessaire pour la jonction avec la route d'Assab – Addis-Abeba de crainte que les Éthiopiens n'effectuent pas cette partie de la route.

Les travaux de construction s'achèvent à la veille de la guerre d'Ogaden et modifient la physionomie du port d'approvisionnement éthiopien. En effet, le sabotage de la voie ferrée lors du conflit induit le transfert de l'intégralité de leur trafic sur leurs « ports » Assab et de Massawa. Toutefois, on s'attendait que la route profite de l'interruption du train et prenne des parts de marché. Il n'en sera rien. Le détournement du transit éthiopien sur Assab pèsera énormément sur le développement du trafic routier (Aden Hersi, 1984).

Cette route, dans sa partie djiboutienne, est très peu utilisée durant les décennies 80 – 90, sauf pour pallier les carences intermittentes du train. Ainsi, l'acheminement de l'aide alimentaire d'urgence lors de la grande famine de 1984-1985 s'est opéré par la voie

[110] http://djibouti.frontafrique.org/?doc132: 28 juin 1974 - Accord concernant la réalisation en Ethiopie de la liaison routière Galafi -route d'Assab.

routière. Celle-ci a également servi durant la période d'incertitude politique à la chute du régime militaire de Mengistu intervenue en 1991.

3.4 Contexte régional et difficultés du train : à cause de l'hégémonie routière

Avec le retour brusque du transit éthiopien et les difficultés matérielles et techniques (vétusté des matériels, mauvaise gestion, manque d'entretien, etc.) auxquelles le train est confronté, la route s'est imposée comme le maillon essentiel des échanges entre les deux États. Dès l'arrivée des Éthiopiens, la route non préparée à un trafic brusque et important subit de gros dégâts générateurs de perturbations en matière de circulation de camions de transport de marchandises. Déjà propriétaire d'une importante flotte de camions, l'Éthiopie privilégie, dans une certaine mesure, le monopole du routier face au ferroviaire.

La dégradation de cet axe vital (pour les échanges économiques de deux pays) conduit les autorités djiboutiennes à faire appel à leurs partenaires habituels, à savoir l'Union européenne et l'Agence française de développement. Dès 2001, la route est réhabilitée avec le concours de ces derniers. En fait, le flux de camions empruntant le corridor ne cesse d'augmenter puisque dès 2001, les autorités portuaires estiment le mouvement à plus de 250 camions par jour. La première phase de réhabilitation va donc concerner une section de 97 km entre la ville de Dikhil (120 km de Djibouti) jusqu'à la frontière Galafi (217 km). La deuxième phase de réhabilitation de la route comprend la section entre le carrefour d'Arta (PK 32) jusqu'à l'entrée de grand Bara (PK 80) qui sera entièrement refaite toujours avec l'appui financier de l'Union Européenne[111].

Toutefois, il est à noter que le va-et-vient incessant et toujours grandissant du flux de camions de transport nécessite un entretien régulier de la route. Au regard des difficultés du train, la seule option qui s'offre au trafic éthiopien restait la route. Ceci explique l'implication des Éthiopiens dans l'entretien de la route, absorbant plus de 97% des camions en circulation (BCD, 2010).

[111]Il s'agit du 9ième fonds de développement de l'Union Européenne accordée à la République de Djibouti. Il est mentionné dans ce rapport (version 2008) que 25 % des sommes accordées devront être consacrés au secteur routier (corridor routier y compris).

3.5 La route : option obligatoire difficile à entretenir

3.5.1 L'entretien routier : clé de voûte de la compétitivité du corridor

Généralement, la construction des routes et leur réhabilitation nécessitent des investissements considérables que les États africains, confrontés à des déficits budgétaires récurrents, ne peuvent assurer de manière durable. L'essentiel des financements dans ce domaine provient souvent donc des bailleurs de fonds internationaux. À titre d'exemple, la route de Tadjourah qui relie la capitale aux villes du Nord a été financée par les Saoudiens alors que l'essentiel de la rénovation du corridor routier l'a été par l'Union européenne.

Cette difficulté à financer et à entretenir les infrastructures routières n'est pas spécifique à l'État djiboutien. Elle est, en une grande partie, commune aux États du continent (Heggie, 1995). Ainsi, sur ce continent, les sommes allouées pour l'entretien des routes étant très insuffisantes, on assiste donc à des situations d'impraticabilité des principales routes. En sus de leur impact négatif sur les échanges économiques, de telles situations ont pour effet de remettre souvent en cause la pertinence des investissements initialement consentis pour la construction de ces routes.

Bien qu'une partie des taxes prélevées sur les produits pétroliers soient normalement destinées à l'entretien routier, ce dernier se fait de manière ponctuelle et irrégulière. Le retour des Éthiopiens avec un important parc de poids lourds a dû contraindre les autorités djiboutiennes à apporter urgemment une réponse au défi imposé par ce flux.

En effet, de nombreuses études (Heggie, 1995, Kumar, 2000, CEMT, 2007) ont révélé que l'entretien régulier des routes coûte nettement moins cher que la rénovation totale de la route. On s'accorde à dire que le manque d'entretien des routes reviendrait à raccourcir considérablement leur durée de vie. En d'autres termes, l'entretien régulier permet de réaliser des économies au profit des pouvoirs publics, mais aussi des usagers puisqu'une route, en mauvais état, peut être un facteur alourdissant les charges de fonctionnement du véhicule.

Par exemple, lorsqu'une route présente des nids de poule, on estime que les charges d'exploitation d'un véhicule (carburant, pneu, pièces de rechange, etc.) augmentent. En effet, le freinage répétitif du conducteur est source d'augmentation de la consommation du carburant, de l'usure des pneus et de certaines autres pièces du véhicule (plaquettes de frein par exemple). Durant les décennies 70 – 80, on estime que l'Afrique a perdu l'équivalent d'un réseau routier d'une valeur de 45 milliards de dollars du fait de l'insuffisance de l'entretien alors qu'une injection minimale de 12 milliards de dollars au titre de l'entretien préventif aurait suffi pour garantir un réseau praticable (Brushett, 2005). D'autres études menées en Amérique latine et aux Caraïbes ont montré que l'insuffisance de l'entretien routier faisait perdre, selon la spécificité du réseau routier de chaque État, entre 1 % à 3 % de leur produit national brut annuel consécutivement à une hausse inutile des coûts d'utilisation des véhicules (Zietlow, 2004).

Les études de Gryamfi, quant à elles, mettent aussi en évidence la pertinence d'un entretien régulier des routes (Gryamfi, 1992). Elles montrent dans l'examen des financements des infrastructures routières de certains États de l'Amérique latine (Costa Rica, Chili) que le coût de la remise en état des routes (le ratio reconstruction/entretien) a été de l'ordre de 2,3 à 3. D'où l'importance d'avoir une politique d'entretien routier régulier et planifié afin de prévenir ces pertes financières considérables.

Ceci nous amène à nous interroger du rôle des pouvoirs publics dans l'entretien du corridor routier international ? Mais également des moyens dont dispose l'État pour faire face au défi de l'entretien des liaisons terrestres routières indispensables à la compétitivité des installations portuaires ?

3.5.2 Fond d'entretien routier (FER) : une première réponse à la dégradation routière

Si l'État djiboutien a bénéficié de l'aide des bailleurs de fonds internationaux pour réhabiliter le corridor de transit, il fut contraint de trouver les moyens d'assurer, sur le long terme, la conservation en bon état du réseau routier. À cet effet, il fut créé en 1999, un organisme chargé de l'entretien routier, le Fonds d'entretien routier (FER).

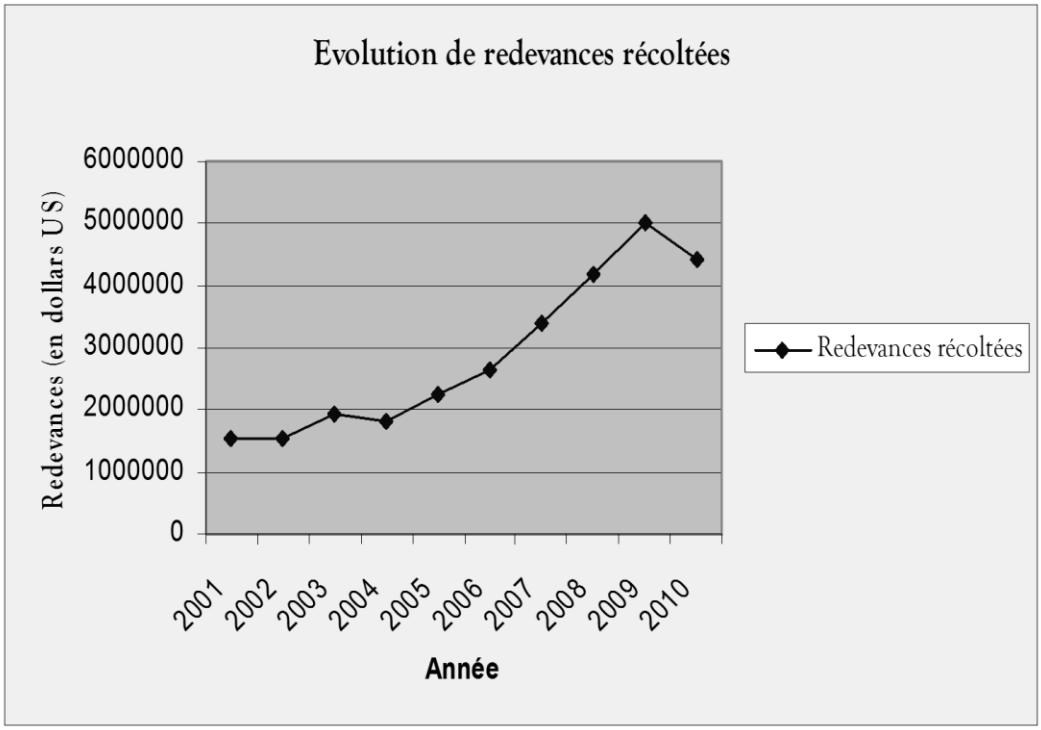
En dépit des réticences éthiopiennes, le gouvernement djiboutien met en place ainsi cet organisme chargé de lever des fonds pour l'entretien et la réhabilitation des corridors routiers. Concrètement, il s'agit de faire participer les utilisateurs aux coûts inhérents à son entretien, avec l'introduction d'une taxe touchant les transporteurs. Ce faisant, Djibouti adopte le même modèle de fonds routiers en vigueur en Afrique subsaharienne depuis les années 90 (Benmaamar, 2006).

Un fonds routier proprement dit est un fonds séparé du cadre budgétaire général de l'administration centrale. Cela signifie que son financement provient en partie des redevances d'usagers susceptibles d'être affectées aux dépenses d'entretien et/ou l'achat des équipements utilisés. Le fonds d'entretien routier de Djibouti est un Fond d'entretien dit de deuxième génération induisant une séparation de la fonction de financement de celle de l'exécution, et ce, à la différence du Fonds d'entretien de première génération (Potter, 1997). En d'autres termes, il y a là une totale séparation entre l'organisme chargé du financement et celui en charge de l'exécution.

- *Une taxe pour financer le FER.*

Le principe de base pour le calcul de cette taxe est de 0,5 dollar (US) par tonne de marchandise transportée. Cependant, dans un premier temps, en raison de l'absence de moyens de pesage, le Fonds routier applique un tarif forfaitaire de 30 tonnes par camion ce qui équivaut à 15 dollars (environ 2700 DJF).

Figure 37 : Évolution des recettes récoltées par FER 2001-2010



Source : Fonds d'entretien routier (FER) et Calcul de l'auteur

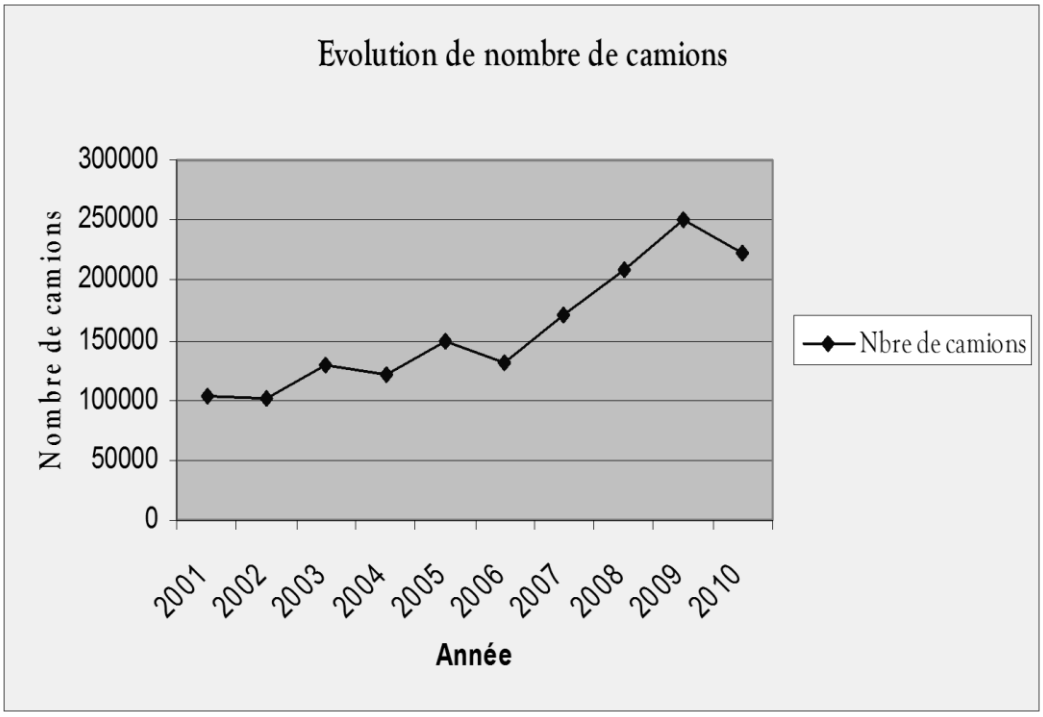
En raison de l'augmentation soutenue du nombre de camions et donc de la dégradation rapide de la chaussée, les autorités djiboutiennes pensent à augmenter le tarif de la redevance : il s'agit de permettre au FER de disposer des moyens nécessaires à l'entretien routier (Figure 37**)**.

Les autorités éthiopiennes expriment encore une fois leurs réserves et qualifient cette redevance routière de contre-productive. Selon les Éthiopiens, une telle mesure risque d'alourdir les charges supportées par les transporteurs routiers et d'impacter négativement, à terme, leur économie. Pourtant, la taxe appliquée par les Djiboutiens reste en dessous des recommandations du COMESA qui recommande l'application d'un barème de 10$/100km/camion équivalent à une redevance de 44$[112] pour le corridor routier (RN1), long d'environ 220 km. Les nouvelles tarifications entrent en vigueur en 2004, obligeant désormais les transporteurs routiers à s'acquitter de 1$ pour la tonne de

[112]Le tarif recommandé par le COMESA revient à 44$ parce qu'on prend en compte un aller-retour soit 220 km multiplie par 2, c'est-à-dire prélèvement de la redevance lors de la descente même si le camion revient vide.

marchandise transportée (au lieu de 0.5$) pour une charge moyenne de 40 tonnes au lieu de 30 tonnes. Néanmoins, les autorités djiboutiennes s'accordent juste à relever la taxe forfaitaire de $15 à $20.

Figure 38 : évolution du nombre de camions sur le corridor



Source : Fonds d'entretien routier (FER) et Calcul de l'auteur

Parallèlement à l'accroissement des activités portuaires et donc du transit éthiopien qui passe de 3 097 294 tonnes de marchandises (hydrocarbures compris) en 2002 à plus de 8 830 934 tonnes en 2009, sur cette même période, le flux de camions passe de 102 505 camions à plus de 250 000 camions (Figure 38). Ceci est considérable sur une période aussi courte (environ 7 années) et permet au FER de récolter plus d'argent. Ainsi, en 2014, les sommes récoltées par le FER s'élevaient à plus de 1 milliard DJF (5 670 000 dollars) ce qui correspond à un montant cinq fois plus élevé que les recettes générées en 2001.

Comment est dépensé l'argent ainsi récolté ? L'état des corridors routiers s'est-il amélioré depuis la mise en place du FER ?

- *Les dépenses du FER*

Durant ses premières années de fonctionnement, le FER effectue un certain nombre d'investissements portant notamment sur l'équipement de la gendarmerie routière, l'installation des bureaux de collecte et de contrôle le long du parcours. Le fonds finance à hauteur de 15 millions de francs le budget de fonctionnement de la brigade de la sécurité routière de la gendarmerie nationale. Cette brigade assure, entre autres, la sécurité tout au long du corridor et procède aux contrôles des véhicules pour faire respecter les limites de chargement autorisées. Les investissements réalisés par le FER portent aussi sur l'achat de grues de levage des camions destinées à libérer la chaussée en cas d'accident. Ces grues sont stationnées dans les différents locaux de la sécurité routière, à savoir PK 20, PK 51 et Yoboki, mais restent insuffisantes eu égard au flux des camions[113]. En somme, ces différents investissements n'ont pas réellement permis au FER d'accomplir pleinement sa mission. Selon l'ancien directeur du FER, Souleiman Moumin, le fonds a dû supporter d'autres charges jusqu'en 2010, ce qui obère la capacité du Fond à investir dans l'entretien routier.

En plus des recrutements effectués, le FER a eu à supporter le paiement de salaires des anciens cheminots et d'une partie des employés du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET). Suite à l'interruption du train, le MET a transféré les charges salariales des cheminots sur le budget du FER créant ainsi un effectif pléthorique[114] par rapport au besoin réel de l'organisme. Ces différentes charges continuent toujours de peser sur l'équilibre financier de l'organisme absorbant ainsi une part significative de recettes. Déjà pointée du doigt dans l'étude diagnostique pour l'intégration sur le commerce (EDIC) en 2004, cette situation semble toujours être d'actualité. En 2011, selon le FER, plus de 35% des sommes collectées ont été utilisées soit pour le traitement de salaires soit pour des activités ne relevant pas directement de l'entretien.

[113]Il semble qu'aujourd'hui l'unique grue fonctionnelle soit celle stationnée à PK 12 alors le corridor routier est long d'environ 217km.

[114]Selon les données statistiques fournies par le FER, les effectifs étaient au moins une centaine de personnes et la masse salariale absorbait environs 30 % de recettes en 2006.

Par ailleurs, le FER contribue au financement de bon nombre de projets comme la viabilisation de certains quartiers de la capitale ou des tronçons de route non empruntés par les poids lourds éthiopiens. Ces financements soulèvent la question de l'utilisation inappropriée des recettes du FER.

Nonobstant l'absence de chiffres détaillés sur l'utilisation des recettes de FER, tout laisse à penser que l'État tend à utiliser ses fonds pour financer des projets sans aucun lien avec les missions dévolues au fonds.

Usant de leur statut d'utilisateurs et de contributeurs les Éthiopiens demandent à siéger au conseil d'administration du FER[115]. Les autorités djiboutiennes continuent d'opposer une fin de non-recevoir à cette demande, et ce, pour des raisons liées à la souveraineté nationale. Une telle posture est quelque peu contradictoire eu égard à la présence de la douane éthiopienne au port de Djibouti. Tout laisse à penser que la présence, du moins, du secteur privé au conseil d'administration du FER, à l'instar de ceux du continent, aurait permis un meilleur contrôle des dépenses engagées. Quant à la question de la non- représentativité du secteur privé, ni le responsable du Fonds routier ni ceux du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) n'ont souhaité répondre à nos questions.

Cependant, en transformant le Fonds d'entretien routier en une agence djiboutienne des routes (ADR) on s'interroge si l'État tente de répondre aux critiques concernant l'utilisation des sommes collectées. Il faut aussi souligner que les bailleurs de fonds, notamment, l'UE, continuent de prendre en charge l'essentiel de l'entretien du corridor routier malgré l'existence du FER.

Donc, pourquoi l'État souhaite-t-il élargir les champs d'intervention de l'organisme puisque les recettes restent toujours au même niveau.

[115]Plus de 95 % de transporteurs sont éthiopiens selon les données du FER et la Banque centrale de Djibouti 2010

3.5.3 ADR versus FER ou changement d'appellation ?

Au courant du mois de janvier 2011, les autorités djiboutiennes engagent une réforme du secteur routier. Dans cette réforme, l'Etat fusionne le Fonds d'entretien routier et la direction de l'équipement (ex travaux publics) qui deviennent l'agence djiboutienne des routes (ADR)[116].

Le décret d'application transformant le FER en ADR n'est publié qu'en 2013. Le fonctionnement de l'ADR reste identique à celui du FER même si l'on assiste à un élargissement de ses prérogatives en matière d'entretien de l'ensemble du réseau routier du pays, y compris le corridor de transit. Un tel élargissement peut paraître peu compréhensible puisque l'État jugeait déjà insuffisantes les recettes de l'ex-FER pour l'entretien de l'unique corridor emprunté par le transit. Même en récupérant le budget de la direction de l'équipement, il semble que l'ADR ne dispose pas encore des moyens financiers pour assurer ses différentes tâches. En effet, les sommes collectées par le FER étaient déjà insuffisantes et la situation ne risque pas de connaître de grands changements avec une direction de l'équipement souffrant elle-même d'un manque de moyens pour accomplir ses propres missions. En fusionnant ces deux institutions, les pouvoirs publics semblent, encore une fois, ne pas mesurer les enjeux liés à la problématique de l'entretien des routes.

L'ADR fait face aux mêmes problèmes que le FER à commencer par la récolte de redevances routières et des dépenses courantes toujours plus importantes et non spécifiques aux missions de l'agence. Ce changement d'appellation est aussi une manière de répondre aux critiques concernant l'inadéquation entre les sommes récoltées et la dégradation continue du principal corridor d'évacuation du transit éthiopien.

Après une décennie d'activité l'agence chargée de l'entretien routier, le MET a fait le constat que le prélèvement actuel n'est pas à la hauteur des dégradations occasionnées par le trafic de poids lourds empruntant cette route. La redevance en vigueur ne couvrait pas les dommages en profondeur qui nécessiteront la reconstruction complète de la route

[116]Par la Loi n°108/AN/10 du 10 janvier 2011, le gouvernement a procédé à une réorganisation du Ministère de l'Equipement et des Transports par la création de l'agence djiboutienne des routes en fusionnant la direction de l'équipement et le FER.

après sa durée de vie. Autrement dit, si la redevance couvre les dommages superficiels (nid-de-poule, etc.) elle ne permet pas de compenser les dommages profonds subis par la route au fil des années.

Ainsi, l'étude du diagnostic sur le financement de l'entretien routier recommande le passage de la redevance à 50 dollars par camion, soit une augmentation de 30 dollars par rapport au prélèvement actuel afin de prendre en compte l'amortissement de la route en plus de l'entretien courant. Il s'agit là de trouver une réponse aux impacts du transport routier. En dépit de l'installation du système de pesage de camions, il reste encore non opérationnel. Il semblerait que ce retard soit dû essentiellement à la lenteur administrative et aux réticences éthiopiennes. En fait, les Éthiopiens ne sont pas opposés au principe de la mise en place de pont-bascule, mais jugent plutôt l'augmentation de la redevance routière quelque peu excessive.

Certes, certains matériels de pesage sont installés notamment, au principal centre de contrôle de l'ADR (Photo 3), à PK20 pour autant l'agence n'a pas encore changé son mode de prélèvement de redevance routière, l'ancienne tarification de 20 dollars par camion reste toujours en vigueur. Parallèlement, l'agence prévoit le déploiement des matériels de pesage sur d'autres points de la route afin d'éviter la longue file d'attente des transporteurs routiers. En fait, aujourd'hui où les transporteurs routiers passent en moyenne une dizaine de minutes pour s'acquitter de la redevance routière au centre de PK 20, délai susceptible d'augmenter avec l'introduction de contrôle de chargement de camions. Le temps de passage au guichet de l'ADR dépend du nombre de camions dans la file d'attente : s'il y a peu de camions, le délai de traitement prend quelques minutes tandis que dans le cas contraire, le passage, à ce point de contrôle, peut dépasser plus d'un quart d'heure. Avec une chaussée de deux voies, les longues files d'attente de transporteurs routiers qui se forment souvent à PK20 rendent la circulation très difficile pour l'ensemble des usagers de la route. Cette situation crée même un sentiment de lassitude chez les usagers djiboutiens qui ne comprennent pas pourquoi l'État ne prend pas des mesures pour élargir la voie dans cette section située à l'entrée de la ville.

Photo 3 : poste de contrôle de l'ADR sur la RN 1

Photo personnelle, 6 mai 2017

Dans le même temps, la République de Djibouti à travers l'ADR doit être en mesure de répondre aux défis liés aux processus de l'intégration économique régionale dans le cadre de l'union douanière du marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Le COMESA assigne aux pays membres l'obligation de faciliter le commerce intracommunautaire par le développement des connexions terrestres.

Par ailleurs, nonobstant les contrôles effectués par la brigade de sécurité routière, les accidents restent encore fréquents sur ce corridor routier (Photo 4), même si aucune étude n'a été encore menée en la matière. Les interruptions de circulation causées par les accidents sont quasi quotidiennes sur cet axe routier freinant ainsi la compétitivité du corridor routier et corrélativement celle du port.

Les *Autorités des Ports et des Zones Franches* (APZF) souhaitent, depuis peu, s'impliquer davantage dans la gestion et le financement du corridor routier. Cela se traduira par une collaboration entre l'ADR et l'APZF par la création d'une Compagnie djiboutienne des Autoroutes. Il s'agit pour l'APZF de s'impliquer dans la gestion du corridor afin d'améliorer la performance du transport terrestre nécessaire à la compétitivité des ports djiboutiens. Toutefois, l'absence de représentants du secteur

privé non encore associés aux efforts d'amélioration de la chaîne logistique suscite de nombreuses interrogations.

Photo 4 : épaves de camions de transport des marchandises sur le corridor

Photo: Bernard Lips Différentes photos des camions accidentés sur le corridor routier (RN1)

3.5.4 Un parc vieillissant et hétéroclite

Suite au retour précipité des Éthiopiens en 1998 sur Djibouti, la quasi-totalité du transit se fait par voie routière. Ceci s'expliquant par les difficultés du train et la possession par les Éthiopiens d'un important parc de poids lourds. En dépit du manque de données sur le nombre exact des camions en circulation, on estime entre 7500 à 9000 le nombre des camions circulant sur le corridor routier dont 1/ 3 seraient des camions citernes selon les estimations de l'Autorité des Ports et des Zones Franches (APZF).

La majeure partie du parc de camions est composée de véhicules de seconde main (d'occasion), importés principalement de la Belgique et de l'Allemagne, pays où les prix d'achat seraient bon marché. Le marché de transport de marchandises est donc dominé par les camions de marques européennes (DAF, MAN, IVECO, SCANIA, VOLVO). Le deuxième marché d'importation des camions est constitué par les pays du golfe, en particulier les Émirats, devenu en moins d'une vingtaine d'années, un centre mondial de

réexportation. Cette domination de véhicules d'occasion ne manque pas de soulever un certain nombre de questions.

Quelles sont les raisons qui favorisent le recours à l'achat des véhicules de seconde main ? Les pouvoirs publics interviennent-ils dans l'industrie du transport ?

Tout d'abord, il semblerait que le manque de moyens financiers faute d'un fonds de roulement des entreprises de transport (voire des particuliers) soit la principale raison justifiant le recours aux véhicules d'occasion. En outre, dans un marché de transit très concurrentiel les entreprises de transport préfèrent acquérir des camions d'occasion en lieu et place de véhicules neufs de peur de ne pas rentabiliser leur investissement à court terme. Il existe certes des camions neufs en circulation, mais leur proportion reste faible par rapport à celle de seconde main.

On note néanmoins des différences notables de comportement au sein de la filière des transports. Les grandes entreprises pourvues de solides trésoreries ont tendance à privilégier l'achat de véhicules neufs. À titre d'exemple en Éthiopie, les grandes entreprises étatiques (Comet, Bekélé, etc.) ou privées (Tesco, Est-Ouest) ne cessent de faire évoluer leur parc par l'acquisition de camions neufs. La compagnie Tesco, l'une des plus importantes entreprises de transport privées bénéficierait des facilités de crédits auprès des banques de l'État. Elle bénéficie également de contrats d'exclusivité avec certaines organisations telles que le programme alimentaire mondial (PAM) pour l'acheminement de l'aide alimentaire. Ceci permet à Tesco de développer un parc essentiellement composé des véhicules neufs.

Quant à Est- Ouest, société de transport appartenant à Al Hamoudi, homme d'affaires saoudo-éthiopien, l'un des principaux investisseurs en Éthiopie (Sheraton Addis-Abeba, cimenterie, etc.), mais également à Djibouti (concessionnaire de la société djiboutienne du terminal vraquier) dispose d'un important parc de camions de transports majoritairement neufs.

Pour Abdo Mohamed, responsable du département du transit des Ets.Maril, les moyens financiers et les contrats d'exclusivité avec de gros importateurs, comme l'État éthiopien, permettent aux sociétés de transport de renouveler plus facilement leur parc.

L'acquisition d'un millier de camions de marque Volvo neufs par l'entreprise de transport d'Al Hamoudi en 2012 confirme cet état de fait.

Bien que la situation du secteur ne soit pas transposable à tous les cas de figure, on assiste toutefois à une segmentation du marché. Les grandes et moyennes entreprises commencent à se structurer et à développer un parc composé de camions neufs. Quant aux petites entreprises et aux particuliers, ils privilégient encore, pour des raisons essentiellement financières, les camions d'occasion. A cela s'ajoute, la présence chinoise qui s'est renforcée au cours des dernières années dans les deux pays, contribuant ainsi au renouvellement de l'industrie du transport. Elle (présence) s'accompagne par l'arrivée des camions de marque chinoise (SINOTRUCK) sur le marché de transport. En effet, les Chinois ont une pratique consistant à importer (ou à ramener) tous les matériels nécessaires au chantier dont ils ont la charge. Ceci est la résultante de la politique de « préférence nationale » qui favorise les matériels de l'industrie chinoise[117].

Ainsi, grâce aux nombreux projets notamment dans le domaine d'infrastructures (routes, chemin de fer, etc.) qu'ils mènent dans les deux pays, les Chinois permettent à leurs propres marques de s'introduire sur ce marché. À cela, s'ajoutent les prêts à taux préférentiels (souvent très bas) que les Chinois accordent aux Éthiopiens, à l'instar de nombreux États du continent, pour l'acquisition des camions de transport de marchandises auprès de leurs constructeurs. Cette politique chinoise est aussi une manière de s'implanter sur ce marché essentiellement aux mains des Européens. Donc, un renouvellement du parc de véhicules de transport de marchandises est en partie, accéléré par l'arrivée chinoise.

Du côté djiboutien, l'état du parc de camions est identique à celui de l'Éthiopie et est composé majoritairement de camions d'occasion. Abstraction faite du poids économique et démographique de l'Éthiopie, le parc djiboutien est très faible comparé à celui de son voisin éthiopien. En dépit des difficultés à obtenir des statistiques fiables concernant le nombre exact des camions de transport effectuant le trajet international

[117]Cette pratique chinoise a soulevé une vive réaction des transporteurs djiboutiens pour le projet de construction du nouveau port multifonctionnel dont les Chinois assurent sa réalisation. Les sociétés chinoises ont une pratique consistant à ramener une grande majorité de leurs équipements et personnels de leur pays, laissant ainsi peu de place aux entreprises et travailleurs locaux.

grâce au recoupage des données (sources) obtenues auprès des assureurs (Amerga, GXA) de la place et celles du MET, le parc djiboutien serait compris entre 300 et 500 camions. Les chiffres approximatifs s'expliqueraient, en partie, par le fait que bon nombre de transporteurs djiboutiens découragés par les conditions peu attractives de l'activité sur le corridor transit ont vendu une partie de leurs véhicules à des transporteurs éthiopiens. Souvent, ces derniers ne changent pas les plaques d'immatriculation pour des raisons fiscales et continuent à exploiter les camions sur le corridor, parfois même sur le marché intérieur. Ceci constitue une concurrence déloyale aux transporteurs djiboutiens qui rencontrent déjà beaucoup des difficultés sur le marché du fret international.

La structuration du secteur de transport est retardée par la taille des entreprises de transport. En effet, rares sont les entreprises du secteur, qui disposent d'un parc suffisant à l'exception, de quelques-unes d'entre elles comme les établissements Marill ou Translogistic 2000, car le marché est dominé par des particuliers avec un ou deux camions.

Pour remédier à la sous-représentation des transporteurs nationaux, le Gouvernement djiboutien a obtenu un financement de plusieurs millions de dollars des divers fonds arabes, en particulier le Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES) et le Fonds Saoudien pour le Développement (FSD). Le Gouvernement a ensuite chargé le Fonds de Développement Economique de Djibouti (FDED) de gérer ce prêt destiné à soutenir le développement du secteur privé, en particulier celui des transporteurs routiers de marchandise. L'objectif de ce projet est d'importer environ 500 camions en faveur du secteur privé djiboutien. En facilitant, l'acquisition de camions, l'Etat vise à accroître le nombre des transporteurs djiboutiens sur le marché du fret international. Avec la mise en œuvre de ce projet le parc djiboutien devrait passer de 500 à plus de 700 camions selon les estimations du MET, chiffres encore dérisoires par rapport à ceux de l'Éthiopie. Avec ce parc Djibouti vise à moyen terme à accroître le nombre de transporteurs nationaux participant à l'acheminement des marchandises en Éthiopie.

3.5.5 L'ADR face à des nouveaux défis

L'unique axe d'évacuation du transit éthiopien, la route Djibouti – Dikhil – Galafi, plus communément connu sous le nom du corridor routier, connaît une dégradation continue. Une dégradation renforcée par une chaussée non prévue à supporter un trafic aussi élevé. Cette route vitale pour les économies de deux pays fait face à des nouveaux défis.

3.5.5.1 Le surchargement : un problème urgent

Après avoir bénéficié de l'appui financier des bailleurs de fonds internationaux (UE,AFD, etc.) pour la réhabilitation de la route, les pouvoirs publics devaient être en mesure au moins d'assurer l'entretien régulier du corridor routier en vue d'une meilleure circulation du trafic éthiopien[118].Le FER, première réponse apportée au problème de l'entretien routier, semble être créée non sans une certaine précipitation puisque les pouvoirs publics avaient seulement pris en compte le besoin de l'entretien courant en négligeant la prise en compte de la rénovation de la route souvent nécessaire avant l'expiration de la durée prévisionnelle. Selon l'équipe technique de Colas, société chargée de la rénovation, cette section a été conçue pour une durée prévisionnelle de 15 ans[119], estimation ne prenant pas en considération la pratique de surcharge de camions, source d'une dégradation accélérée de la chaussée. En effet, les différentes études techniques réalisées montrent qu'une augmentation de 50 % de la charge à l'essieu des camions de transport quintuple les risques de dégâts routiers, et qu'une augmentation de 20% réduirait de moitié la durée de vie théorique des routes (Commission Européenne, 1997, Debrie, 2001).

En plus, selon les données statistiques de l'ADR, le mouvement du trafic routier est passé de 209 692 à plus 287 952 camions entre 2008, la fin des travaux de rénovation,

[118]Dès 2001, l'Union Européenne a financé la réhabilitation du corridor routier (RN1) pour permettre une meilleure circulation du transit éthiopien. Ce premier financement a été consacré à la portion de la route comprise entre Dikhil (PK 120) à la frontière Galafi (PK217). La route a depuis bénéficié d'autres réhabilitations encore essentiellement financées par des bailleurs de fonds internationaux.

[119]Estimation obtenue auprès des ingénieurs de Colas, société chargée de la rénovation de la section entre le carrefour d'Arta et l'entrée de Grand Bara (environ 45 km). Toutefois, chaque route a ses propres caractéristiques physiques.

et 2013 soit une augmentation de plus de 37,32% en 5 ans. Cette augmentation ne peut qu'accélérer la dégradation de la route. D'ailleurs, les équipes techniques de Colas et du MET tablent sur une rénovation de cette section du corridor avant même l'expiration du délai prévu.

Les prévisions « alarmistes » de Colas sont confirmées par nos propres observations effectuées au courant de mars 2014 sur le corridor routier notamment la partie entre le carrefour d'Arta et à l'entrée du grand Bara, rénovée en 2008. La dégradation de la chaussée est déjà visible sur certaines portions de la route. Pour les équipes techniques de l'ADR, la majeure partie de dégradation routière serait due à la surcharge des camions.

Il est à noter que les transporteurs, qu'ils exploitent des camions d'occasion ou de camions neufs, ont souvent recours à la surcharge pour rentabiliser rapidement leurs investissements, aggravant ainsi la dégradation routière. Cette pratique est encore accentuée par le fait que la plupart des camions reviennent à vide de l'Éthiopie, car l'export éthiopien reste encore très faible par rapport à l'import, un camion sur quatre trouve du chargement lors du retour (BCD, 2009). Les exportations éthiopiennes dépendent énormément du secteur agricole, où les récoltes ne sont disponibles que quelques mois durant l'année (Cf. partie 1). Ainsi, chaque transporteur appréhendant le retour à vide recourt à la surcharge lors de la montée pour combler le manque à gagner lors de la descente.

Cette pratique n'est pas propre uniquement au marché de transit entre Djibouti et Éthiopie, mais se trouve sur la quasi-totalité du marché de transports internationaux du continent (Rizet, Gwet, 2000, Debrie, 2001, Abdou Yonlihinza, 2011).C'est une spécificité qui est donc inhérente à la structure de la plupart des économies africaines caractérisées par un déséquilibre chronique de la balance commerciale dominée par les importations. Ainsi, dans cet environnement économique, la rentabilité des transporteurs passe par le recours systématique à la pratique de la surcharge.

Lutter contre le surchargement ne peut que contribuer à l'introduction d'un traitement équitable entre les transporteurs routiers. En effet, il est communément admis

que lorsqu'un transporteur charge au-delà du poids autorisé, il bénéficiera d'un supplément de revenu par rapport à un autre respectueux de la réglementation en vigueur. Le transporteur en surcharge, en plus de réaliser un gain supplémentaire, cause davantage des dommages à la chaussée sans qu'aucune charge financière ne lui soit imputée. Ainsi, on se retrouve dans une situation où la majeure partie de camionneurs, faute d'autres alternatives et de contrôle plus strict, a tendance à recourir à cette pratique.

Le paradoxe de la situation est qu'en dépit du constat fait quant aux problèmes posés par le surchargement à la route (dégradation accélérée de la chaussée), les contrôles menés se limitent, pour le moment, au respect du code la route (vitesse, dépassement dangereux etc.). Même si le centre de contrôle et de pesage de camion est enfin opérationnel à PK20 (à la périphérie de la capitale), l'ADR (ex FER) n'a pourtant pas mis encore en place de contrôles réguliers pour lutter contre la pratique de surchargement. Une situation que déplore le commandant de la brigade de la sécurité routière, car elle serait source de beaucoup d'accidents. En effet, selon le commandant, les freins des camions en surcharge « cèdent » plus facilement lors de pente. Les pannes sont plus fréquentes sur les portions montantes de la route et représentent un danger pour les véhicules poursuivants. L'urgence de la situation oblige les autorités djiboutiennes à adopter des mesures d'harmonisation des normes.

3.5.5.2 Charge à l'essieu une harmonisation nécessaire

Une situation, en partie, bloquée par le manque de concertation entre les deux États pour harmoniser et fixer les limites et les normes de camions de transport assurant une liaison internationale. Il s'agit donc d'adopter les mêmes normes pour la charge à l'essieu pour les camions circulant entre les deux pays avant de procéder au contrôle de surchargement.

Cette politique d'harmonisation est d'autant plus que nécessaire, car la route est très sollicitée aussi bien en termes d'intensité qu'en termes d'agressivité[120]. Si les autorités djiboutiennes avaient bénéficié de plusieurs financements des bailleurs de fonds internationaux (principalement l'UE), depuis le retour des Éthiopiens, pour la rénovation du corridor routier. Ils (bailleurs de fonds) font de la mise en œuvre de cette politique d'harmonisation une conditionnalité à leur soutien. Ce faisant, ils posent dorénavant comme préalable à tout autre financement à la mise en œuvre des contrôles de la charge à l'essieu, avec un système de pénalités pour les contrevenants[121]. L'exigence de bailleurs des fonds commence à faire évoluer la situation avec la mise en œuvre des premiers éléments de cette politique d'harmonisation.

Cependant, une telle évolution passe d'abord par le comblement des lacunes législatives en la matière. En effet, en dépit de l'existence de nombreux textes concernant aussi bien la route (code la route) et le véhicule (contrôle technique), on dénotait un vide juridique concernant les limitations à respecter en matière de charge à l'essieu.

Ainsi, en février 2012, à l'appui des résultats issus de l'étude diagnostique sur le financement de l'entretien routier à Djibouti, une équipe du MET (direction de l'équipement, direction de transports et direction des routes et le FER) a arrêté la limite de 12 tonnes par essieu simple, dans un projet de texte réglementaire pour la charge à essieu. L'équipe a opté pour cette limite en tenant compte des limites en vigueur en Éthiopie où elles sont fixées à 11 tonnes par essieu simple, mais également dans les pays du COMESA où elles sont fixées à 10 tonnes par essieu. Ainsi, en arrêtant une charge supérieure à celle des Éthiopiens, les autorités djiboutiennes anticipent d'une certaine manière les éventuelles réticences ou contestations de ces derniers.

La mise en œuvre de cette limite ne devrait normalement pas poser des difficultés majeures aux Éthiopiens, principaux propriétaires du parc en activité. En effet,

[120]Le terme d'agressivité (ou coefficient d'agressivité) d'un essieu simple est déterminé en fonction du nombre équivalent d'essieux standards (ESA). Pour l'exemple du corridor routier Djibouti – Addis-Abeba, il est calculé par rapport à l'ESA 13 T.

[121]L'UE qui a injecté plus d'un milliard de francs Djibouti (environ 45 millions d'euros) depuis le retour du transit sur le port de Djibouti en 1998, pose dorénavant comme condition *sine qua none* à leur assistance la mise en place de pont bascule sur différents points de cette route pour lutter le surcharge de camions de transport.

l'adoption de cette norme ne serait pas pénalisante pour les transporteurs éthiopiens qui sont déjà limités à 11 tonnes tandis qu'elle pourrait être un facteur incitatif pour les transporteurs djiboutiens qui, en plus du transport national, désirent prendre part au fret international.

Avant d'arrêter les limites de charge à l'essieu à respecter, le MET à travers à l'ADR avait diligenté une étude afin de sonder l'état des poids lourds en circulation sur cette route. L'analyse statistique de ces contrôles a, tout d'abord, mis en évidence la généralisation de la pratique de surcharge. Cette étude a également montré que le poids moyen de camions en circulation était 51 tonnes, ce qui est largement supérieur du poids total autorisé de chargement (PTAC) variant selon les silhouettes des camions (simple, tandem, tridem) (Photo 5). Ainsi, en prenant en compte le poids à vide du camion, cette étude a montré que le poids des marchandises transportées était de l'ordre de 40 tonnes.

*Photo 5 **:** principaux types de camions en circulation sur le corridor routier*

Sur le corridor routier 2 types de silhouettes composent la majeure partie du parc des camions en circulation. À et B : camions avec remorques attelées représentent environ 60% du parc avec un

PTAC = 53 tonnes tandis que C et D, tracteurs semi-remorques représentent 40% avec un PTAC = 48 tonnes.

Si l'entretien de la route constitue une réponse à la dégradation routière, il n'en est pas de même concernant la saturation routière. Les nouveaux projets ferroviaires en cours de finalisation apparaissent comme une formidable opportunité pour la mise en œuvre d'une politique intermodale, une solution idoine aux problèmes de congestion et de dégradation routière.

4 Une conjoncture favorable au transport multimodal

En dépit d'une réhabilitation du principal corridor routier et de la mise en place d'une agence chargée de l'entretien des routes, l'augmentation constante du nombre des camions empruntant chaque jour le corridor constitue un défi majeur pour les échanges entre les deux pays. La réponse aux problèmes causés par le trafic routier des transporteurs éthiopiens passe incontestablement par le développement d'un transport multimodal. Face à la difficulté de la plupart des chemins de fer africains, le transport routier s'est imposé comme l'unique option valable. Le transport routier participe, d'une certaine manière, à des prix élevés de transport « *On the main international corridors, an absence of rail services creates opportunities for the trucking industry to inflate its prices*» (Teravaninthom, Raballand, 2009). Autrement dit, en raison du manque d'alternative notamment ferroviaire, l'industrie du transport routier pratique des prix élevés. Aujourd'hui, le nouveau projet ferroviaire financé par les Chinois donne l'espoir d'une mise en place d'un transport multimodal.

Dans le cadre de cette étude, ce qui nous intéresse est la multimodalité du transport et non l'intermodalité, car comme le souligne Pierre Thorez (2008), il arrive souvent que l'on confond les deux termes. En effet, la multimodalité est la co-présence des deux modes transports (ferroviaire, routier par exemple) c'est-à-dire qu'il y a un choix à faire entre les différents modes de transport existant pour un trajet. Ce qui n'est pas le cas de l'intermodalité qui correspond à « *l'ensemble des possibilités de passage d'un mode de transport à l'autre, tant pour un voyageur que pour des marchandises, au cours d'un même déplacement* » (Bavoux, 2005) ou encore comme « *les déplacements incorporant une*

chaîne ou succession de modes de transports » (Massot, 2002). Donc, contrairement à la multimodalité, l'intermodalité impliquerait davantage d'intégration et de complémentarité entre les modes (CEMT, 1997).

Ainsi, le basculement d'une partie du trafic sur le rail permettrait de répondre non seulement à la congestion du corridor routier, mais également à la dégradation rapide de la route. Il constitue également une réponse à la demande soutenue éthiopienne de services. Il ne s'agit plus aujourd'hui d'opposer rail et route comme dans le passé, mais de trouver les meilleurs moyens de tirer profit de ces deux modes de transport. En d'autres termes, il s'agit de tendre davantage vers la complémentarité entre les deux modes de transport.

À l'instar, de la plupart des États du continent, le système colonial a d'abord développé des pénétrantes ferroviaires afin de drainer les productions des régions de l'intérieur vers les littoraux avant de les expédier vers la métropole. Ce système basé essentiellement sur le transport ferroviaire commence à s'effriter face à la concurrence routière marquée, au lendemain de la seconde Guerre mondiale par la généralisation de la voiture. Ainsi, en raison d'une logique concurrentielle, rien n'a été fait pour développer la complémentarité rail –route. L'exemple du chemin de fer Djibouto – Éthiopien n'échappe pas à cette logique, car jusqu'aux années 60, le train demeure le seul moyen d'évacuation du transit éthiopien à partir du port de Djibouti.

Mais, aujourd'hui la congestion routière est telle qu'elle constitue une menace pour la compétitivité des échanges entre les deux États. Si pendant un certain temps, les autorités éthiopiennes, sous l'emprise des lobbies des camionneurs, voyaient le train uniquement sous l'angle de la concurrence, on assiste désormais à une prise de conscience sur l'importance de disposer de plusieurs modes de transport pour approvisionner le pays. Pour des raisons économiques et sécuritaires, disposer d'un mode alternatif à l'industrie de camionnage devient un impératif surtout du point de vue des Ethiopiens pour soutenir les importations massives du pays notamment les biens d'équipements.

On assiste parfois à des situations complexes concernant le déplacement de certaines pièces de l'industrie (pondéreux ou d'objet indivisible) qui restent entreposées pendant plusieurs mois à Djibouti, faute de véhicules de transport adaptés. L'exemple de transport de pales d'éoliennes est une parfaite illustration des difficultés auxquelles les Éthiopiens doivent faire face pour acheminer certains types des marchandises.

Profitant de ses potentialités hydrauliques, l'Éthiopie s'est engagée dans un vaste programme de production d'énergie électrique destiné à couvrir sa demande locale et régionale. En 2015, les Ethiopiens ont importé de centaines d'éoliennes afin de pallier la baisse de la production hydroélectrique (cf. Partie 1) pendant la saison chaude. Le transport de ces éoliennes destinées au parc d'Ashagoda (Oromia) a rencontré d'énormes difficultés.

Cependant, pour le transport de ces matériels de grande dimension, les Éthiopiens furent dans l'obligation d'acquérir aussi des véhicules adaptés à leur transport alourdissant par ricochet les coûts des matériels (Photo 6-Photo 7).

L'ancienne logique concurrentielle peut-elle être dépassée entre les deux modes de transport ? Quelle politique commerciale devra être mise en place pour que train et camion puissent approvisionner l'arrière-pays éthiopien de manière complémentaire ?

Selon le directeur du chemin de fer de Djibouti, compte tenu des investissements très importants engagés dans la construction de la nouvelle ligne, les deux États seront dans l'obligation de faire cohabiter train et camion, ne serait-ce que, pour rentabiliser le projet. De plus, le déclin avéré de l'ancien chemin de fer exploité dans une logique exclusivement concurrentielle avec le camion plaide pour une complémentarité.

Photo 6 : transport lourd

Source : Photo Abdo Mohamed Mai 2015

Les recherches scientifiques menées dans la concurrence rail – route mettent en exergue que le camion est plus compétitif que le train sur les courtes distances (Hayuth et Fleming, 1994, Van Klinck et al., 1998). Certes, ces études réalisées dans un contexte totalement différent de celui de l'Afrique nous incitent forcément à nuancer leurs conclusions. Toutefois, il est généralement admis que sur les courtes distances le camion domine largement le train, ce dernier devenant compétitif au-delà de 500 km. Les principales villes éthiopiennes situées sur le corridor ferroviaire se concentrent dans un rayon de 300 à 1000 km (Dire-Dawa et Harar à environ 300 km, Awash à 450 km, Adama à 600 km alors que DebreZeyt et Addis-Abeba se trouvent respectivement à 700 km et 800 km de Djibouti, point de départ de cette ligne. La localisation géographique des villes éthiopiennes montre les réelles potentialités du train face aux camions.

En outre, le transport ferroviaire est également plus économique et plus écologique que le transport routier. Grâce à sa grande capacité de transport et son coût unitaire moindre par rapport au transport par camion, le ferroviaire peut concourir à un abaissement du coût du fret et limiter par la même occasion la congestion causée par la hausse continue du flux de camions.

Photo 7 : Transport lourd

Source : Abdo Mohamed Mai 2015

Par ailleurs, la plupart des chemins de fer du continent sont coutumiers d'un déséquilibre fonctionnel énorme entre fret et passagers comme le soulignait Hugon (2003) *« […] le fret de marchandises représente (85 % du chiffre d'affaires »*. À l'instar de l'ancien train, le nouveau assurera aussi bien le transport de marchandises que celui de voyageurs même si notre étude se limitera, en l'occurrence, au transport de fret en raison de son importance.

La nouvelle ligne ferroviaire a-t-elle la capacité d'attirer et de prendre des parts de marché à l'industrie de camionnage ? Quels types de marchandises pourraient être basculés vers le transport ferroviaire ?

Certes toutes les marchandises peuvent être transportées par le train, telles que les matériels lourds (pondéreux), d'objets indivisibles comme les pièces des usines, les

véhicules. À cela, s'ajoute le charbon destiné à l'industrie du ciment, le clinker, les engrais chimiques utilisés dans l'agriculture ainsi que les hydrocarbures représentant une part significative des importations éthiopiennes. Toutes ces marchandises en vrac équivalent à plus de 5 744 618 de tonnes métriques en 2012 peuvent être, en partie, basculées vers le ferroviaire (Tableau 13). Ces marchandises volumineuses conviennent parfaitement au transport ferroviaire, car le train, grâce à sa grande capacité, a l'avantage de déplacer l'équivalent d'une centaine de camions de 30 à 40 tonnes en un seul voyage et réduire ainsi les coûts de transport grâce aux économies d'échelle.

Aujourd'hui, l'industrie de transport utilise plus en plus le conteneur pour assurer le transport de tout type des marchandises. À l'instar du commerce mondial, une bonne partie des importations éthiopiennes est acheminée par conteneur. De ce fait, bien que le nouveau projet ferroviaire ne prévoie pas un gabarit qui permettrait le gerbage de conteneurs sur le même wagon, le train a de réelles possibilités pour concurrencer le camion pour l'acheminement des marchandises conteneurisées.

Tableau 13 : principales marchandises importées en vrac 2009 - 2013 (en MT)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Engrais	739 602	531 172	563 487	922 322	525 532
Charbon	12 999	21 030	190 232	312 358	378 543
Ferraille	509 532	325 139	495 892	833 672	918 882
hydrocarbures	1 324 335	2 187 452	3 640 770	3 676 266	2 826 049
Total	**2 586 468**	**3 064 793**	**4 890 381**	**5 744 618**	**4 649 006**

Source : Port de Djibouti, BCD

Quels peuvent être les avantages du transport ferroviaire ?

En assurant une partie du transit éthiopien, le train pourrait contribuer à la réduction de la dégradation routière et ainsi allonger la durée de vie des corridors routiers. En effet, une route nécessite une réhabilitation complète en moyenne tous les 7 à 10 ans contre 15 à 20 ans pour les voies ferrées (Pozzo di Borgo, 2011). Fonctionnant avec une énergie hydroélectrique, le futur train n'émettra pratiquement pas de dioxyde de carbone et contribuera à la préservation de l'environnement.

En développant la complémentarité rail – route, on pourrait réduire aussi les émissions de dioxyde de carbone des transporteurs routiers. En outre, la diminution du nombre des camions mobilisés pour le transport de marchandises serait également un moyen pour l'Éthiopie de réaliser des économies importantes sur ses importations de carburant (EDIC, 2015).

Par ailleurs, avec une capacité de transport nettement plus élevée que le transport sur route, le transport ferroviaire permettra également à l'Éthiopie de réaliser des gains substantiels sur les coûts d'immobilisation des marchandises au port, estimés à plus de 35 millions de dollars (US) par an (Foch, 2012). En effet, la mise en place du connaissement direct et le développement des ports secs en Éthiopie (Samara et Modjo) devaient normalement contribuer à écourter le temps de passage des marchandises sur le sol djiboutien. Toutefois, on assiste, dans la pratique, au stationnement d'une grande partie des importations éthiopiennes avant leur acheminement. Il semble qu'au-delà du retard lié à la délivrance des documents administratifs, l'immobilisation des marchandises à Djibouti résulte, en général, de l'organisation de l'industrie de transport routier. Par ailleurs, la libéralisation du marché de transport routier contrairement en Afrique de l'Ouest avec leur politique de « tour de rôle » fait que souvent les transporteurs choisissent leur cargaison en fonction de distance à parcourir pour faire plus de rotation. Parfois, ils rechignent même à prendre en charge certains types des marchandises ou à livrer les marchandises à destination des régions difficiles d'accès ou reculées. Ceci engendrant au final des frais supplémentaires pour les importateurs éthiopiens.

En effet, dans le cadre de la concurrence portuaire, l'action est davantage mise sur la performance, non plus du port, mais de la chaîne d'approvisionnement. Le choix du port est fortement tributaire des conditions de transport terrestre dans l'arrière-pays. Donc, avec une offre globale accordant plus de place au transport intermodal, Djibouti pourra ainsi renforcer son rôle de « débouché naturel » de l'Éthiopie face aux autres ports de la région. Cette politique renforcera aussi la stratégie djiboutienne consistant à faire de Djibouti une plateforme d'éclatement régional.

Aujourd'hui, avec le développement des nombreux projets portuaires (Tadjourah, Goubet, Damerjog, port multifonctionnel à Doraleh), la République de Djibouti doit préparer les voies communications nécessaires à l'évacuation des marchandises traitées dans ses différents ports. La conquête de l'arrière-pays et la fidélisation des principaux clients de l'hinterland éthiopien et au-delà (Soudan du Sud) passent par le développement d'un réseau de transport multimodal où rail et route peuvent avoir chacun leur place pour assurer l'acheminement des marchandises dans ces régions.

Toutefois, la compétitivité du transport ferroviaire vis-à-vis du routier sera, en grande partie, tributaire du rôle de l'État éthiopien dans la mise en place d'un environnement concurrentiel dans le marché de transit. En outre, les autorités éthiopiennes devront également trouver un compromis avec le lobby des transporteurs routiers pour surmonter les éventuelles tentatives de verrouillage du marché de ce dernier. Ce faisant, elles devront en particulier abandonner les tarifs bas subventionnés en vigueur sur le marché du camionnage en vue de donner au rail les moyens de concurrencer la route à armes égales (EDIC, 2015). Enfin, la sécurité d'approvisionnement de l'Éthiopie exige la mise en place d'un réseau de transport terrestre varié et diversifié.

Chapitre 2 :

Des acteurs du corridor, les Éthiopiens en première ligne.

Ce chapitre vise essentiellement à faire une analyse approfondie du fonctionnement du transport international entre Djibouti (port) et son arrière-pays éthiopien. En dépit de la pluralité des intervenants dans le fonctionnement de la chaîne de transport, nous limiterons notre analyse uniquement à trois d'entre eux: les transitaires, les transporteurs routiers et les douaniers qui demeurent les principaux acteurs de facilitation des échanges entre les deux pays[122]. Cette liste n'est certes pas exhaustive, mais analyser et comprendre le fonctionnement du transport international entre les deux pays revient à étudier principalement la manière dont travaillent ces différents corps de métiers.

L'objectif, à travers cette analyse, est à la fois de bien cerner comment ces différents corps de métiers participent-ils au bon fonctionnement du transport international, mais aussi d'évaluer les impacts ou retombées socio-économiques de l'accroissement des activités de transit pour la République de Djibouti. Il s'agit précisément de répondre un certain nombre des questions. (i) Quel bénéfice les Djiboutiens tirent-ils du transit ? Est un outil de développement pour le pays ? (ii) Le secteur routier contribue-t-il au développement de Djibouti ? (iii). Enfin, il s'agit de questionner les rapports entre les acteurs de deux pays engagés dans ce corridor.

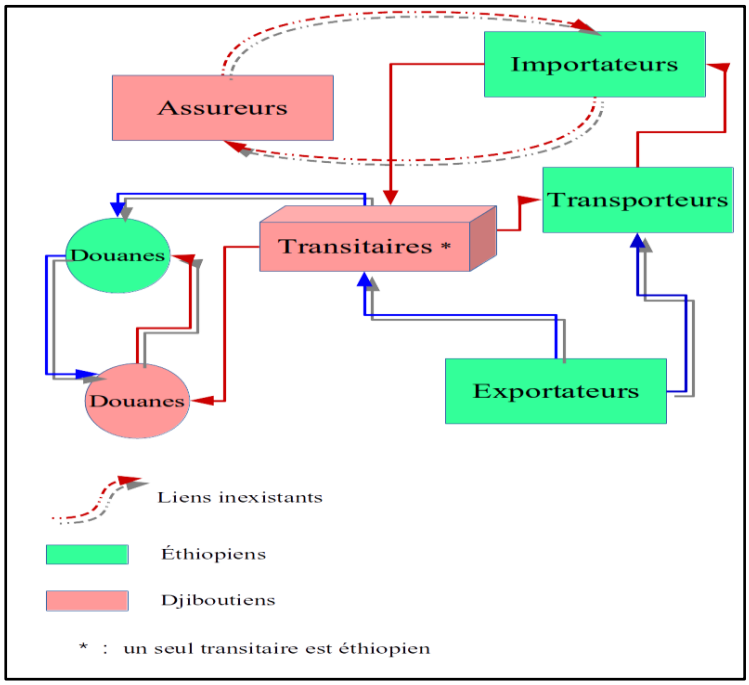
1 Un marché de transit porteur aux retombées limitées

Nous avons identifié sept acteurs majeurs dans le fonctionnement du corridor (Figure 39) , à part les gouvernements des pays concernés. Nous voulions comprendre le rôle de chaque acteur et voir si les tâches étaient équitablement réparties entre les deux pays ou se rapprochaient des fonctionnements d'autres corridors reliant un pays enclavé au port d'un pays voisin.

[122]Par exemple, nous pouvions prendre en compte de cette analyse les agences maritimes mais il faut savoir que les anciennes sociétés de transit (Ets Marill, Massida, Savon Ries ou encore Comad) assurent également la fonction d'agence maritime. D'où ce choix restreint à trois corps de métiers.

Les enseignements sont tirés essentiellement des entretiens réalisés auprès des professionnels des transports issus du secteur et du secteur privé: (transitaires – transporteurs – ports – assurance). Les entretiens ont été réalisés dans le courant de mois de novembre - décembre 2011 et août – septembre 2012. Toutefois, certaines informations ont été complétées tout au long l'année de 2013. D'autres sources telles que les rapports annuels de la banque centrale de Djibouti ainsi que d'autres études (EDIC, 2004, 2015, BM, 2012) ont aussi servi d'appui à ce travail d'analyse du fonctionnement du corridor.

Figure 39 : les acteurs du corridor



1.2 La libéralisation une conséquence de la demande éthiopienne

L'accroissement de la demande éthiopienne et le nombre limité des sociétés exerçant dans le milieu de transit incitent l'État à libéraliser le marché. En 2001, l'État assouplit donc, par décret les conditions d'obtention de l'agrément relatives à l'exercice du métier de transitaire. Il s'agit de répondre aux nouvelles évolutions du secteur induites par le basculement du transit éthiopien sur Djibouti. Selon les dispositions de ce nouveau décret, la délivrance de l'agrément est subordonnée à des conditions matérielles

et financières. Il est désormais exigé à tout nouveau demandeur d'agrément de disposer de trois camions équipés d'une remorque de 20 à 38 tonnes ainsi que de deux chariots élévateurs pourvus d'une capacité comprise entre 2 à 10 tonnes[123].

L'assouplissement réglementaire des conditions d'obtention de l'agrément a créé un appel d'air conduisant bon nombre de Djiboutiens à se lancer dans ces activités de transit en plein essor. Entre 2001 et 2013, selon les estimations du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET), le nombre des sociétés de transit serait passé de moins d'une dizaine à plus de 170. Beaucoup de nouveaux transitaires pêchent par leurs connaissances rudimentaires des « ficelles » du métier.

Cette évolution du marché du transit contraste nettement avec celle d'avant la libéralisation. En effet, une dizaine des sociétés se partageaient le marché de transit à Djibouti. Suite au transfert de l'essentiel du transit éthiopien sur Assab à la fin des années 1970 et l'étroitesse du marché local ne permettaient pas la présence de nombreuses sociétés dans ce domaine. D'ailleurs, la plupart des sociétés de transit exercent d'autres activités annexes pour combler la faiblesse du secteur de transit. À titre d'exemple, les Ets Marill, l'un des plus importants transitaires à Djibouti est aussi présent dans plusieurs autres secteurs d'activités : concession de véhicule (Toyota, Renault, Peugeot et Citroën), assurance, distribution de boissons, mais également représentant des lignes maritimes (CMA-CGM). Les opportunités limitées du marché ainsi que les contraintes en matière d'obtention de l'agrément expliquent cette faiblesse numérique. Nonobstant l'absence de données précises concernant les conditions requises pour l'obtention d'un agrément à cette époque, les professionnels du milieu reconnaissent qu'un apport financier important était exigé.

La situation du secteur change complètement avec le basculement du transit éthiopien sur le port de Djibouti en 1998. Le transit éthiopien passe de 278 350 tonnes en 1997 à plus de 1 412 243 tonnes en 1998, se traduisant par une augmentation considérable du volume des activités portuaires (BCD, 2001). Les dizaines des sociétés de transit de la place n'arrivent plus à suivre la brusque et forte demande de la clientèle éthiopienne.

[123]En plus, il faut également d'une attestation bancaire au nom de la société et le dépôt d'une caution chiffrée à un million de francs Djibouti (5000 euros) au Trésor public sont également requis. Une fois obtenu l'agrément, l'intéressé doit effectuer les démarches administratives habituelles requises en matière de création d'entreprise (patente, inscription au registre de commerce et des sociétés, etc.).

Cette nouvelle situation contraint l'État à libéraliser le marché de transit et à assouplir les conditions d'obtention de l'agrément nécessaire à l'exercice du métier de transitaire.

La rudesse du marché ultra concurrentiel et les profils hétéroclites des nouveaux entrants qui méconnaissent les rouages de ce marché ont mis beaucoup d'entre eux dans des difficultés financières. En effet, si certains s'en sortent parfaitement grâce à leur rigueur et compétence professionnelles et à leur carnet d'adresses, beaucoup d'autres font face à d'énormes difficultés financières. De nombreuses sociétés sont créées par d'anciens cadres démissionnaires des anciennes sociétés de transit. À titre d'exemple, plus d'une dizaine de nouvelles sociétés de transit créées appartiennent à d'anciens cadres des Ets. Marill (Siyan Transit, Horsed transit, Charmarké logistique, Nile transit, MAG international etc.). Donc, bien que l'expérience professionnelle ne soit pas un gage de réussite, les sociétés le plus en difficulté n'appartiennent pas à ces derniers.

1.2.1 Une faiblesse organisationnelle pénalisant les acteurs djiboutiens du secteur

1.2.1.1 Le difficile recouvrement des frais engagés

Le principal point de friction entre les transitaires djiboutiens et les Éthiopiens demeure la lenteur de recouvrement des frais engagés pour l'opération de transit au port. En effet, les problèmes récurrents liés au retard de paiement éthiopien pénalisent la situation de transitaires djiboutiens qui manquent parfois de fonds pour faire face à leurs dépenses courantes. Ceci les met dans des situations de difficultés de trésorerie et les contraint à louer leur fonds de commerce (agrément) aux Éthiopiens.

En fait, la douane éthiopienne exige le dépôt d'une caution de garantie auprès d'une banque éthiopienne pour tout importateur éthiopien afin de lutter contre les évasions fiscales. Toutefois, une telle exigence pénalise lourdement les entreprises éthiopiennes, notamment les petites, de sorte que tout retard de paiement des importateurs éthiopiens engage sérieusement la solvabilité de leurs prestataires de services djiboutiens.

La situation est encore compliquée par la frilosité du secteur bancaire djiboutien peu prompt à accorder des crédits qui limite ainsi les marges de manœuvre des

actionnaires, contraints de compter sur leur propre capital souvent insuffisant[124]. De plus, il ressort de l'étude diagnostique pour l'intégration sur le commerce publié en 2015 que les taux d'intérêt pratiqués par les banques restent élevés, pénalisant ainsi les activités économiques du pays. Ceci explique, en partie, le nombre élevé d'entreprises en situation de faillite par manque de liquidités. Celles-ci ayant tendance à avancer les frais inhérents aux opérations de transit pour le compte de leurs clients éthiopiens obtiennent remboursement tardivement.

Même si les retards de paiement commencent à s'estomper, c'est surtout la désorganisation du secteur de transit djiboutien, encore dans une phase de structuration, qui fait l'objet de vives critiques. En effet, les autorités djiboutiennes ont déjà soumis les doléances des transitaires relatives aux arriérés de paiement de certains clients éthiopiens lors de la première commission mixte interministérielle de 2002. Bien que les autorités éthiopiennes aient eu connaissance de ce dossier, elles n'ont pas débloqué la situation de sitôt. En fait, les Éthiopiens profitant de la désertion du terrain économique de la part des Djiboutiens, héritent d'un marché de transit très concurrentiel où n'existe pas encore, par exemple base de données recensant par exemple les mauvais payeurs (importateurs éthiopiens).

En effet, l'absence d'une telle base des données des transitaires djiboutiens, instrument de prévention des fraudes, permet aux importateurs éthiopiens de « *papillonner* » d'une entreprise de transit à une autre quand bien même ils auraient laissé des factures impayées auprès d'autres transitaires. La situation est parfois complexe parce que certains transitaires rechignent à fournir les noms de leurs débiteurs éthiopiens. Des telles réticences s'expliquent, en partie, par la crainte de perdre des clients au profit d'autres plus disposés à les garder à tout prix.

Enfin, le problème de rapatriement des sommes collectées vient se greffer à celui du recouvrement, car l'État éthiopien pratique un contrôle strict de devise. Les réactions éparses des transitaires furent d'exiger des importateurs éthiopiens le paiement à

[124]La République de Djibouti est très mal classée dans les classements internationaux en matière de facilité d'accès au financement bancaire. Le pays arrive à la 180e place sur les 185 pays évalués dans la dernière publication de *Doing Business* en 2014.

l'embarquement, générant ainsi un alourdissement des frais à engager pour une seule opération.

1.2.1.2 Faiblesse organisationnelle, de nouvelles pratiques anticoncurrentielles

Avec la multiplication de nombre de sociétés dans le secteur du transit, on assiste au développement de pratiques contraires aux éthiques du marché. Il s'agit de pratiques résultant essentiellement du non-respect des conditions d'obtention de l'agrément prévues par la réglementation. Ainsi, il arrive, dans la pratique, que les fondateurs de sociétés fournissent un seul camion en lieu et place des trois exigés par la loi. Pis, ils s'assurent la complicité de responsables administratifs chargés de la délivrance de l'agrément. Ces pratiques reflètent la culture concussionnaire régnant dans certaines administrations publiques.

Un certain nombre des personnes obtiennent la licence d'exploitation (l'agrément) dans des conditions parfois douteuses et cherchent uniquement à tirer profit en concédant l'agrément à d'autres personnes moyennant un loyer mensuel. D'ailleurs, le rapport de 2008 consacré au renforcement des mécanismes de financement de PME dénonçait ces pratiques «*l'État accorde de nouvelles licences d'exploitation à des structures fantômes, entreprises ne remplissant pas les conditions préalables, et qui par la suite les sous-loue à des tiers, typiquement des Éthiopiens* »[125]. Une telle situation profite donc à une clientèle éthiopienne et contredit les termes du décret de 2001. Ce décret stipule dans son article 3 que « *L'agrément en qualité de transitaire peut être demandé par toute personne physique de nationalité djiboutienne* […] ».

Le paroxysme d'une telle situation est qu'aujourd'hui, en dépit des protestations émises contre le monopole du marché des activités de transport (transit, transporteur) par les Éthiopiens, nulle mesure n'a été prise pour remédier aux abus en matière d'acquisition d'agrément. Pourtant, le décret de 2001 comporte certaines dispositions stipulant que ses violations seront sanctionnées entre autres par la perte de l'agrément.

[125] Rapport final du plan d'action pour le renforcement des mécanismes de financement des PME réalisé à Djibouti en février 2008. Un programme du FIRST (Financial Sector reform and Strengthening Initiative) géré par la Banque Mondiale.

Mais les inspections ne sont même pas menées par les services en charge pour régulier la profession.

Par ailleurs, l'examen de la complexité des situations a mis en évidence des cas de cession d'agrément au profit de personnes ne remplissant pas les conditions requises. Selon certaines déclarations de professionnels du milieu, il arrive parfois que des transitaires ayant obtenu l'agrément dans la régularité se retrouvent dans l'impossibilité de survivre dans un marché faussé. Ainsi, ils n'ont guère d'autres choix que de louer, à leur tour, leur agrément s'ils n'ont pas des créances au port.

Cette situation du marché de transit marquée par l'absence de coordination, fût-elle minimale, entre les transitaires nationaux profite aux Éthiopiens. Même si on perçoit un certain rééquilibrage des intérêts depuis la mise en place du connaissement direct en 2006 et la création du groupement d'intérêt économique de l'Association des Transitaires djiboutiens (GIE-ATD).

1.2.2 Des tentatives d'organisation du marché

1.2.2.1 L'ATD : première étape d'organisation du marché de transit ?

En prémisse de la mise en place du connaissement direct, le gouvernement djiboutien incite les transitaires (djiboutiens) à se regrouper afin de peser face aux Éthiopiens. En effet, les autorités djiboutiennes ont toujours opposé une résistance à l'entrée en vigueur du connaissement direct[126] par crainte de voir les Éthiopiens créer une situation de monopole sur l'ensemble de la chaîne de transport. Une telle crainte du côté djiboutien trouve sa source dans la prépondérance de la compagnie maritime (ESL), prestataire de service quasi exclusif des importateurs éthiopiens. À cela s'ajoute, la position clé détenue par l'opérateur Maritime Transit Service Entreprise (MTSE), qui reprend le relais d'ESL sur le parcours terrestre et dispose de l'exclusivité sur toutes les

[126] C'est un contrat unique qui couvre plusieurs transports successifs (terrestre, aérien, maritime), généralement émis par une compagnie maritime couvrant le transport principal et le post-acheminement. La responsabilité est donc assurée par la même compagnie. Les Ethiopiens ont sollicité sa mise en place pour éviter le long séjour de marchandises dans le port de Djibouti et favoriser par la même occasion le transport multimodal.

commandes de l'État éthiopien. Ainsi, à partir de Djibouti, les deux entreprises étatiques (ESL, MTSE) demeurent les pièces angulaires de l'organisation des échanges éthiopiens. Aussi, eu égard aux conventions internationales telles que Montebay ou encore le plan Almaty (2003) des Nations Unies relatives à la liberté de droit de transit au profit des États enclavés, l'Éthiopie, par le biais des sociétés susvisées, contrôle une grande partie de la chaîne de transport.

L'ATD, produit de l'accord de la mise en place du transport multimodal entre les deux pays en 2006, est érigé au rang de l'unique interlocuteur de l'armateur éthiopien (ESL) pour les activités de transit au port. Ainsi, toute marchandise dont le transport maritime est assuré par ESL (y compris en slot charters) sera prise en charge par l'ATD lors de son arrivée au port.

Pour autant, doit-on conclure que tous les problèmes, auxquels est confronté ce marché de transit, se sont résolus depuis la création de l'ATD ?

Depuis, la mise en place de l'ATD, les difficultés dues aux impayés des Ethiopiens semblent s'atténuer, en partie, pour les membres de l'ATD. Ces derniers ne sont plus dorénavant en contact direct avec les importateurs éthiopiens. L'armateur (ESL) sert désormais d'intermédiaire entre les membres de l'ATD et la clientèle éthiopienne.

En dépit de l'existence de plus d'une centaine de sociétés dans le secteur du transit lors de la création de l'ATD, cette structure ne regroupait au début que 23 sociétés avant de passer à 32 vers la fin de l'année 2014. Les principaux membres de l'ATD sont les plus gros transitaires (en termes moyens techniques et financiers) de la place. Cela s'explique entre autres par les difficiles conditions d'adhésion de l'ATD (moyens techniques conséquents, caution très élevée). D'autant plus, le statut de l'ATD reste imprécis sur ses conditions d'adhésion. Pour l'ATD, l'intégration des nouveaux transitaires au groupement ne peut se faire sans une rationalisation préalable du marché de transit par les pouvoirs publics.

En 2014, l'État prend finalement une première mesure afin de « mettre de l'ordre » dans la profession. Il suspend la délivrance des agréments temporairement et procède à un état des lieues de la profession. Aussi, le service d'exploitation du port,

chargé du contrôle des sociétés travaillant dans l'enceinte portuaire, commence à effectuer des inspections sur l'ensemble de la profession transitaire. Celles-ci consistent en la vérification des documents (bail commercial, facture de l'électricité, de la téléphonie, cotisation à la caisse de sécurité sociale.), le triage entre les transitaires réellement en activité et ceux louant leur agrément. Bien que ces premières mesures fussent saluées par les professionnels du milieu, ils déplorent en même temps leurs limites. Selon ces derniers, de tels contrôles, parce qu'ils ne couvrent pas l'activité de transitaires depuis l'origine, participent peu à la prévention des contraventions aux règlements de la profession.

2.1.3.2 : ATD, un groupement d'intérêt à la politique anticoncurrentielle ?

Depuis sa mise en place en 2006, l'ATD subit des critiques de la part des transitaires concurrents dont la plupart se sont regroupés au sein du groupement d'intérêt économique Transit Transport International (GIE-TTI). Il convient de rappeler que l'accord ayant mis en place l'ATD a été conclu dans un contexte particulier d'organisation et d'optimisation de l'activité de transit. Pour les Djiboutiens, il s'agissait de peser face aux Éthiopiens dans la perspective de mise en place du connaissement et donc, du transport multimodal. Or, cette situation monopolistique au profit de l'ATD sensée être temporaire s'est muée en un fait durable. Pour Aboubaker Pacha, président de GIE TTI, il est inconcevable qu'un groupement qui est sensé représenté l'ensemble des transitaires nationaux puisse bénéficier seul et durablement du marché du transport multimodal par voie de connaissement direct. Il poursuit en reprochant à l'ATD d'avoir détourné l'esprit de l'accord qui visait à la protection et la préservation du secteur de la logistique et du transport face à la mainmise éthiopienne. Ainsi, l'ATD semble oublier l'objectif de sa création qui était de peser face aux Éthiopiens en se transformant un conglomérat d'intérêt des transitaires le plus puissant.

En répondre aux critiques de monopole faites à l'endroit de l'ATD, son président, Hassan Ahmed Doualeh, fait remarquer que l'accord avec l'ESL concerne uniquement les marchandises conteneurisées et souligne, par la même occasion, que leur activité ne couvre que 50% de ce marché. Les 50% restant sur ce segment ainsi que le reste des activités de transit sont ouverts à tous les transitaires. Quant à l'opacité supposée des

conditions d'adhésion à l'ATD, il répond qu'elles sont transparentes et ajoute qu'il est matériellement difficile d'intégrer tout porteur d'agrément[127]. Pour l'ATD l'entrée au groupement doit se faire au cas par cas et non de manière groupée comme la demande le TTI et déplore l'attitude de dernier qui a préféré porter l'affaire devant le tribunal.

1.2.2.2 Le tour de vis de l'État

En mars 2015, après plusieurs années de tergiversations, l'État prend des mesures radicales pour réorganiser l'ensemble de la profession de transit. En premier lieu, l'État ayant transféré la gestion des sociétés de transit à l'Autorité des Ports et des Zones Franches (APZF), toute demande d'agrément devra être adressée à cette dernière. L'objectif est ici de confier la gestion des transitaires à une seule et unique institution afin de garantir un meilleur suivi de la profession.

En second lieu, le nouvel arrêté n°2015-201/PRE de 12 mars 2015 modifiant l'arrêté n°2002-01109/PR/MET fixant les cautions des différentes professions d'auxiliaires de transport maritime réévalue exceptionnellement la caution, « sésame d'entrée » à la profession. Celle-ci passe d'un million francs Djibouti (5000 euros) à 15 millions de francs (75 000 euros). Aussi, chaque transitaire devra disposer d'un fonds de roulement, capable d'assurer l'acheminement de 100 conteneurs, estimé à 30 millions de francs (125 000 euros).Ces nouvelles mesures financières ont suscité des inquiétudes chez les petits transitaires, dans l'incapacité de s'acquitter de sommes aussi élevées dans un délai très court.

Passé ce délai fixé au 31 mars, seulement 78 transitaires sur plus de 200 se sont, au final, conformés aux nouvelles dispositions. Si du côté de l'État, on avance l'argument de la régulation et de l'organisation du marché, certains professionnels craignent que ces mesures aggravent davantage la santé financière déjà fragile des sociétés de transit. D'autres considèrent qu'elles sont motivées par une volonté tacite de « cadenasser » le marché au profit de transitaires proches du pouvoir politique.

Enfin, le nouveau décret de 2015 introduit un critère de qualification pour accéder à la profession de transitaire. Cette mesure vise à professionnaliser ce secteur de transit. Ainsi, tout demandeur d'agrément doit avoir une qualification ou une expérience dans le

[127]Même si le responsable de L'ATD affirme que les conditions d'adhésions sont claires, il n'existe pas de documentations écrites.

domaine de transport et de la logistique soit, avoir un employé d'une telle qualification. En dépit du tour de vis de l'État pour « ventiler » la filière, le secteur du transit ne semble pas bénéficier pour autant d'un quelconque appui des pouvoirs publics pour faire face à la mainmise éthiopienne.

L'analyse de la filière de transitaire a montré que le marché est en phase de structuration après plus d'une décennie de tergiversations. La situation est-elle différente pour le secteur des transports sur route qui reste adossé à celui de transit. Cela nous amène à nous interroger sur l'organisation du marché du transport terrestre. Qu'en est – il de l'état du marché ? Qui sont les transporteurs et comment se partagent-ils le marché ? Et quelles peuvent être les évolutions du transport routier à la reprise prochaine du ferroviaire ?

Pour répondre à cette série des questions pertinentes, nous ferons d'emblée la distinction entre transports nationaux (local) et le transport international. Il sera surtout question du second.

1.3 Transport sur route djiboutienne une filière sous-représentée

1.3.1 Des acteurs nationaux aux capacités limitées

Il n'existe pas, l'heure actuelle, de données statistiques viables concernant le nombre exact de transporteurs routiers. Ce contexte de « vide statistique » s'explique, à priori, par l'absence de licence spécifique, à l'instar des transitaires, pour exercer dans le secteur de transport des marchandises. En fait, il suffit, en plus de l'accomplissement des formalités administratives d'ouverture d'un fonds de commerce, de souscrire une assurance COMESA (carte jaune). Toutefois, l'industrie djiboutienne de transport sur route est essentiellement composée une palette allant du simple particulier avec un ou deux camions à des petites sociétés avec un parc d'une dizaine de camions. Contrairement aux Éthiopiens, rares sont les sociétés djiboutiennes capables de fournir un parc de plus d'une cinquantaine de camions. De plus, la majeure partie de la flotte djiboutienne assurant le transport international provient de la filière transit. Une grande partie du parc assurant le transport international appartient à des transitaires. Ils ont ainsi une double casquette, à la fois transitaire et transporteur routier.

Si pendant longtemps, les pouvoirs publics n'ont pas pris des mesures pour soutenir la filière de transport sur route, la situation a évolué à partir de 2014 avec la mise en place des facilités de crédits au niveau du Fonds de Développement Economique et Social de Djibouti (FDESD). Ce fonds destiné principalement à soutenir la filière a permis à des particuliers d'acquérir un ou plusieurs camions et de profiter des opportunités de ce marché en plein essor; de leur côté d'anciens transporteurs ont su, par le biais desdits crédits, augmenter les capacités de leur parc. Ces fonds alloués par le FDESD ont permis aussi l'arrivée des nouvelles sociétés pourvues déjà d'un parc bien garni (au moins une dizaine de camions[128]). En dépit de cette politique visant à étoffer la capacité du parc des transporteurs routiers djiboutiens, la filière reste encore sous représenter c'est-à-dire environ 2% du marché de fret international (BCD, 2012).

Quelles sont les raisons qui font que les Djiboutiens soient sous représenter dans ce secteur ?

En dépit de l'intense du trafic routier entre les deux les pays la participation des transporteurs djiboutiens à ce trafic reste très limitée, voire marginale. Une telle situation résulte de la conjonction de plusieurs facteurs (BM, 2013). Tout d'abord, le caractère élevé des salaires et des charges sociales constituent un début d'explication à la faible représentation des transporteurs nationaux. À titre d'exemple, un chauffeur djiboutien gagne en moyenne 70 000 DJF ($390) alors que son collègue éthiopien est payé en moyenne trois fois moins cher soit environ 20 000 DJF ($110), donc des charges salariales plus élevées. D'autres facteurs comme le coût du carburant, des pièces de rechange (pièces détachées) ainsi que les coûts de régimes d'assurances nettement moins chers en Éthiopie[129] et contribuent à la compétitivité des Éthiopiens.

Ensuite, la faible compétitivité des transporteurs nationaux proviendrait également de leurs carences en matière d'entretien/maintenance technique par rapport à leurs homologues éthiopiens. Les Éthiopiens ont une longue expérience dans ce domaine contrairement aux Djiboutiens qui sont novices. Selon les propriétaires de camions, il est

[128] On pourrait citer, par exemple, le syndicat de transporteur de la région de Dikhil ou encore la Société d'Importation de Khat (SOGIK) qui a profité de ce fonds pour prendre pied dans ce secteur.

[129] L'assurance n'étant pas obligatoire en Ethiopie, certains transporteurs éthiopiens sont uniquement assujettis à l'assurance COMESA (Carte jaune) alors que leurs homologues Djiboutiens sont contraints de par la loi d'assurer leur camion au niveau national. A cela s'ajoute la lenteur de l'intervention de l'assurance COMESA en Ethiopie qui oblige les Djiboutiens à s'enregistrer encore auprès des assureurs Ethiopiens afin d'accélérer les dédommagements.

de plus en plus difficile de trouver de chauffeurs (nationaux) pour le trajet Djibouti – Éthiopie, ces derniers préférant travailler sur le marché local aussi rémunérateur et moins fatiguant ou de convoyer les véhicules destinés au marché éthiopien jusqu'à la frontière. De tels choix professionnels peuvent sembler paradoxaux eu égard au taux de chômage très élevé à Djibouti où beaucoup de jeunes sortent du circuit scolaire sans qualification. Toutes les études (BM, 2013 ; EDIC, 2004, 2005) menées ces dernières années considèrent pourtant le secteur de transport sur route comme un vivier de créations d'emplois. Ces situations contraignent parfois certains propriétaires à se séparer de leur camion faute de chauffeurs qualifiés et surtout motivés pour ce métier.

1.3.2 Le fret : une gestion encore informelle

Le marché de transport du fret international présente une grande disparité. Il n'existe ni une « bourse » ni une quelconque organisation pour la gestion de fret. Le secteur de fret étant en général à la fois libéral et informel, du moins, pour les transporteurs djiboutiens. En effet, pour trouver du fret à transporter en Éthiopie, la situation diffère selon que vous êtes un particulier ou un transitaire[130]. En fait, il est très rare de trouver des sociétés travaillant uniquement dans le transport des marchandises à destination de l'Éthiopie à moins qu'il s'agisse d'un particulier opérant avec un ou deux camions. Généralement, le secteur de transport de marchandises est très lié (adossé) à celui des sociétés de transit.

La gestion de fret constitue un autre facteur expliquant la mainmise des Éthiopiens sur le secteur de transport routier. En fait, une grande partie du fret s'organise à partir de l'Éthiopie. Une grande partie des chauffeurs routiers éthiopiens travaillent pour de grands groupes qui disposent de leur propre parc et qui organisent le transport des marchandises dès l'Éthiopie. Donc, une grande partie du fret international échappe donc aux transporteurs djiboutiens. Ensuite, toutes les marchandises dites stratégiques (matériels militaires par exemple) c'est-à-dire appartenant à l'État, le transport est assuré par des camions destinés par les autorités éthiopiennes. La part où les Djiboutiens peuvent participer est, donc, déjà restreinte.

[130]Les transitaires djiboutiens disposent une part importante du parc de camions de transport des marchandises car l'une des conditions de l'obtention de l'agrément est disposée au moins deux camions. Ainsi, les sociétés de transitaires font office des sociétés de transport également.

Quant au reste du fret, sa gestion n'est pas favorable aux Djiboutiens. D'abord, la situation est compliquée par le développement des nouvelles pratiques. On assiste ces dernières années, l'arrivée de courtiers qui se sont greffés à la gestion du fret à destination de l'Éthiopie et aident généralement les particuliers disposant des camions de transport à trouver de cargaison. Ces courtiers en cargaison ont réussi à développer un système d'intermédiation, une nouveauté sur le marché de fret[131]. Aussi, ils travaillent de manière informelle c'est-à-dire en dehors de tout cadre légal. Ils ne sont pas de professionnels agréés et n'ont donc aucune responsabilité en cas de défaillance du transporteur. Une fois qu'ils mettent en contact transporteur et chargeur et que ces derniers s'accordent sur les termes du contrat, leur rôle prend fin. Ne disposant pas de locaux (bureaux), on les retrouve généralement dans les différentes zones de stationnement des camionneurs éthiopiens (DCT, PK12). Ces courtiers sont majoritairement d'origine éthiopienne. Une telle situation est favorisée par plusieurs facteurs : la proximité linguistique, le poids des Éthiopiens dans l'industrie de camionnage et les fonctions mandataires pour des commerçants éthiopiens.

Bien que certaines organisations djiboutiennes, à l'instar du groupement d'intérêt économique Transit et Transport International (GIE-TTI), ont introduit plusieurs demandes de légalisation de ces pratiques informelles auprès des pouvoirs publics, leurs initiatives n'ont pas encore abouti. Toutefois, conscient de l'hégémonie éthiopienne, les pouvoirs publics tout en reconnaissant qu'ils n'ont pas de solution immédiate face à ces problèmes et penchent plutôt pour l'introduction d'un système de partage équitable de fret entre les transporteurs routiers de deux pays.

Cependant, on s'interroge sur l'efficacité de l'introduction d'un tel système de partage. Peut-il être une solution à la sous-représentation de l'industrie djiboutienne de camionnage ? Comment fonctionne-t-il ce système de partage de fret ?

1.3.3 Le partage de fret, un système aux résultats incertains

Malgré l'absence d'un organisme chargé de la gestion du corridor djibouto-éthiopien, les deux pays ont mis en place, en 2002, un comité ministériel annuel au sein duquel sont traitées toutes les questions relatives aux échanges économiques. Suite aux

[131]Ils remplissent un rôle d'entremetteurs en mettant en contact transporteurs et chargeurs moyennant une commission pouvant aller de 5 à 10 % du prix du voyage.

doléances récurrentes des acteurs djiboutiens du secteur de transport sur route qui subissent la domination éthiopienne, les autorités djiboutiennes ont introduit dans les négociations avec les Éthiopiens, cet aspect. La question du partage de fret entre les transporteurs de deux pays a été introduite pour la première lors de la 11e commission ministérielle en 2013. Bien que les Éthiopiens ne soient opposés à l'instauration d'un tel système, rien n'a été encore mis en œuvre concernant les modalités de son application selon le MET. Toutefois, la partie djiboutienne envisage une répartition du fret suivante : 30% du marché seraient réservés aux transporteurs nationaux alors que les 70% restants reviendraient aux Éthiopiens.

Comment fonctionnerait un tel système ? Afin de comprendre son fonctionnement, nous allons nous appuyer sur l'exemple d'États de l'Afrique de l'Ouest où ce type de système est en vigueur.

Le système de partage du fret repose généralement sur deux critères : le premier visant à organiser les transporteurs routiers en fonction de la nationalité et réserve ainsi à chaque État un quota bien défini. Il s'agit d'octroyer par le biais d'accords ou traités, aux transporteurs de chacun des deux États des pourcentages précis du fret transitant par le port d'un État côtier et à destination d'un État enclavé. Ainsi, par ce mécanisme, on évite l'accaparement du transit par les transporteurs de l'un des deux États concernés ce qui est ni plus ni moins que la situation des transporteurs djiboutiens vis-à-vis des Éthiopiens. En général, les marchandises à destination des États enclavés sont réparties de la manière suivante : les deux tiers (2/3) des marchandises destinées à un pays enclavé sont acheminés par leurs propres transporteurs tandis que le tiers (1/3) restant est assuré par les transporteurs du pays du port de transit (Sirpe, 2011)[132]. Le second critère concerne la gestion de fret entre les transporteurs eux-mêmes sur la base d'un « *tour de rôle* » c'est-à-dire premier arrivé premier servi. La gestion est, en l'occurrence, assurée par un syndicat de transporteurs ou un conseil de chargeurs mandatés en vue d'organiser le partage du fret entre les transporteurs.

Par ailleurs, ce même système prévalait au sein du marché de l'Union européenne, mais a été abandonné en 1993 au nom du principe de libre concurrence

[132] Pour tout autre fret que celui de transit, la répartition est de 50-50 entre les transporteurs de deux Etats. Quant au transport des marchandises définies comme « ***stratégiques*** » est exclusivement assuré par de camions immatriculés au pays de destination.

entre les transporteurs des États membres. Il prévaut encore en Afrique de l'Ouest et suscite bon nombre de questions touchant au fonctionnement des différents corridors de transit. Si ce système a permis, dans un premier temps, à chaque État de développer sa propre flotte, il a, au fil du temps, commencé à montrer ses limites « *dans des environnements réglementés tels que l'Afrique de l'Ouest et Centrale, les contraintes réglementaires (formelles et informelles) doivent être démantelées, car elles sont la cause principale de la concurrence limitée, d'un service médiocre et des prix de transport élevés* » (Terravaninthorn, Raballand, 2008).

Les interactions des acteurs dans le système djiboutien sont bien différentes de celui observé ci-dessus. Même si la partie djiboutienne formule des revendications se rapprochant du système des quotas, la réalité du terrain et le fonctionnement artisanal du système mettent la trajectoire du système vers un modèle à dominante éthiopienne. En effet, actuellement, le parc de camions en circulation entre les deux pays est estimé à environ 9000 camions dont la majeure partie appartient aux Éthiopiens[133]. L'entrée en vigueur de la politique des quotas (1/3 pour Djibouti) impliquerait que la partie djiboutienne fournisse au moins 3000 camions, ce qui est matériellement impossible à court et à moyen terme. Dans les États où ce système de partage est appliqué, lorsqu'un État n'est plus en mesure de remplir sa part, il revient généralement à l'autre de fournir les camions manquants. En l'espèce, tout semble indiquer que les Éthiopiens seront toujours et durablement les principaux pourvoyeurs de véhicules de transport de marchandises.

Aussi, un tel système s'intègre mal dans une économie libéralisée qui prône par définition les libertés d'entreprendre et de concurrence. Il a, en d'autres termes, le défaut de mettre sur un pied d'égalité tous les transporteurs, et ce, quel que soit l'état de leur parc de camion. Cela n'incite guère les propriétaires de camions à renouveler leur parc déjà composé majoritairement de camions d'occasion. De ce fait, cette situation ne peut conduire au final qu'à un service médiocre et à des prix de transport élevés préjudiciables aux États enclavés comme il a déjà été démontré.

[133]Il s'agit des estimations fournies par l'Agence Djiboutienne des Routes (ADR) et par le Ministère de l'équipement et des transports (MET).

Par ailleurs, l'étude du cas ouest-africain révèle aussi que la gestion de fret est gérée par un conseil de chargeurs. Or un tel organe de régulation n'existe pas encore à Djibouti ni en Éthiopie. Dans tous les cas chercher à mettre en place un système qui a déjà montré ses limites ailleurs n'est pas assurément la meilleure solution aux problèmes de sous-représentation des transporteurs nationaux.

Quelle opportunité y a-t-il à introduire un système de quota alors que l'entrée en activité du nouveau train affectera forcément l'industrie du camionnage. Bien que nous ne disposions pas des statistiques prévisionnelles concernant les répartitions possibles de fret entre train et camion, il n'y a pas à douter qu'une partie du trafic éthiopien basculera effectivement vers le rail. Le train, bien qu'il ne soit pas encore officiellement en activité, assure déjà le transport de certains frets comme l'aide alimentaire fournie par le PAM aux populations touchées par la sécheresse en Éthiopie[134]. Selon certains responsables du MET afin d'assurer la rentabilité du nouveau train, les deux États ont convenu avec les investisseurs chinois que le train bénéficierait 40% du transit éthiopien au démarrage. Mais, il faut s'attendre à des discussions difficiles avec le lobby de transporteurs routiers. Enfin, bien qu'il soit en concurrence avec le projet de pipeline[135] qui devrait relier à terme Djibouti-ville à la capitale éthiopienne en 2018 toutefois, en achetant plus de 130 wagons-citernes, le train s'est positionné pour assurer l'acheminement des produits pétroliers. Par ailleurs, avec un investissement aussi conséquent, il faut s'attendre à une pression de la part des Chinois pour la rentabilité du projet ferroviaire.

Il semble donc la compétitivité de la filière passe par une transformation en profondeur. Cela passe incontestablement par une réelle politique publique de professionnalisation de la filière. Qu'est-ce que nous entendons par professionnalisation de la filière ?

La professionnalisation est le fait qu'un groupe d'individus partageant la même activité s'organise sur un marché libre et accompagne les salariés pour une plus grande flexibilité en développant leurs compétences par la formation (Wittorski, 2008). Si on transpose cette définition dans le cadre du marché de transport international, il s'agit pour les professionnels du secteur en particulier les propriétaires de camions de

[134]Depuis 2015, le PAM a ouvert à Djibouti une base logistique pour l'ensemble des Etats de l'Afrique orientale.

[135]Black Rhino, un groupe américain, est chargé de la construction du pipeline qui sera opérationnelle en 2018.Elle assurera le transport du pétrole raffiné importé par l'Ethiopie. Toutefois, il semblerait que les Chinois tentent de dissuader les deux Etats de l'opportunité d'un tel projet qui risque de concurrencer le futur train.

s'organiser et d'exploiter leurs véhicules comme des sociétés. Cela implique le passage d'une gestion de type familial ou artisanal à une gestion de type « moderne » qui comporte par exemple une comptabilité rigoureuse. En effet, il est encore très rare de voir sur le marché national des transporteurs routiers ou des propriétaires de camions de transport maîtrisant les rudiments et le fonctionnement des sociétés. La plupart de temps, les propriétaires de camions font appel à des personnes du cercle familial pour gérer leurs affaires alors que les chauffeurs changent souvent à chaque voyage.

Les pouvoirs publics doivent de leur côté s'engager à aider le marché de transport à se structurer au lieu de plaider en faveur du principe du quota. Ils doivent, par exemple, renouveler leur politique de facilités d'achat des véhicules de transport et contribuer ainsi au développement des grandes sociétés de transport, seules capables de concurrencer les Éthiopiens sur ce marché. D'ailleurs, les recommandations de l'EDIC (2015) allaient dans ce sens en soulignant que l'État devait« *encourager les opérateurs économiques des secteurs du commerce extérieur, y compris les transporteurs à se structurer en entreprises et à se regrouper le cas échéant pour consolider les tissus économiques* ».Autrement dit, Djibouti doit chercher à professionnaliser la filière transport au lieu de plaider pour une politique de quota qui a déjà montré ses limites.

1.4 Une présence douanière éthiopienne incongrue

L'intégration de Djibouti dans son environnement économique régional et international passe par une coordination de l'ensemble des acteurs ou des institutions publiques et privées intervenant dans les différents secteurs de l'économie. En sus de la nécessité de modernisation des infrastructures de transport, la volonté de Djibouti d'être un centre logistique régional passe indéniablement par une administration douanière efficiente. Toutefois, les contrôles douaniers peuvent parfois causer l'engorgement des lieux de passage des marchandises. Toutes les institutions régionales (Comesa, Igad), continentales (Union africaine) ou encore mondiales (OMC, BM) recommandent d'ailleurs aux États de mettre en place des mécanismes de facilitation des échanges. Dans cette perspective, la douane apparaît donc comme un acteur incontournable, surtout depuis l'intensification des relations économiques entre les deux pays.

Mais l'analyse du fonctionnement de cet élément démontre la prééminence de la partie éthiopienne sur ce corridor. Et cette prééminence est assurée par la présence de l'administration douanière éthiopienne au sein du port même. Les implications en

termes économiques et organisationnelles sont considérables et démontrent qu'un pays enclavé n'est pas systématiquement sous la dépendance de son port d'approvisionnement.

1.4.1 Un héritage de l'histoire

Djibouti a la particularité d'avoir une présence douanière étrangère à son port. Il s'agit de la douane éthiopienne. L'idée de la présence de la douane éthiopienne sur le sol djiboutien trouve son origine le passage du port de Djibouti au statut de port franc en 1949. Toutefois, cette présence devient seulement effective à l'entrée en vigueur du nouveau traité du chemin de fer en 1959. En vertu de ce traité, l'administration coloniale accorde une série des privilèges aux Éthiopiens, notamment la présence de leurs douaniers au port de Djibouti moyennant une utilisation accrue du binôme port/chemin de fer confronté à la concurrence du corridor routier Assab – Addis-Abeba.

Toutefois, à cette époque, les Éthiopiens n'installent pas un service douanier pour des raisons budgétaires et se contentent de « plomber » les marchandises dans le port à l'aide de quelques douaniers alors que les formalités de dédouanement se font en Éthiopie

À l'indépendance (1977), les nouvelles autorités djiboutiennes remettent en causes ces privilèges obtenus auprès de la puissance coloniale afin de contrer la concurrence des nouveaux ports « éthiopiens ». Avec le transfert du transit éthiopien vers Assab, Djibouti ne voit pas l'intérêt de reconduire ces privilèges. Aucune présence douanière éthiopienne au port de Djibouti jusqu'à leur retour en 1998.

Cette présence extraterritoriale permet à la douane éthiopienne la prise en charge des cargaisons destinées au pays dès leur arrivée au port et leur placement sous une sujétion douanière rigoureuse (déclaration en détail et pré - paiement des droits et taxes). La douane éthiopienne peut ainsi appréhender rapidement les marchandises à destination du pays et surveiller par la même occasion l'embarquement des cargaisons à l'export. Toutefois, en raison du principe de la souveraineté territoriale, les douaniers éthiopiens interviennent après leurs homologues djiboutiens à l'importation et avant ces derniers à l'exportation.

Cette présence de douaniers étrangers dans un port de transit constitue à elle seule une exception sur le continent africain. Les États enclavés de l'Afrique de l'Ouest

(Niger, Mali, Burkina Faso) ou de l'Afrique orientale (Ouganda, Rwanda, Burundi) disposent certes de privilèges au niveau de différents ports de transit (hangars ou d'entrepôts de stockage réservés ou encore d'aires de repos où les camions stationnent avant le chargement), mais aucun État n'a le privilège d'une exterritorialité douanière.

Alors qu'elles peuvent être les conséquences d'une telle présence douanière à Djibouti ?

Bien que les Éthiopiens avancent l'argument de lutte contre les fraudes fiscales, cette présence douanière constitue néanmoins une entrave pour Djibouti, en particulier, sur sa souveraineté. Elle est aussi lourde de conséquences pour l'économie nationale qui ne peut pas pleinement exploiter sa situation de zone de stockage temporaire et de point de passage obligé. Le port de Djibouti est devenu le lieu de surveillance de la douane éthiopienne. Cette présence douanière n'est pas seulement pénalisante pour l'économie djiboutienne puisque les commerçants éthiopiens sont eux aussi doublement pénalisés. Obligés de déclarer à l'avance toutes leurs importations, ils se retrouvent de nouveau sous contrôle une fois que leurs marchandises arrivent au port de Djibouti. Ces contrôles placent de facto, les commerçants éthiopiens comme des potentiels fraudeurs.

1.4.2 S'adapter à la forte demande éthiopienne.

Dès le retour des Éthiopiens à Djibouti, la douane, à l'instar d'autres institutions, a dû faire face à la forte demande éthiopienne. La douane a alors donné la priorité à l'informatisation qui faisait défaut pour limiter le support papier. Ainsi dès 2000, la douane djiboutienne commence à informatiser les procédures douanières afin de limiter les délais d'attente dans le port notamment pour la clientèle éthiopienne. Pour l'institution douanière qui n'était pas coutumière d'une telle demande depuis longtemps, il a fallu s'adapter et s'équiper rapidement pour éviter l'engorgement du port. Aussi, la douane djiboutienne met en place le premier système de gestion informatisé appelé « SIGED ». Le système permet un traitement informatisé des opérations réalisées auparavant manuellement et sur support papier.

Cet outil informatique a certes permis d'automatiser bon nombre de tâches douanières, mais ses imperfections intrinsèques ont écourté sa durée de vie[136]. Dès 2005,

[136] Ce système informatique développé localement par la douane bien qu'il ait permis d'automatiser un certain nombre des tâches n'avait pas la capacité suffisante pour couvrir l'ensemble des opérations douanières.

il est abandonné au profit d'un autre, Mirsal, développé et utilisé par Dubai Customs[137]. Mirsal semblait être plus performant que son prédécesseur. Mais après plusieurs années d'utilisation, il est, à son tour, abandonné à cause de son coût de location très élevé.

Le choix se porte, par la suite sur le système douanier automatisé Sydonia (Asycudia en anglais) développé par la CNUCED. En sus de sa gratuité, Sydonia a l'avantage d'être utilisé par la majeure partie des États de la région, en particulier l'Éthiopie, premier client du port de Djibouti. Il est un système informatisé de gestion des activités douanières couvrant la plupart des procédures liées au commerce international (traitement des manifestes et des déclarations douanières, les procédures comptables, ainsi que le transit et la gestion des entrepôts). Le passage au système Sydonia commence en 2011 et devient opérationnel sur l'ensemble des postes de contrôle douanier à la fin 2012. Cette informatisation a permis à la douane djiboutienne réduire les délais de traitement des formalités douanières. Mais, ce dernier passage au système Sydonia devait également renforcer la coopération avec la douane éthiopienne présente au port de Djibouti.

1.4.3 La douane djiboutienne : une douane court-circuitée

L'autre conséquence qui découle de cette présence douanière est la réticence des Éthiopiens à se soumettre au système de cautionnement de marchandises. Il s'agit d'un mécanisme permettant au déclarant de dédouaner rapidement sa marchandise et à la douane de disposer de garanties suffisantes en cas de déversement sur le marché du pays de transit sans paiement de droits et taxes y afférents. Pour les Éthiopiens puisqu'ils sont déjà au port de Djibouti et effectuent les premiers contrôles dès l'entrée de marchandises en territoire djiboutien, ils ne voient pas la nécessité de faire souscrire une telle garantie douanière. Donc, les Éthiopiens temporisent à se conformer aux directives du COMESA qui demandent aux États membres la mise en place d'une garantie douanière. Cette situation pénalise les milieux économiques djiboutiens notamment les

[137] Pendant plusieurs années la douane djiboutienne a bénéficié de l'expertise Dubaï Customs à la fois pour la gestion des procédures douanières mais également pour la formation de ses agents avant la rupture du contrat d'assistance technique.

assureurs qui devaient normalement prendre en charge le cautionnement des marchandises en transit.

1.4.4 Une présence douanière participant de l'hégémonie éthiopienne

Il n'existe pas encore d'échanges de données électroniques entre les deux douanes alors que l'un des objectifs du passage au système Sydonia visait à faciliter le transfert des déclarations douanières. Abdourahman Izzi, sous-directeur de la douane, explique l'inexistence de la coopération interdouanière par le système Sydonia. En effet, les Éthiopiens utilisent une ancienne version, Sydonia++, alors que les Djiboutiens sont directement passés à la dernière version du prologiciel, Sydonia World. Ceci génère bon nombre d'incompatibilités techniques en attendant la migration effective des Éthiopiens vers Sydonia.

Une telle migration semble compromise pour l'instant, en raison des pesanteurs propres à l'administration éthiopienne, importante de par sa taille, et donc difficilement réformable[138].

Ensuite, le simple fait que leur douane soit présente sur le sol djiboutien n'incite guère les autorités éthiopiennes à davantage de coopération, et ce, dans la mesure où toutes les déclarations douanières s'opèrent à Djibouti. Enfin, le poids prépondérant du trafic de l'Éthiopie, chiffré à plus de 80% de l'activité portuaire place de facto Djibouti dans une situation de dépendance.[139] Dans cette relation, bien que Djibouti soit la portée d'entrée de l'Éthiopie, elle se trouve dans une situation de dépendance. La présence douanière est un marqueur de cette hégémonie éthiopienne. Et la présence douanière éthiopienne risque de durer encore puisque les autorités djiboutiennes ne souhaitent pas « froisser » leur principal partenaire économique[140].

---

138 La partie djiboutienne reconnaît que la lenteur prise par la coopération douanière proviendrait plutôt de la partie éthiopienne comme l'affirmait le diplomate djiboutien à Addis-Abeba.http://www.lanationdj.com/partenariat-djibouto-ethiopien-decollage-synchronise-dixit-lambassadeur-djibouti-accredite-addis-abeba-en-ethiopie-mohamed-idriss-farah/ consulté le 25 septembre 2015.

139 Cette situation de double présence douanière est lourde de conséquences pour l'économie nationale qui ne peut pas pleinement exploiter sa situation de zone de stockage temporaire et de point de passage obligé.

140 Il s'agit de l'étude diagnostique de l'intégration commerciale et de la compétitivité/facilitation du commerce et l'administration des douanes réalisée en 2003 à Djibouti par Bernard Stoven.

Pour d'autres auteurs à l'instar de Simon Imbert-Vier (2008), la présence de la douane éthiopienne ne serait qu'une extension de la frontière éthiopienne jusqu'au port de Djibouti. Il suppose que cette présence douanière débouche à terme sur une participation des Éthiopiens à l'organisation du fonctionnement des installations portuaires même (Imbert-Vier, 2008). Cette configuration, unique au monde, contredit donc l'idée que les pays maritimes sont en position privilégiée par rapport aux pays enclavés clients. En plaidant pour une intégration plus poussée « *closer political integration* »[141] selon le terme du premier ministre éthiopien entre les deux pays, l'Éthiopie semble chercher à mettre Djibouti dans une dépendance économique impossible à s'en défaire, s'assurant donc un débouché maritime à long terme.

141 Propos tenu au parlement djiboutien en 2015.

Chapitre 3

Territoires du corridor : des territoires en mouvement ?

Si dans les discours politiques, le lien entre territoire, transport et développement semble être une évidence. La réponse n'est pas aussi nette et tranchée dans le domaine de la recherche en sciences sociales. Le développement des infrastructures routières (ou ferroviaires) a des implications importantes qui vont au-delà de la simple circulation des biens et des personnes. L'objectif du développement d'une infrastructure routière ne consiste pas seulement à une mission de satisfaction de la circulation entre deux points, elle a bien d'autres objectifs tels que l'aménagement et le développement des territoires (Kyriacos, 1984). Il reste donc encore beaucoup à comprendre sur les façons qu'une infrastructure de transport peut influencer ou transformer un territoire. Ce questionnement nous renvoie, bien évidemment, à la notion des « effets structurants » qui fait débat depuis plus d'une trentaine d'années.

La route est-elle capable de fixer les activités ? Peut-elle constituer un corridor de développement ? Cette question relativement simple, posée chaque fois qu'une nouvelle infrastructure est mise en place n'a toujours pas été résolue malgré l'acceptation d'une logique d'interactions primant sur une logique d'effets automatiques d'un seul élément. Il ne s'agit pas ici de refaire, une fois de plus, le débat sur la relation de causalité entre les infrastructures de transport et le développement économique. Mais d'analyser les aspects socio-économiques et environnementaux découlant de l'arrivée du transit éthiopien le long du corridor routier. De plus, dans le cas de notre exemple, l'axe routier en question n'est pas nouveau, mais son utilisation par le flux éthiopien aussi important l'est (cf. partie 3.2).

En dépit d'une littérature abondante consacrée à ce sujet, il est encore difficile de vérifier de façon empirique les liens entre le territoire et l'infrastructure. La principale difficulté réside à identification du rôle qu'une infrastructure de transport peut jouer dans la modification de la structure, le fonctionnement et la dynamique du territoire (Seneh, 2012). En plus, depuis les années 90, ces effets sont largement relativisés par la

recherche scientifique (Offner, 1993, varlet, 1995, Plassard, 1995). Pour ces auteurs, les réseaux de transport n'ont pas d'effets automatiques, ils peuvent donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales ou encore amplifient l'existant. Donc, les effets structurants du transport sont loin d'être mécaniques, encore moins généralisables ce qui rend difficilement appréciable le lien entre le transport, le territoire et le développement socio-économique.

Néanmoins, les infrastructures de transport sont considérées des éléments structurants des territoires parce qu'elles permettent la mise en relation d'entités distinctes. Pour certains auteurs, à l'instar de Colletis-Wahl et Meunier (2000) ou encore Mac Kinnon et al. (2008), la question des effets structurants des infrastructures semble lier aux dynamiques territoriales, aux politiques locales et aux jeux d'acteurs en présence. Il serait donc vain d'évoquer un quelconque développement socio-économique sans prendre en considération tous ces éléments. Mais souvent les intérêts en présence (surtout privés) font que la logique de corridor donne la priorité à la fluidité des échanges entre les deux terminaux (Hall, McCalla et al., 2010). Cela favorise donc le renforcement des effets « tunnels » au détriment des économies locales (Lombard et Ninot, 2013). Comme le souligne Benjamin Steck ce qui est souvent enjeu à travers la question de l'impact des infrastructures routières sur les territoires est « *la capacité des flux organisés de façon optimale à féconder les territoires qu'ils traversent en étant des moteurs de créations de biens et de services pour tous* » (2015). Autrement dit, au-delà de la fluidité recherchée par les intérêts ou acteurs (publics et privés), est-ce que les besoins de populations de régions traversées sont pris en considération? Quels bénéfices ces populations peuvent-elles tirer de flux traversant leur territoire?

1 Corridor et développement des aspects toujours négligés.

1.1 Corridor : un vecteur socio-économique

Le basculement du transit éthiopien sur Djibouti n'a pas seulement eu des conséquences sur les activités portuaires puisqu'il a eu aussi des impacts pour l'ensemble des régions, des villes et des villages traversés par le trafic éthiopien. Depuis ce retour sur le port de Djibouti, le flux de camions de transport des marchandises n'a

cessé d'augmenter. Selon les dernières estimations de l'ADR datant de 2016 environ, 1600 camions empruntent le corridor par jour (dans les deux sens). L'arrivée des Éthiopiens a apporté ainsi son lot de mutations socio-économiques.

1.1.1 Démarrage des échanges entre les deux acteurs du corridor

Tout d'abord, cette arrivée a permis des contacts beaucoup plus importants qu'auparavant entre d'un côté les agents économiques de l'Éthiopie et ceux de Djibouti, mais aussi entre les camionneurs et les populations locales. Bien que Djibouti fût l'un des principaux ports de transit éthiopien au cours du siècle dernier et que les liens commerciaux soient très forts, pour autant la quasi-totalité des échanges éthiopiens transite par le chemin de fer donc de contacts généralement concentrés aux différentes gares jalonnant cette voie ferroviaire. Les populations de régions traversées se sont adaptées au trafic éthiopien en développant toute une économie au service de cette clientèle.

Même si le président du conseil régional de Dikhil, principale région que traverse le corridor routier (se souciant d'abord aux conséquences environnementales de ce flux sur sa région), pense que les effets négatifs du transit sont beaucoup plus importants que ses retombés économiques, la situation est plus complexe qu'un simple bilan comptable. Tout d'abord, l'organisation spatiale de l'activité économique liée au transit éthiopien a changé. La dynamique économique s'est déplacée de l'axe Sud Djibouti – Ali-Sabieh – Guelilé vers un axe plus au Nord Djibouti –Dikhil –Galafi c'est-à-dire un basculement du rail vers la route. Si hier les localités (Ali-Sabieh, Holl-Holl, Dasbiyo etc.) situées le long du rail profitaient des échanges avec l'Éthiopie, avec le déclin du train puis son interruption totale en 2010, elles sont en crise faute d'activités. Toutefois, d'autres localités bien placées sur le corridor routier connaissent un premier essor économique.

Profitant de différentiel de prix, les camionneurs éthiopiens effectuent leurs courses auprès des commerçants de villes et villages le long du corridor. Ils achètent généralement des produits tels que le riz, le sucre, la farine ou l'huile. Ces produits, dont une partie destinée à leur consommation personnelle, sont revendus sur le territoire éthiopien. Généralement, pour ne pas éveiller les soupçons de la douane, les transporteurs routiers s'astreignent à n'acheter que quelques marchandises. En

effectuant en moyenne quatre voyages par mois, ils arrivent à se faire un supplément à leur salaire. Ainsi, beaucoup de commerçants en détail de la ville Dikhil, principalement ceux du quartier de TP à la sortie de la ville, travaillent exclusivement avec cette clientèle éthiopienne. Au retour, les camionneurs éthiopiens alimentent le marché djiboutien avec des produits agricoles tels que pois chiches, lentilles, haricots, piments, café ou encore fruits et légumes, mais toujours en petite quantité pour éviter le contrôle douanier.

La contrebande liée à la vente de carburant (essence, gazole, kérosène) reste le trafic le plus recherché et le plus lucratif. Le carburant coûtant moins cher[142] en Éthiopie qu'à Djibouti, son commerce bien qu'il soit prohibé, demeure le produit phare. Une petite partie, difficile à estimer, du carburant destiné à l'Éthiopie est détournée avant de quitter le territoire djiboutien. Tout un circuit de petits revendeurs s'est organisé le long du corridor qui alimente ensuite le marché djiboutien par le biais de cette contrebande. Même si la douane djiboutienne effectue de temps en temps de contrôle auprès des revendeurs. Ces contrôles s'apparentent plus de la dissuasion qu'une véritable lutte contre ces trafics. Il semblerait que L'État ferme les yeux pour maintenir la paix sociale face au manque d'autres alternatifs pour pallier le chômage endémique.

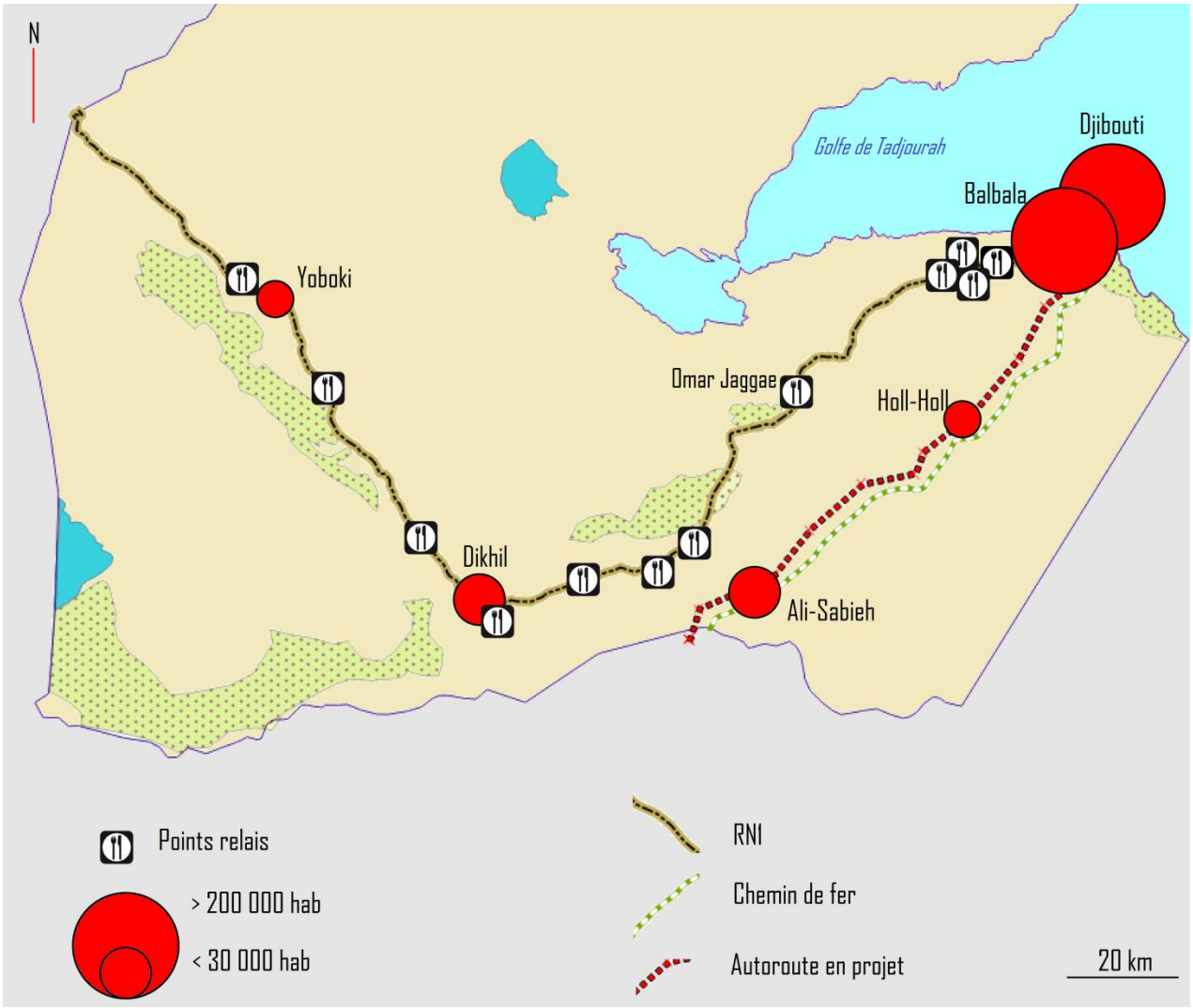
1.1.2 Aires de repos et ses « business ».

La restauration demeure l'autre commerce le plus important sur le corridor routier. Le corridor est jalonné des aires repos. Nous en avons compté une vingtaine sur les 200 km (Figure 40). Sur ces aires, les transporteurs éthiopiens vont des haltes pour manger, se reposer ou effectuer des réparations. Ce commerce est né d'un réel besoin. En fait, rien n'a été préparé pour les transporteurs éthiopiens une fois arrivés sur le territoire national.

Les premières années furent difficiles pour les camionneurs éthiopiens surtout avec une différence de température pouvant jusqu'à 25 degrés pendant l'été entre les deux pays. Cette demande a contribué au développement des aires de repos. Tout d'abord, le développement de ces aires repos relève des initiatives privées (Photo 8). L'emplacement de ces aires de repos n'a bénéficié d'aucun aménagement de la part des pouvoirs publics, ils sont juste choisis en fonction de leurs importances stratégiques (à l'entrée ou à la sortie de villes ou villages, intersection des axes routiers).

[142]Environ 30 % moins cher à cause des politiques fiscales de chaque pays.

Figure 40 : géographie du corridor



L'aménagement est souvent sommaire c'est-à-dire l'espace où les camions stationnent n'est pas vraiment préparé excepté la partie prévue pour la restauration. Généralement, si le lieu est la propriété d'un Djiboutien, les employés et les clients sont exclusivement éthiopiens. Si certains sont rudimentaires en termes de moyen d'autres sont de véritables centres de commerce. Celui situé à la bifurcation de la route entre les deux postes frontaliers (Guelilé et Galafi) est sans doute le plus important. Appartenant à Monsieur Idriss Atteyeh, un ancien chauffeur routier, qui s'est reconverti dans le commerce de la restauration pour la clientèle des transporteurs routiers, celui-ci est capable de servir plus de 1000 repas les jours de grandes influences. Le coût moyen d'un repas étant de 300 DJF, le chiffre d'affaires quotidien est conséquent (300 000 DJF, soit 1500 €), soit le salaire mensuel d'un professeur d'université.

Photo 8 : Aire de repos au PK 87

Source : photo personnelle, Mars 2016

Ce qui interpelle, dès qu'on arrive dans ces lieux de restauration, tout au long du corridor, est la présence d'une population exclusivement éthiopienne. Tout est fait pour reproduire une « *vie éthiopienne* » le décor, les écriteaux sont en amharique (Photo 9), les plats, les employés et les clients en passant par le programme de la télévision en boucle sur une chaîne satellitaire éthiopienne. Un espace dédié aux demandes éthiopiennes où le Birr (monnaie éthiopienne) demeure la devise la plus utilisée, comme si nous étions en présence de petites enclaves éthiopiennes. Le fait qu'il n'y a pas d'hostilité à cette arrivée massive de la part des populations locales reste le signe que cette impression d'enclaves cache des interactions bénéfiques pour les deux parties. Les commerces le long du corridor contribuent à la structuration donc d'une nouvelle population majoritairement éthiopienne. Mais dans sa partie éthiopienne du corridor, on observe le phénomène[143] inverse, c'est-à-dire un développement des populations et de la culture djiboutienne.

143 En partant de la frontière djiboutienne (Galafi) jusqu'à Awash (environ 500km), la région est habitée par les Afar toutefois, l'essentiel du commerce sur cette voie de transit est tenu par les Oromos ou Amharas. Il semblerait que les Afar essentiellement nomades ne sont pas attirés par le travail manuel comme la restauration ou la mécanique.

Photo 9 : restaurant installé sur le corridor routier

Source : photo personnelle, Mars 2016

Plusieurs facteurs expliqueraient cette situation. Tout d'abord, une méconnaissance de pratique culinaire éthiopienne et des salaires très bas, voire dérisoires, pour un Djiboutien qui a, en plus, une famille à charge constituent des freins. Alors que la majorité des Éthiopiens qui travaillent dans le secteur sont de personnes seules (célibataires ou des personnes ayant laissés leur famille dans leur village d'origine). Mais les pratiques le long du corridor n'échappent pas donc à ce qui se fait en ville où le secteur de la restauration emploie une main-d'œuvre majoritairement étrangère (Éthiopiens, Somaliens ou encore Yéménite) surtout pour des raisons de coûts. L'esprit nomade (trop fière) d'une grande partie de Djiboutiens et la vente de l'alcool dans certains de ces restaurants semblent constituer d'éléments « repoussoirs » pour un milieu djiboutien majoritairement musulman et conservateur. En dehors du commerce de la restauration, on trouve dans ces aires de repos également des petites échoppes tenues par de revendeurs des pièces détachées, des vendeurs de khats, de bois.

2 Le corridor un vecteur de mutations spatiales.

2.1 La route un élément fixateur des Hommes

Les axes routiers, la périphérie des grandes agglomérations et les points d'eau ont toujours constitué des lieux propices à la sédentarisation des populations nomades. La sécheresse persistante de ces dernières années a décimé le cheptel et a contraint beaucoup des nomades à une sédentarisation forcée. Si la plupart terminent leur destin migratoire dans les périphériques de villes un certain nombre d'entre eux se fixe à proximité de la route et vive des petits commerces liés à l'activité du trafic éthiopien.

Généralement, le manque de qualification spécifique dans les domaines de la restauration, de la mécanique les pousse à explorer d'autres horizons pour subvenir au besoin de leur famille après la perte de leur cheptel. Il s'agit généralement de petits boulots comme le gardiennage des camions. Sur cette route, les accidents sont assez fréquents (l'état de la route, la vétusté des camions de transport ou encore à l'incivilité des chauffeurs). Les réparations pouvant prendre plusieurs jours voire des semaines alors durant cette période d'immobilisation, le transporteur routier ont fait appel un gardien pour surveiller le camion et sa cargaison. La surveillance de camions accidentés constitue donc un gagne-pain pour des nomades non habitués au travail manuel.

Les mutations issues du transit éthiopien ne sont pas seulement d'ordres socioéconomiques, mais elles sont aussi d'ordres spatiaux. Elles sont visibles tout au long du corridor et se manifestent par diverses manières. Si les changements spatiaux sont très visibles au terminus du corridor c'est-à-dire dans la zone de PK12 à l'entrée de la capitale et ils sont également observables tout au long de la route. Premièrement, les aires de repos jalonnant la route sont les transformations spatiales le plus important en termes de développement d'infrastructures.

Ces aires de repos se sont transformées au cours du temps en petites bourgades. Si les premières installations servent souvent à la restauration des transporteurs routiers au fur et à mesure d'autres services se sont greffés transformant l'aire de repos en un petit village. L'exemple le plus frappant est le village d'*Omar Jaggae* situé au PK53. Avant l'arrivée du transit éthiopien, il n'existait pratiquement aucune habitation dans cette localité. Et pour toute infrastructure, il n'y avait qu'un puits que les nomades de la

région utilisaient pour leur approvisionnement en eau. Avec l'arrivée des Éthiopiens, s'est développées des aires de repos pour l'accueil de cette nouvelle clientèle ensuite de plus en plus des nomades se sont installés après la perte de leur cheptel. Le relais est pris par l'État en construisant une école, un dispensaire et une mosquée[144]. Le point d'eau d'antan s'est transformé en un petit village avec tous les services de base. Bien que le transit ne soit pas l'unique facteur qui a contribué au développement de ce village, il est indéniable qu'il a joué un rôle primordial.

Tous les villages situés sur le corridor n'échappent pas à cette croissance soutenue. En dépit du manque des données statistiques, les changements spatiaux sont appréciables avec l'augmentation du nombre d'habitations surtout à l'entrée ou à la sortie de villes et villages.

2.2 PK12 : de la périphérie en souffrance au centre de la dynamique urbaine ?

Les mutations spatiales engendrées par le trafic éthiopien sont surtout visibles à l'entrée de la capitale, la zone dite PK12[145].

2.2.1 Un quartier paria

Situé à la périphérie de la capitale, PK12 était une zone répulsive pour les habitants de l'agglomération. Il a été créé officiellement en 1993 pour accueillir des populations exclues d'autres quartiers, mais aussi des migrants et réfugiés (déplacés internes, Somaliens, Ethiopiens.146.). La zone a servi à recueillir comme point d'évacuation des populations affectées par des catastrophes naturelles dans l'agglomération de Djibouti (et d'abord les victimes des inondations de 1994 à Djibouti ville). Longtemps donc ; le caractère de ghetto très précaire. Le revenu moyen par ménage tournait à 104 € par an.

[144]Depuis 2015, le village a été complètement transformé grâce un don d'une ONG qatarie qui a construit 100 logements.

[145]Même si la zone garde encore l'appellation de PK12, aujourd'hui, cette zone couvre une dizaine allant de PK12 à PK20.

[146]Ficatier (2007), op cit, p 8

Le taudis qui avait bourgeonné, il y a 23 ans avec les crises affectant le pays, ne semblait pas l'époque pouvoir s'intégrer à la ville.

2.2.2 Un quartier dépendant des aides étatiques et étrangères

Confronté à la crise économique et l'ajustement structurel des années 90, il (l'État) accepte l'idée qu'il faut juste accompagner les quartiers précaires pour améliorer la survie. Et le quartier de PK 12 entre dans le cadre de cette politique moins ambitieuse sur le plan urbain. « *Cet accompagnement se traduit par la mise en place de la voirie, de l'électricité et de quelques bâtiments publics (marché, commissariat) sur des crédits consentis par la Banque mondiale (inspiratrice du modèle), mais aussi de la France* » (Nour Ayeh, 2015). L'agence française de développement a fourni une subvention de 3.5 millions d'euros.« Le projet a deux composantes principales : des investissements physiques (voirie et équipements communautaires) » et d' « un appui à la communauté du PK12 avec la mise en place d'un Fonds de Développement communautaire [147]».

2.2.3 Les bouleversements induits par la chaîne des transports

Avec le développement de la chaîne des transports suite à l'arrivée des Éthiopiens, le quartier de PK12 est passé d'un quartier pour les exclus dépendants de l'aide étrangère à un quartier qui attire les investisseurs y compris étrangers.

Avec l'arrivée du transit éthiopien, PK12 est choisi pour servir zone de stationnement aux camionneurs éthiopiens avant d'accéder au port pour charger. Depuis la zone connaît une transformation totale avec le développement de toute une économie au service de la clientèle éthiopienne. Tout d'abord, cette arrivée du transit éthiopien a impulsé une nouvelle donne en modifiant le schéma directeur du développement de la ville. En effet, initialement le schéma directeur prévoyait un développement de la ville vers le Sud en direction de la frontière somalienne, la ville a complètement basculé sur le sud-ouest en raison des nouvelles dynamiques (transit éthiopien, construction des

147 Ficatier, op-cit, p9

terminaux de Doraleh). Ceci témoigne de l'importance du trafic éthiopien et de ses conséquences sur les mutations spatiales.

Le quartier prend de la valeur avec cette arrivée en attirant de plus en plus de nouveaux habitants et d'une densification des commerces le long de la route tenue pour la plupart par des Éthiopiens[148]. Toutefois, le développement de PK12 s'accélère avec le lancement du projet de construction des terminaux de Doraleh à partir de 2004.

On assiste alors un mouvement de transfert de centre de dépôt et de stockage de sociétés de la logistique et de transport. Profitant de la proximité avec les terminaux de Doraleh, la zone change complètement de physionomie avec l'arrivée de toutes les entreprises du secteur de la logistique. Le port dispose également des terrains d'entreposage de véhicules et de charbon destinés au marché éthiopien. Tous les projets d'investissements étrangers dans le domaine de la logistique sont pour la plupart installés dans cette zone. Si certains sont installés depuis une dizaine d'années telles qu'Imma, une société de Dubaï, d'autres comme les Chinois, les Turcs ou encore Indiens viennent d'acquérir récemment d'immenses terrains pour développer des zones franches[149].

Comme ailleurs où « *l'amélioration des infrastructures de transport en favorisant la contraction de l'espace-temps se traduit par une décroissance des coûts des transports, une augmentation du prix du foncier* » (Debrie), le quartier de PK 12 est un quartier au cœur de la dynamique urbaine. Le prix du terrain connaît une croissance soutenue puisqu'il est passé de 800 DJF le mètre carré à plus de 5000DJF le mètre carré officiellement. Mais les phénomènes spéculatifs accroissent ces prix. Nous avons retrouvé sur le site Dahaboo150, douze biens immobiliers (six terrains à vendre et six maisons à louer). En moyenne le mètre carré se négocie à 12 300 francs, pour un terrain qui ne valait rien il y a 20 ans à part accueillir gratuitement les décasés de la ville de Djibouti. Pour la location,

148 Toute une population des petits commerçants éthiopiens se sont installés à PK12 en louant des terrains ou locaux à des Djiboutiens non-résidents à Pk12.

149 Le projet chinois est le plus emblématique car il prévoie le développement d'une zone Franche de 3500 hectares à l'horizon 2018.

150 Site de vente entre particuliers à Djibouti (dahaboo.com)

un F3 moyen ne se négocie pas moins de 50000 francs soit le loyer des cités d'un bon standing comme les 2 cités Hodane jouxtant le PK12.

Sa situation géographique remarquable à la porte des terminaux de Doraleh et du nouveau port multifonction ne cesse d'accroître l'intérêt de cette zone. L'habitat a énormément progressé depuis la création du quartier (Figure 41). En dehors de la pression démographique de nouveaux arrivants en ville, l'essentiel des transformations spatiales est dû à l'arrivée du transit éthiopien.

Figure 41 : Zone de Pk12 et son évolution urbaine

Les transformations du PK12 rappellent celles qui affectent les petites villes et villages du corridor. Mais comme point de départ et point d'aboutissement de la route, la

demande en espace a impulsé une nouvelle trajectoire beaucoup plus prometteuse à la zone du PK12. Nous observons les prémices d'un pôle urbain de croissance bien plus important que le pôle urbain développé par les Français il y a plus d'un siècle.
Mais nous ne pouvons mettre au seul crédit de la route ces transformations. La proximité géographique avec la capitale et l'ensemble des acteurs économiques de la ville (à commerçants djiboutiens) ont eu intérêt à investir dans le bidonville de PK12. La route a donc accompagné la dynamique intrinsèque du quartier ; en répondant aux besoins des acteurs (qui certes n'étaient pas originaires du quartier).

3 Territoire du corridor : territoire avec de nouveaux risques.

La réactivation de ce corridor dans des délais aussi courts pose forcément de nouveaux risques au territoire. La gestion de ces flux massifs (générant de fortes externalités négatives) n'est encore dans les capacités de ces territoires. Les deux risques, que nous percevons, ne sont pas théoriques, elles sont parfaitement identifiables sur ce tracé : il s'agit du risque sanitaire et du risque environnemental.

3.1 Risques sanitaires

Le transport, de par sa nature, est une activité qui peut véhiculer de nombreuses maladies par les contacts qu'il occasionne, si des dispositions appropriées ne sont prises (CEA, 2007). Le corridor djiboutien n'échappe pas au phénomène observable ailleurs aussi. Il est un vecteur de propagation des maladies (VIH), mais également de la prostitution. Le quartier Pk12 est aujourd'hui encore fragilisé en raison de sa contiguïté avec le parc de stationnement des camions éthiopiens. La forte présence des camionneurs éthiopiens associée à la grande pauvreté de la population du quartier favorise la prostitution. Par conséquent, l'extension des maladies sexuellement transmissibles telles que le VIH comme le confirmait une étude d'évaluation du projet de développement urbain réalisée en 2010 « *Le PK12 reste un foyer important de contamination VIH* »[151]. Le ministère de la Santé mène régulièrement des campagnes de sensibilisation avec les associations du quartier auprès de la population, mais également auprès de transporteurs éthiopiens.

151 Etude rétrospective financée par l'agence française en 2010 sur le quartier de Pk12.

3.2 Risques environnementaux

La nouvelle dynamique spatiale que la route connaît avec la noria de poids lourds a également des impacts environnementaux. Et cette dimension n'est pas encore perçue faute sans doute au manque d'études relatives à la question. Tout l'enjeu est de pouvoir concilier ou de dissocier l'impact environnemental négatif du transport de son impact positif sur le développement socio-économique.

Si les effets structurants de transport et leur impact sur le développement socio-économique commencent à être relativisés en revanche, en terme écologique, les réseaux de transport et en particulier les routes sont considérés comme principales causes de la dégradation de l'environnement. Les transports seraient à l'origine de la plupart des accidents et de la majorité des émissions de pollutions atmosphériques et sonores (OCDE, 2001). Une autre étude de l'OCDE (2007) va encore plus loin en affirmant que le transport sur route aurait le plus grand impact sur l'environnement et les plus fortes externalités. En prenant en considération ces différentes études, bien que réalisées dans un contexte différent, quels peuvent être les impacts environnementaux de transporteurs routiers éthiopiens sur les territoires traversés.

3.2.1 Pollution des sols

On peut distinguer deux aspects d'atteintes environnementaux :il d'abord, les effets directs de transport notamment les conséquences des accidents impliquant de camions de transport éthiopien. Au-delà du manque de données statistiques quantifiables sur le nombre d'accidents sur le corridor, l'agence djiboutienne des routes (ADR) reconnaît leur fréquence élevée. Le nombre de camions empruntant le corridor ne cesse d'augmenter d'année en année[152] et cela implique par conséquent une augmentation des pollutions atmosphériques, mais également de la dégradation de l'environnement. Les accidents impliquant des camions transportant de marchandises dangereuses (produits pétroliers, chimiques, pesticides, etc.) demeurent la principale menace pour l'environnement (Photo 10). Il s'agit notamment des accidents impliquant des camions-citernes transportant de produits pétroliers. Bien que ces produits constituent un danger pour tout l'environnement, leur déversement notamment dans le nid des nombreux oueds que traverse la route demeure un risque de santé publique. Les

[152]Si les premières années on estimait le flux de camions à 500 par jour, on estimait que ce nombre est passé à plus de 1600 camions par jour.

oueds constituent la principale source d'eau alimentant les villes en particulier la capitale. La plupart de temps, aucune mesure n'ait mise en place pour limiter les conséquences des pollutions de sols et des eaux.

Photo 10: Camion accidenté non dépollué

Source : photo personnelle Mars 2016

Les aires de repos et tous les arrêts le long de la route sont jonchés des détritus laissés par les transporteurs routiers et les pouvoirs publics n'ont pas réellement pris en considération les conséquences de ces déchets (pneus usés, des épaves de camions accidentés, des déchets plastiques, charbon, etc.) s'entassant sur les abords de la route.

Cette route a bénéficié plusieurs fois de rénovations financées par les bailleurs de fonds internationaux (Banque Mondiale, Union européenne). L'objectif des bailleurs de fonds et des autorités djiboutiennes semblent viser en premier lieu à la fluidité de la circulation plutôt qu'une dynamique de développement associant les localités et les territoires traversés. Le corridor djiboutien ne déroge pas à la règle et présente ce qui prévaut ou observable dans d'autres corridors du continent (Lombard et Ninot, 2013, Steck, 2015). La fluidité de la circulation prime donc à la fécondité[153] des territoires traversés. Les relations entre les extrémités sont les seules qui comptent à l'heure actuelle, indépendamment de celles existant dans les territoires traversés, du moins, dans la partie djiboutienne du corridor.

[153]Terme employé par Benjamin Steck pour parler de relation entre corridor, territoires traversés.

3.2.2 L'impact sur la qualité de l'air

L'autre impact environnemental concerne la dégradation de la qualité de l'air, particulièrement perceptible dans la banlieue de Djibouti, joint de chute de tous les véhicules. En l'absence d'usine consommatrice d'énergie fossile et de chauffage (inutile à ces latitudes), la dégradation de la qualité de l'air est à mettre aux crédits de la circulation des poids lourds.

Si aucune étude n'a pointé ce problème, une toute première évaluation peut être possible. Si le CO2 n'affecte pas la santé humaine (sauf à très fortes doses), quatre autres polluants émis par le gros moteur des poids lourds sont particulièrement nocifs pour les populations. Ce sont « *les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), dont ceux non-méthaniques (HCNM), et les particules fines, mesurées en fonction de leur masse (PM) et leur nombre (PN)* [154]». Ces émissions sont particulièrement importantes pour les poids lourds anciens et à faibles vitesses, puisque « *du fait de leur inertie, les émissions des PL sont maximales pour les basses vitesses et diminuent quand la vitesse augmente (jusqu'à 90 km/h). Les émissions unitaires sont bien sûr largement supérieures à celles des VL* » (SETRA-2009). À l'entrée de Djibouti donc, la vitesse de ces poids lourds varie entre 10 et 30 km, vitesse où les émissions sont maximales. Cette situation est vraie tant pour les NO_x que pour les particules (PM_{10}/ $PM_{2.5}$), certes la distance parcourue étant faible, cela réduit les quantités totales rejetées à ces vitesses. Nous pouvons tenter une forme de modélisation, pour un véhicule 2007 respectant les normes européennes (ce qui n'est pas en général, vu la vétusté d'une partie du parc) (Tableau 14).

Tableau 14 : modélisation des émissions d'un PL aux alentours de PK 12

	Vitesse km/h	Emission g/km	Distance parcourue	Emission totale pour un PL
NOx	20	11	4	44
PM	20	0,3	4	1,2
CO_2	1250	1250	4	5000

[154] http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/03/05/quel-air-sort-des-pots-d-echappement-des-voitures-diesel_1842567_3244.html

Comme nous l'avons évoqué, plus d'un millier de voitures circule sur cet axe. Quotidiennement, il y a 44 kg de NO*x*, 1,2 kg de particules qui sont rejetés dans l'air au minimum.

4 Conclusion

Le fonctionnement du corridor met également en exergue la domination des Éthiopiens. Cela se manifeste par une filière de transport sur route où les Djiboutiens peinent exister face aux Éthiopiens, mais également par une présence douanière au sein même du port djiboutien. Ceci montre le déséquilibre généré par le poids démographique et économique de l'Éthiopie qui place de facto le port djiboutien sous domination de l'arrière-pays.

Enfin, cette troisième partie cherche aussi à analyser l'impact du transit éthiopien sur les territoires traversés. Le corridor est l'expression de l'ouverture des États africains à l'économie mondiale, il ne doit pas demeurer un outil servant uniquement les intérêts privés qui prônent une politique orientée, avant tout, à la fluidité de la circulation entre les deux extrémités. Ce qui nous amène à nous interroger sur l'intégration du corridor dans son environnement socioéconomique. Participe-t-il au développement des territoires traversés ? En dépit d'une certaine difficulté due au manque de données statistiques, nous avons montré qu'un début des mutations socioéconomiques, spatiales et environnementales commence à être observé tout au long du corridor. Les mutations à l'œuvre viennent essentiellement des initiatives privées. Les pouvoirs publics tardent encore à prendre en considération les changements impulsés par le transit éthiopien pour que les territoires traversés puissent bénéficier des retombées.

Conclusion générale

La création du port de Djibouti au XIXe siècle est à mettre aux crédits de la France, qui en prise avec la rivalité avec la Grande-Bretagne cherchait à disposer d'une escale sur les rives de la mer Rouge pour ses navires (militaires et marchands). Le port de Djibouti portait dès sa naissance le sceau de considérations géopolitiques. Sa militarisation conféra à ce site inexistant une valeur géostratégique de premier ordre. Cette considération est rapidement renforcée par l'incapacité de l'empire d'Abyssinie de disposer d'un débouché sur la mer malgré des conquêtes territoriales considérables. Port sans arrière-pays propre, Djibouti, a donc lié, dès sa création à la fin XIXe siècle, son destin à celui de son grand voisin enclavé, l'Éthiopie, subissant de fait les aléas de la politique d'Addis-Abeba. Ces facteurs géopolitiques ont définitivement guidé la destinée du port de Djibouti. Chaque crise géopolitique a un impact sur le développement portuaire. Même lointaine, la crise de Suez en 1967 a considérablement réduit l'activité et le rayonnement du port de Djibouti. L'annexion de l'Érythrée par l'Éthiopie, puis la guerre de l'Ogaden (entre Somalie/Éthiopie) ont dévalué la valeur de Djibouti, la fin de la guerre froide, en fait dans le même sens. Toutes ces crises, qui dépassent largement ce pays, convergeaient fatalement vers une crise prolongée de ce port. Djibouti n'a eu son salut que par les changements des rapports de forces dans la région voire dans le monde. L'histoire récente ne fait que confirmer la dépendance de Djibouti vis-à-vis de facteurs géopolitiques exogènes. La reconquête de l'arrière-pays éthiopien a été facilitée par l'indépendance érythréenne à la suite de l'effondrement du régime du Derg. Le conflit ouvert en 1998 entre les deux grands voisins, a permis contre toute attente de repositionner Djibouti comme le débouché naturel de l'Éthiopie. La ville (et donc le pays) a vu son rôle d'influence croître aux yeux de puissances mondialisées depuis les années 2000. Son rôle déclinant au lendemain de la guerre froide avec la réduction progressive des forces françaises stationnées au pays, Djibouti retrouve son caractère stratégique d'antan avec les attentats du 11 septembre 2001 et leurs conséquences géopolitiques. Cette nouvelle situation post 11 septembre remet Djibouti au premier plan et profite surtout aux infrastructures portuaires. La stabilité perçue de la ville, grâce aux forces occidentales stationnées, est un facteur qui attire les investisseurs des pays émergents. Le partenariat avec ces puissances a donc constitué un tournant pour Djibouti (surtout ses installations portuaires) et a permis le pays d'être au cœur des

intérêts et des enjeux des puissances mondialisées. La concomitance des intérêts djiboutiens et étrangers fait que le pays s'est résolument positionné non seulement comme un hub maritime de premier plan, mais surtout de réaffirmer son rôle de principale porte d'entrée d'une Éthiopie en pleine transformation économique. Hier objet de convoitise des puissances européennes (XIXe siècle), l'Éthiopie, est aujourd'hui convoitée par les puissances émergentes notamment la Chine à la recherche des nouveaux marchés pour ses productions industrielles. Cet intérêt de la Chine pour l'Éthiopie, mais surtout pour le continent place Djibouti (surtout ses infrastructures de transport) au cœur des nouveaux enjeux sino-africains. « *L'affirmation de cette cité État comme hub global, à la croisée de l'Afrique de l'Est et du grand axe maritime Europe-Asie, se fait en liaison avec le monde des émergents* »[155]. Même si elles ne prennent pas part réellement aux investissements et au développement actuel,« *les puissances occidentales n'ignorent certes pas la suite valeur géostratégique de Djibouti* »[156], leur présence militaire est très manifeste. Les forces de l'ancienne puissance coloniale (France) côtoient désormais d'autres (Américaines, Japonaises, Italiennes et Chinoises).

S'il est vrai que le contexte géopolitique et géographique a joué un rôle décisif à l'émergence du port de Djibouti par rapport aux autres portes de la région, dont certains qui existaient déjà, cela n'explique pas tout. Un certain nombre d'éléments relevant du hasard, mais également les orientations politiques et commerciales impulsées par les responsables successifs du pays ont été déterminants. En paraphrasant une autre expression, Djibouti peut être qualifié de scandale« géostratégique », mais avec des dirigeants qui ont de tout le temps essayé de fructifier d'une manière souvent opportuniste cette position.

La primauté du corridor djiboutien tient d'une part à des faits historiques (premier corridor de l'Éthiopie moderne), et d'autre part des conséquences du contexte géopolitique régional. Les acteurs économiques éthiopiens semblent donc subir ces changements d'accès à la mer notamment entre Djibouti et Assab, qu'une politique de mise concurrence entre les différents corridors. Si la situation est favorable à Djibouti depuis les années 2000 et que le contexte géopolitique semble figer pour le moment, les

155 Jean Sylvester Mongrenier « Djibouti, Cité-Etat et bientôt hub du commerce maritime mondial publié le 22 août 2012.

156 Jean Sylvester Mongrenier, Op cit , p 2

choses peuvent évoluer rapidement. L'analyse de cette évolution du port de Djibouti nous incite à postuler que ce territoire a su juste mettre à profit des facteurs propres aux grandes puissances.

Le port de Djibouti a donc privilégié certaines fonctions (d'abord militaire puis desserte de l'arrière-pays) pour servir ces puissances étrangères. Le port a donc eu une double fonction, toutes les deux dépendant des facteurs exogènes. Tantôt, une escale (charbonnage, soutage, transshipement) sur la route maritime, tantôt principal débouché de l'Éthiopie. Bien que le port de Djibouti se soit tourné vers le large pendant un certain temps notamment dans les années 50-60 où Djibouti fut qualifiée de « station de service » en raison de la prédominance de l'activité conjoncturelle de soutage. Son horizon commercial a toujours été l'Éthiopie. Réduit à un port de dimension régionale, voire locale, durant deux décennies, après le départ des Éthiopiens, Djibouti a changé de cap grâce aux partenariats avec les puissances émergentes. Les transformations sont telles qu'aujourd'hui Djibouti est devenue une escale obligée (référence) sur cette façade africaine. Cette étude montre qu'au gré des crises géopolitiques, la politique commerciale du port djiboutien fut donc une adaptation permanente entre ces deux fonctions.

Nous avons montré aussi que les crises de fonctions traditionnelles dans les années 70 ont conduit, les autorités portuaires (voire du pays) à adapter encore une fois, le port au contexte économique du moment. L'ouverture du premier terminal à conteneur, dans les années 80, a été une nouvelle tentative de spécialisation pour réaffirmer le rôle du port, comme hub indispensable sur cette voie maritime et faisant l'articulation entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Asie. Cependant, cette quête d'un nouveau rôle n'a été possible qu'avec l'intérêt manifesté par les nouvelles puissances émergentes pour le port de Djibouti (Dubaï d'abord ensuite la Chine) au début des années 2000, deux puissances qui grâce à leur force de frappe financière n'ont pas hésité à investir des milliards de dollars dans les infrastructures djiboutiennes.

Le fonctionnement du corridor djiboutien est une base d'étude sur la relation existence entre un pays enclavé et son ouverture maritime. Le retour des Éthiopiens sur le corridor djiboutien a en apparence mis ce grand pays en situation de dépendance

extrême par rapport à un petit pays maritime. Une analyse plus approfondie montre une relation bien plus complexe qui est loin d'être en défaveur du pays enclavé. En effet, nous observons que les acteurs continentaux (enclavés) tiennent le premier rôle contrairement au paradigme postulant que les États littoraux seraient mieux lotis ou avantagés dans ce genre de situation. L'exemple éthiopien montre très bien que parfois selon le poids démographique, économique et les orientations politiques, les acteurs continentaux peuvent être au premier plan et donc reléguer les littoraux dans une situation d'assujettissement. L'exemple le plus parlant est celui de l'industrie de camionnage où les Djiboutiens sont quasiment inexistants sur le trajet international. Malgré l'intégration poussée des deux économies, chaque partenaire essaie de sortir ou d'atténuer sa dépendance. Le désir d'Addis-Abeba de rentrer dans le capital (à hauteur de 19%) du port de Berbera, depuis sa prise en main par DPW, par l'intermédiaire de l'armateur *Ethiopian Shipping Lines*[157] et la signature des accords avec le Soudan en août 2017 montrent les ambitions éthiopiennes de diversification de ses voies d'approvisionnement.

Enfin, l'intensification des échanges entre les deux pays qui se concentre sur cette route constitue un enjeu économique pour les territoires traversés. Toutefois, bien que le flux éthiopien ait transformé le paysage et l'environnement socioéconomique des régions traversés pour autant il est encore difficile de quantifier son impact réel. Des transformations socio-économiques et spatiales existent, mais semblent, pour le moment, avoir des impacts contrastés sur le développement local en particulier les territoires situés le long de l'axe routier. Les transformations observables sont principalement portées par des intérêts privés, car les pouvoirs publics semblent privilégier la fluidité de la circulation comme en témoignent les investissements engagés pour la réhabilitation de cette route depuis le retour des Éthiopiens. Les analyses issues du corridor djiboutien sont conformes aux conclusions déjà observées sur d'autres corridors africains notamment celles réalisées au Mali par Lombard et Ninot (2013).

Au-delà de leur faible structuration sur le territoire, les dynamiques observables ne sont pas réparties uniformément (homogènes) sur le corridor confirmant ainsi les conclusions de travaux d'Offner (1993) sur la prééminence des dynamiques territoriales

[157]LOI n°1459 du 6 octobre 2017 « *Pour éviter de couler, ESLSE doit réduire la voilure* »

par rapport aux infrastructures de transport. Ainsi, PK12, terminus du corridor (ou départ selon la direction) connaît une transformation beaucoup plus importante que Dikhil, deuxième pôle économique sur la partie djiboutienne, traversée par la route. La zone de PK12, qui connaît une dynamique urbaine et socioéconomique, semble profiter de sa proximité avec les terminaux portuaires et les zones de stationnement des camionneurs éthiopiens. Les territoires en déperdition (comme Dikhil) malgré l'intrusion du trafic routier intense bénéficient moins de retombées socio-économiques que les territoires connaissant une dynamique urbaine (PK12) et peinent même à s'accrocher au développement de la capitale et de ses faubourgs.

Dans le contexte de cette étude, nous avons montré l'exemple des services de restauration jalonnant les territoires du corridor qui sont des innovations induites par le transit éthiopien. Il est difficile d'imaginer l'existence de ces innovations le long de l'axe routier sans la présence des camionneurs éthiopiens. Ces nouveautés qui ont, à leur tour, eu des conséquences en termes de développement socio-économique sur ces territoires notamment des nouvelles pratiques (sédentarisation des nomades, installations des activités économiques qui s'accompagnent d'une appropriation « sauvage » des terrains). Des effets générés qui peuvent, à leur tour, engendrer des externalités négatives impactant à la fois l'environnement (déversement des produits chimiques ou pétroliers) et la santé publique (pollution de l'air, VIH). Ces effets négatifs échappent au contrôle des autorités publiques par manque d'expertise surtout.

Le système portuaire djiboutien est à la croisée des chemins. Placé sur la partie africaine de la route de la soie chinoise, Djibouti a attiré des milliards de dollars de la chine et aussi des militaires de l'empire du milieu. Ce boom conjoncturel va-t-il présider à un réel développement du pays et réaliser le rêve, longtemps déçu, des Djiboutiens d'affirmer la ville en tant que la Singapour de l'Afrique de l'Est. Ou au vu de l'endettement massif auprès de Pékin[158], une autre forme de domination va-t-elle se mettre en place maintenant les Djiboutiens dans leur pauvreté habituelle ?

[158] http://www.coface.com/fr/Etudes-economiques-et-risque-pays/Djibouti

BIBLIOGRAPHIE

1. **ABDILLAHI AHMED, A (2012)** : Conteneurisation, stratégies des acteurs et Développement Portuaire : Le cas de Djibouti, thèse de Doctorat, Perpignan, 421 p.
2. **ACKAH, C, MORRISSEY, O (2005):** Trade Policy and Performance in Sub-Saharan Africa since the 1980s, CREDIT Research Paper No 05/13, University of Nottingham.
3. **ADEN HERSI, M (1978)** : L'équipement commercial de la ville de Djibouti, TER de Géographie, Université de Bordeaux III, 128 pages.
4. **ADEN HERSI, M (1984)** : Les fonctions urbaines de la ville de Djibouti, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 382 pages.
5. **ALIX, Y (2012) :** «Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne», *Note de Synthèse ISEMAR,* n° 141, pp. 1-4.
6. **ALIX, Y (2013) :** « Afrique de l'Ouest: les ports ne seront pas tous des hubs», *Journal de la Marine Marchande,* n° 4878, pp. 12-14.
7. **ALIX, Y, GROSDIER DE MATONS, J (2011)** : Retour d'expériences sur la concession pour implanter et exploiter le guichet unique portuaire automatique du port autonome de Cotonou au Bénin, *50 years of innonvation in transport : Achievements and future challenges*, Transport Forum, the World Bank Group, Washington DC, March 28- 31.
8. **ALWANE, H, E (1997) :** Djibouti : « tensions socio-politiques sur fond de succession, l'Afrique politique, pp.85-109.
9. **ANDERSEN, D (2006):** Challenges for The Maritime Industries, Maritime Industry Forum Oslo, Plenary Session 5, Minister of Trade and industry, 6 October.
10. **ARNOLD, J, OLLIVIER, G, ARVIS J. F (2005):** Best practices in corridor management, World Bank, mimeo.
11. **ARVIS, J-F, MUSTRA, M, A, OJALA, L, SHEPHERD, B, SASLAVSKY, D (2012):** The Logistics Performance Index and its Indicator, The World Bank, Washington D.C, 68 pages.

12. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2012)** : Rapport annuel, 71 pages.
13. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2011)** : rapport annuel, 71 pages.
14. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2010)** : Rapport annuel, 67 pages.
15. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2009)** : Rapport annuel, 68 pages.
16. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2008)** : Rapport annuel, 73 pages.
17. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2006)** : Rapport annuel, 71 pages.
18. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2005)** : Rapport annuel, 81 pages.
19. **BANQUE CENTRALE DE DJIBOUTI (2001)** : Rapport annuel, 67 pages.
20. **BANQUE MONDIALE (2009):** Country Assistance Strategy for the Republic of Djibouti, rapport N° 47273 DJI.
21. **BANQUE MONDIALE (2004**): Transport Costs in Ethiopia: An Impediment to Exports?
22. **BACH, J.N (2011)** : centre, périphérie, conflits et formation de l'Etat depuis Ménélik II : les crises de et dans l'Etat éthiopien (XIXe – XXIe siècle), thèse de doctorat en Science Politique, Université de Bordeaux 4, 662 pages.
23. **BASUYAU, V (1991)** : Le chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, DEA Etudes Africaines, Option Géographie, Université de Paris 1.
24. **BECKWITH, C, FISHER, A, NANCOCK, G (1990):** Les peuples de la Corne d'Afrique, Chêne, Paris, 310 p.
25. **BENMAAMAR, M (2006**) : Gestion et financement des infrastructures de transport routier en Afrique, Document d'analyse SSATP N° 6, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Réformes et progrès vers les fonds routiers de seconde génération.
26. **BERTHELEMY, J-C, KAUFFMANN, VALFORT M-A, WEGNER, L (2004) :** Privatisation en Afrique subsaharienne : un état des lieux, *OCDE*, Paris.
27. **BRAUDEL, F (1979)** : Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme du XVe – XVIIIe siècle : Le temps du monde, tome 3, Armand colin, Paris, 608 p.
28. **BRONDEAU, F (2010):** les investissements étrangers à l'assaut des terres agricoles africaines : Réflexions sur le dernier avatar des politiques agricoles post-coloniales, n° 14, Echogéo, mis en ligne le 13 décembre 2010, consulté le 09 juillet 2013. URL : http://echogeo.revues.org.
29. **BRUNET, R, DOLLFUS, O (1990) :** Mondes nouveaux, Géographie Universelle, Paris, Hachette / Reclus.

30. BRUNET, R, FERRAS, R, THERY, H (1993): Les Mots de la Géographie : dictionnaire critique, Reclus, Nouvelle Edition, Paris, 518 p.

31. **BRUNSCHWIG, H (1968)** : Une colonie inutile : Obock (1862-1888), Cahiers d'études africaines, vol 8, n°29, pp. 32-47.

32. BRUSHETT, S. (2005): Management and Finance of Roads in Africa, SSATP Discussion Paper No. 4 Road Management and Financing - RMF Series, Banque Mondiale, Washington DC.

33. BRUYAS, F (2006) : De la Re-construction régionale à la formulation d'un territoire du Canal de Suez : Acteurs et enjeux, thèse de doctorat, Université de François Rabelais de Tours, 665 pages.

34. CABANNE, C (1992) : *Lexique de géographie humaine et économique,* 2ème édition, Dalloz, Paris, 449p.

35. CALDERON, C, SERVEN, L (2008): Infrastructure and Economic Development in Sub-Saharan Africa, World Bank Policy Research Working Paper, N° 4712.

36. CARRIERE S, HERVE D, ANDRIAMAHEFAZAFY F, MERAL P (2008) : Les corridors passage obligé ? L'exemple malgache, pp.89-112, In : Aires protégées espaces durables ? éditeurs scientifiques Catherine Aubertin, Etienne Rodary, 260 pages.

37. CASTELLS, M (1998): End of Millennium, The Information Age: Economy, Society and Culture Vol. III. Cambridge, MA; Oxford, UK: Blackwell.

38. **CEA (2007)** : Situation des transports en Afrique, cinquième session du Comité du commerce, de la coopération et de l'intégration régionale, E/ECA/CTRCI/5/3, Addis-Abeba, Éthiopie.

39. **CEMT (1997)** : « cadre de référence pour des accords bilatéraux dans les transports routiers : projet de recommandation 1998, OCDE », Paris.

40. **CEMT (2005)** : rapport annuel de la CEMT, 120 pages.

41. CEMT (2007) : Tarification des infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité : l'autofinancement de l'entretien et de la construction des routes, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Table Ronde 135, Paris. **CEMT (2009)** : Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays, Table Ronde n°143, 187p.

42. **CHOPLIN, A (2006)** : Fabriquer des villes - capitales entre monde Arabe et Afrique Noire : Nouakchott (Maurétanie) et Khartoum (Soudan), Etude Comparée, thèse de Doctorat, Paris – Sorbonne, 535 p.

43. **CNUCED (2003**) : Etude sur les transports maritimes, rapport du secrétariat de la CNUCED, 31 pages.

44. **CNUCED (2006):** Etudes sur les transports maritimes, Genève, 176 pages.

45. **CNUCED (2008)** : Etudes sur les transports maritimes, Genève, 214 pages.

46. **CNUCED (2008):** Review of maritime transport. Special Chapter: Latin America and the Caribbean, New York and Geneva: The United Nations, 200 pages.

47. **COLLETIS-WAHL K, MEUNIER C, (2000) :** Économie des transports : la question du lien infrastructure / développement appliquée aux PED ?, Mondes en développement, 28, pp. 109-117.

48. **COMMISSION EUROPEENNE (1997)** : Vers une infrastructure de développement durable, Bruxelles, Direction générale du développement, 286 p.

49. **DAGMEY, C (2004) :** Le quartier de "La Gare" à Addis-Abeba (Éthiopie) : Approche des enjeux et des spécificités urbaines et identitaires d'un territoire en mutation, mémoire de maîtrise d'aménagement, Université de Rennes II- Haute Bretagne, 172 pages.

50. **DEBRIE, J (2001) :** De la continentalité à l'État enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain, thèse de doctorat, Université du Havre, 340 p.

51. **DEBRIE, J, STECK, B (2001)** : *L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest*. L'espace géographique n° 1, Belin-Reclus.

52. **DEBRIE, J, ELIOT, E, STECK, B (2003):** «Mondialisation des réseaux de circulations en Afrique de l'Ouest », *Mappemonde,* vol.71, n°3, pp. 7-12.

53. **DEVINAT, P (1957)** : La mer Rouge et les intérêts français : In politiques étrangères, n°3 (22), pp.311-324.

54. **DISED (2012)** : Annuaire Statistique de Djibouti, édition 2012, 106 pages.

55. **DOLLFUS, O (2007)** : La mondialisation, Paris, Presses de Sciences Po, 175 pages.

56. **DUBOIS, C (1997)** : Djibouti 1888 – 1967, héritage ou frustration, Paris, Le Harmattan, 516 p.

57. **DUBRESSON, A ; MARCHAL, JY ; RAISON, JP (1994) :** Les Afriques au sud du Sahara, Paris-Montpellier, Belin/Reclus, 480p

58. DUCRET, C (2005) :« dynamiques scalaires et temporelles des villes-ports : typologie**.**

59. ESHETE, T (1991): The root causes of political problems in the Ogaden, 1942 – 1960, Asmara University, 20 pages.

60. ETUDE DIAGNOSTIQUE SUR L'INTEGRATION DU COMMERCE, janvier, 2015, Djibouti, 170 pages.

61. **FMI (2009):** Djibouti Country Report, N° 09/216, July, 21.

62. **FLORY, M (1977) :** L'indépendance de Djibouti, Annuaire français de droit international, volume 23, pp. 295-306.

63. **FOCH, A (2013) :** Déterminants et perspectives de la privatisation des infrastructures à Djibouti : « leçons tirées de trois études de cas », Document de Travail du Centre d'Economie de la Sorbonne, Paris, 45 pages.

64. **FOCH, A (2011):** l'échec paradoxal de la mise en concession du chemin de fer djibouto-éthiopien, Proparco.

65. FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT (2011) : Corridor routier Mombasa – Nairobi – Addis-Abeba phase III, 54 pages.

66. FONTRIER, M (2003) : Abou-Baker Ibrahim, pacha de Zeyla – marchand d'esclaves, Harmattan, 275 pages.

67. FREMONT, A (2005) : Conteneurisation et mondialisation : Les logiques des armements de lignes régulières, Habilitation à diriger la recherche, Université de Paris 1, 268 pages.

68. FREMONT, A (2007): Global maritime network: The cases of Maersk, Journal of transport Geography,15, 6, pp. 431-442.

69. FREMONT, A (2010) : Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive Sud de la Méditerranée, Afrique Contemporaine, n°234, p.59-71.

70. GALLAIS, J (1989) : Une géographie politique de l'Éthiopie, le poids de l'Etat, Edition Economica, collection Tiers Monde, 213 pages.

71. **GASCON, A (2003) :** fin du chemin de fer, fin de la Grande Ethiopie, *« La mort annoncée du chemin de fer de Ménélik »*, In Chaléard J L et Chanson-Jabeur, C, Béranger, C : Le chemin de fer en Afrique, Edition, Khartala, Paris, 401 p.

72. **GASCON, A (2005)** : «Djibouti : Singapour sur mer Rouge. Un confetti d'Empire futur dragon africain», Outre-Terre, n° 11, février, pp. 451-466

73. **GASCON,A (2012) :** Djibouti, un port entre continent et grand large, Base militaire, port de l'Éthiopie, de l'Afrique de l'Est, de l'océan Indien, in CHIRE SAID, A (dir.) :*Djibouti contemporain*, Harmattan, P.121-141.

74. **GEORGE, P, VERGER, F (1996)** : *Dictionnaire de la géographie*, Sixième édition mise à jour, 1ère édition 1970, PUF, Paris.

75. **GIROS, E (2003) :** Les concessions ferroviaires : un point de vue d'une entreprise privée, In Chaléard J L et Chanson-Jabeur, C, Béranger, C : Le chemin de fer en Afrique, Edition, Khartala, Paris, 401 p.

76. **GOMBOR, A, A (2011)** : les réseaux de transports à Djibouti et le développement économique et social, thèse de Doctorat, Grenoble, 269 p.

77. **GUEDI, YABE, M (2012)** : La marchéisation du système de santé à Djibouti : impacts économiques et sociaux, thèse de doctorat, Université du Littoral et Côte d'Opale, 301 pages.

78. **GUIZIOU, F, GALLAIT BOUCHET, A (2010) :** Piraterie : perturbation de l'économie maritime ? Note de synthèse n°128, ISEMAR.

79. **GYAMFI, P (1992):** Infrastructure Maintenance in LAC: The Costs of Neglect and Options for Improvement, LACTD Regional Studies Program Report No. 17, Banque Mondiale, Washington, DC.

80. **HALL, P, MACCALA R J, COMTOIS C, SLACK B (2010):** Integrating Seaports and Trade Corridors, Farnham, Ashgate.

81. **HASSAN ALI, A (2011)** : « Les sociétés djiboutiennes en situation coloniales de 1862, sous la direction de Saïd Chiré, A et Ndagano, B.

82. **HAYUTH, Y. (1988):** Changes on the waterfront: a model-based approach, in, in Hoyle, Pinder and Husain (ed) *Revitalising the Waterfront*, pp. 52-65.

83. **HAYUTH, Y, FLEMING, D, K, (1994):** Concepts of strategic commercial location: *the case of container ports,* Maritime Policy and Management 21 (3), pp.187-193.

84. **HEGGIE Ian, G (1995) :**«*La gestion et le financement des routes, programme de réforme*», document technique de la Banque Mondiale, N°275F, Série technique d'Afrique, Washington DC.

85. **HOYLE, B.S (1970):** The emergence of major seaports in a developing economy: the case of East Africa, *Seaports and development in tropical Africa*, ed.B.S.Hoyle and Hilling (London: Macmillan), 225- 45.

86. **HOYLE, B.S (1978):** African politics and port expansion at Dar-el Salaam, Geographical Review 68, p.31-50.

87. **HOYLE, B.S (1983):** *Seaports and development: the experience of Kenya and Tanzania*, New York and London: Gordon and Breach.

88. **HOYLE, B.S (1986):** Transport and economy development in the less-developed countries: some reflections on the seaports of Kenya and Tanzania, *Geojournal,* 12.3, p.233-42.

89. **HOYLE, B.S (1993):** The changing cityport, *Urban and regional planning of Mombasa and the coastal region*, Kenya, Report of an international Workshop, May 1992, Ed. R.A. Obudho (Nairobi: Urban Centre for Research and Institut français de recherché en Afrique), p.44-57.

90. **HOYLE, B, CHARLIER, J (1995)** « Inter – port competition in developing countries: an East African case study » in Journal of Transport Geography, vol. 3, n° 2, pp. 87-103.

91. **IBRAHIM, HOUMED, I (2002)** : Indépendance – démocratisation enjeux stratégiques à Djibouti, Harmattan, 194 pages.

92. **IBRAHIM, M (2004)** : Djibouti : quelles stratégies de développement ? thèse de doctorat, Université Perpignan, 356 pages.

93. **ICA, (2007):** Rehabilitation of the railway line pre-feasibility study, rapport.

94. **JOIGNAUX, G (1995) :** «Pourquoi et comment renouveler l'approche des réflexions entre infrastructures de transport et territoires» In Symposium international « Grandes Infrastructures de transport et territoires », INRETS-TRACES, Lille.

95. **KANE, K, A (2013) :** Le renforcement de la participation du secteur privé dans la gestion et l'exploitation des ports africains : l'exemple du Sénégal, Colloque

international « Stratégie logistique et de transport au service du développement du 15 et 16, Djibouti.

96. KHALED, A (2005) : La Mer Rouge : enjeux géopolitiques, analyse de situations géopolitiques présentes début 21ème siècle, thèse de doctorat, Université Paris 8, 411p.

97. **KUMAR, A, J (2000):** « Assessment of Selected Road Funds in Africa: Case Study of Benin, Ethiopia, Ghana, Kenya and Zambia », Document de travail No. 51: Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Washington: Banque Mondiale, décembre.

98. **KYRIACOS, R(1984):** Mission externe ou de développement de la route. Esquisse d'une théorie, Comptes rendus du Colloque International organisé par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et l'Institut des Sciences et des Techniques de l'Equipement et de l'Environnement pour le Développement, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, vol. 1, p. 365-370.

99. LACOSTE, Y (1993) : Dictionnaire de la Géopolitique, Armand Colin, paris, 518p.

100. LASSERRE, F, GONON, E (2008) : Manuel de géopolitique : enjeux de pouvoirs sur des territoires, Armand Colin, Paris, 347p.

101. **LAUDOUZE, A (1981)** : Djibouti, nation carrefour, karthala, Paris, 224 pages.

102. **LESOURD, M, NINOT, O (2003) :** Le chemin de fer et la route nationale au Sénégal, In Chaléard J L et Chanson-Jabeur, C, Béranger, C : Le chemin de fer en Afrique, Edition Khartala, Paris, 401 p.

103. LEVY, J, LUSSAULT, M (2003) : *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés,* Belin.

104. LEWIS, M, L (1955): Peoples of the Horn of Africa: Somali, Afar and Saho, London, Haan Associates, edition 1, 200p.

105. LOMBARD, J, NINOT, O (2010) : Connecter et intégrer, les territoires et les mutations des transports en Afrique, bulletin de l'association de géographie française, vol.1, p.69-86.

106. **LOMBARD, J, NINOT, O (2013) :** Des axes et des pôles. « Corridors ouest africains et développement territorial au Mali », Géotransports, N°1-2, pp.191-204.

107. **LOMBARD, J, NINOT, O (2013) :** « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », EchoGéo [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 07 mars 2015. URL : http://echogeo.revues.org/13127 ; DOI : 10.4000/echogeo.13127.

108. **MAC-KINNON D, PIRIE G, GATHER M, (2008):** Transport and Economic Development, InR. Knowles, J, Shaw, I, Docherty (ed.), Transport Geographies, Oxford, Blackwell Publishing, pp.10-28.

109. MAHAMOUD HOUSSEIN, I (2008) : Contraintes institutionnelles et réglementaire et le secteur informel à Djibouti, thèse de doctorat, Université de Paris 12, 268 pages.

110. **MARNOT, B (2012)** : « Comment les ports de commerce devinrent-ils des nœuds de communication ? Les leçons de l'histoire française », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 42-43, 2012, p. 9-26. ISSN 0996-9403.

111. **MERENNE, E (2013):** Géographie des transports: contraintes et enjeux, Presses universitaires de Rennes, 328 pages.

112. **MIOSSEC, JM (2016)** : Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer, *dans le sillage de CMA CGM*, territoires de la géographie, L'Harmattan, 722 pages.

113. N'GUESSAN, N (2003) : La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne, Washington D.C, Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique [document d'analyse SSATP n° 3F].

114. NOTTEBOOM, T, E (2008) : Les relations entre les ports maritimes et l'arrière-pays intermodal dans le cadre des chaînes d'approvisionnement internationales. Les défis pour l'Europe, CCRT (OCDE/FIT), document de travail 2008/10.

115. **NOUR, AYEH, M (2012**) : production et dysfonctionnement de l'espace urbain à Djibouti : une approche théorique et méthodologique au service de l'aménagement, thèse de doctorat, UFC, 217p.

116. **NOUR, AYEH, M(2015) :** « La ville de Djibouti entre intégration aux enjeux mondiaux et fragmentation urbaine », Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement, 27-28, p.1-21.

117. **OCDE (2001) :** Synthèse des Perspectives de l'environnement de l'OCDE (Rapport n° 81218 2001). Paris,

118. **OCDE**) (**2007**) : L'impact environnemental des transports : Comment le découpler de la croissance économique, Paris, OCDE, 128 pages.

119. **OFFNER, J-M(1993)** : Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, Espace géographique, n°3, p. 233-242.

120. OMAR, IBRAHIM, M (2011) : La fiscalité de Djibouti de 1900 à 2000, un siècle d'évolution, Editions Universitaires Européennes, 487 pages.

121. OPDDH (2006): Djibouti : « les défenseurs des droits économiques et sociaux paient le prix fort », rapport de mission d'enquête internationale, 37 pages.

122. **ORUS, J-P (1996) :**« Les conséquences économiques des grandes infrastructures routières : bilans et perspectives », Actes du colloque « Autoroutes, économie et territoires », Clermont-Ferrand.

123. PANKHURT, R, K, P (1961) : An Introduction to the Economic History of Ethiopia from early times to 1800, Lalibela House, London, 454 pages.

124. **PASTEAU, M (1989) :**« *Évolution de la situation juridique du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba de 1896 à 1977* », Proceedings of the 8th International Conference of Ethiopian Studies, Taddese Bayene (dir.), vol.2, Addis-Abeba, Institute of Ethiopian Studies, p.283-288.

125. PELLETIER, J.-F (2012) : L'intégration des corridors dans les chaînes d'approvisionnement internationales : Analyse de cas africains, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris Est, 324 pages.

126. PEDERSEN, P, O (2001): Freight transport under globalization and its impacts on Africa, Journal of Transport Geography 9 (2), p.85–99.

127. PINEDA, R, Van G (1995) : Le chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, Le Harmattan, 733p.

128. PINAULDT, G (2009) : Epizooties et géographie du commerce du bétail dans la Corne d'Afrique : « *La guerre des quarantaines dans la région nord somali* » EchoGéo

[En ligne], Numéro 8 | 2009, mis en ligne le 19 mars 2009, consulté le 29 juin 2012. URL : http:// echogeo.revues.org/11021.

129. PLANE, P (2004) : Cadre intégré, étude diagnostique de l'intégration commerciale, CCI, Genève.

130. PLASSARD, F (1995) : « Les effets des grandes infrastructures de transport, modèles et paradigmes» In Symposium international « Grandes Infrastructures de transport et territoires », INRETS-TRACES, Lille.

131. **PORHEL, R, LEON, A (2013)** : L'influence des corridors dans le développement régional : le cas de l'EAC, Institut Français de recherche en Afrique, N°2, Nairobi, Kenya, Juin.

132. **POTTER, B.H. (1997):** Dedicated Road Funds: A Preliminary View on a World Bank Initiative, Paper on Policy Assessment of the International Monetary Fund, PPAA/97/7, Fonds Monétaire International, Washington DC, juin.

133. **POURCET, G (2003) :** vices publiques, bénéfices privés, In Chaléard J L et Chanson-Jabeur, C, Béranger, C : Le chemin de fer en Afrique, Edition Khartala, Paris, 401 p.

134. **POZZO DI BORGO, P (2011)**: World Bank's historical involvement in rail concessions in Sub-Saharan Africa, *Secteur privé et Développement*, 9.

135. **RETAILLE, D (1997)** : Le monde du géographe, Paris, Presses de Sciences Po, 284 pages.

136. REYNAUD, A (1981) : Société, espace et justice, Presses Universitaires de France, 263 p.

137. **REYNAUD, C (2003) :** Développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, Séminaire Paris 27-28 novembre, 38 pages.

138. **RIZET C, GWET, H (2000)** : «Les surcoûts du camionnage en Afrique après la dévaluation du Franc CFA» in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°38, pp. 3-18.

139. **SAID WAIS, I (2015)** : « L'ambivalente libéralisation du droit du travail en République de Djibouti », le Harmattan, 513 pages.

140. **SASSENS, S (1991**): *The Global City: New York, London, Tokyo* (Princeton, Princeton University Press.

141. **SENEH, K (2012) :** « Système territorial et développement territorial : impact de la route Nouakchott –Nouadhibou sur le parc national d'Arguin, thèse de Doctorat, Le Havre, 315 pages.

142. SIAROV, V (2003) : Construction européenne : enjeux géopolitiques, économiques et socioculturels, thèse de doctorat, Université de paris 8, 646 p.

143. SLACK, B (1985) : Containerization, inter-port competition, and port selection, Maritime Policy and Management, vol. 12, n0 4, pp. 293-303.

144. SLACK, B (1995) «Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System», Growth and Change, vol. 24, p. 579-588.

145. SOULEIMAN, OBSIEH, M (2012): L'oralité dans la littérature de la Corne de l'Afrique : traditions orales, formes et mythologies de la littérature pastorale, marques de l'oralité dans la littérature, thèse de Doctorat, Université de Bourgogne, 441p.

146. STECK, B (1996) : « Les ports de la côte ouest-africaine: articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires ». *Portes océanes et développement des territoires intérieurs*, AIVP, Le Havre, pp. 291-298.

147. STECK, B (2000) : *Contribution à une géographie du développement*, 2 volumes, Habilitation à diriger des recherches, Université du Havre.

148. **STECK, B (2004) :** « La mondialisation et le risque de fragmentation territoriale: Le cas d'un État enclavé du sud: le Mali (Afrique de l'Ouest) ». *Belgéo,* n° 4, pp. 462-479

149. STECK, B (2012): «West Africa facing the lack of traffic lanes. A study case: the Nouakchott-Nouadhibou road (Mauritania) ». *EchoGéo [En ligne],* n° 20, 18 pages.

150. STYAN, D (2013): Djibouti: Changing Influence in the Horn's strategic Hub, Africa program, April, London, 20 p.

151. **TADESSE, A (2006):** Road freight transport in Ethiopia with special emphasis on Addis-Ababa – Djibouti corridor, Master of Arts, Addis Ababa University, 111pages.

152. **TAMRU, B (2005) : «** Enclaves urbaines et stratégies territoriales en Éthiopie contemporaine », Espaces, populations sociétés, N° 1(2005), p.1-13.

153. **TAMRU, B (2012) :** villes et territoires en Éthiopie, L'Harmattan, 439 pages.

154. **TERAVANINTHOM, S, RABALLAND, G (2009)*:*** Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors, AICD, working paper 14, *Africa's Infrastructure - A Time for Transformation*, the World Bank, 162 pages.

155. **THOREZ, J, THOREZ, P (2004) :**« Le partage des eaux dans le Caucase oriental et les Républiques d'Asie centrale, une manifestation des tensions post-soviétiques » Cahier d'Asie, 13/14, p.245-260**.**

156. **THOREZ, P, KUNTH,A (2005) :** Frontières et transports, frontières de transport, continuité, mutations et transitions entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, Revue d'études comparatives Est-Ouest, vol 36, n°3, p11-42.

157. **THOREZ, P, JOLY,O (2006)** : Port Competition in the Northern Range from Le Havre to Hamburg, Promet – Traffic & Transportation, vol.18, N°.2, p.77-82.

158. **USAID (1997):** Comparative Costs of Transport: The Northern Tier Countries of the Greater Horn of Africa, Technical Paper N°60, Nairobi, 229 pages.

159. **VAN KLINK, A, VAN DEN BERG, G.C, (1998):** Gateways and intermodalism, Journal of Transport Geography 6 (1), pp.1-9.

160. **VARLET, J (1997) :** *Autoroutes, économie et territoires : acquis et questionnements en 1995*, In « Autoroutes, économie et territoires », CERAMAC, Clermont-Ferrand, pp 397-420.

161. **VISSIENNON, A, ALIX, Y (2003) :** La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest, Note de synthèse n° 57, Isemar.

162. **WABERI, A, A (2002):** Balbala, Gallimard, Paris, 120 pages.

163. **YESGUER, H (2009)** : Enclavement des espaces ruraux : approches géographiques ouverture/fermeture des villages kabyles, thèse de Doctorat, Université du Havre, 345 pages.

164. **ZAUGG, J (2009)** : Éthiopie « L'heure de la moisson a sonné », L'Hebdo, dossier spécial Le grand défi alimentaire, n° 36, http:// www.hebdo.ch.

165. **ZERELLI, S. COOK, A (2010):** Le transport routier vers les pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest: structure et fonctionnement du marché,Rapport technique n°32, USAID-West Africa Trade Hub, 66 pages.

166. **ZERVOS, A (1935)** : L'empire d'Éthiopie, le Miroir de l'Éthiopie moderne 1906 – 1935.

167. **ZIETLOW, G (1998**): Cutting Costs and Improving Quality through Performance Specified Road Maintenance Contracts. Pilot Experiences in Latin America offer lessons for Africa, SSATP Note n° 14, Initiative de gestion de la route.

168. ***ZIETLOW, G (2004):*** « Implementing Performance-based Road Management and Maintenance Contracts in Developing Countries –An Instrument of German Technical Cooperation. » Novembre, Eschborn, Allemagne.

Tables

Figures

Figure 1 : Localisation de Djibouti 15
Figure 2 : Djibouti et ses relations avec l'Afrique et l'Arabie 23
Figure 3 **:** les différentes organisations régionales, dont Djibouti est membre 25
Figure 4 : processus d'enclavement de l'Éthiopie 37
Figure 5 : le relief de la Corne de l'Afrique 39
Figure 6 : ports face à la fermeture de Suez 52
Figure 7 : Évolution du transit éthiopien à Djibouti : 1994 - 2003 57
Figure 8 **:** Évolution de la piraterie dans le monde (2006 – 2012) 61
Figure 9 **:** principaux foyers de piraterie dans le monde 66
Figure 10 : évolution du trafic au canal de Suez sur la période d'activité des pirates somaliens 66
Figure 11 : Taux de croissance Éthiopie - Djibouti – Afrique 2004-2013 70
Figure 12 : principaux ports et villes de la région avant 1870 87
Figure 13: les principales colonies de l'Afrique de l'Est à partir de 1900 89
Figure 14: Nouvelles villes et nouveaux axes de communications 90
Figure 15 : Évolution de l'installation française de 1862 - 1885 93
Figure 16 : Évolution du trafic de soutage au port de 1948 – 1968 (Tonnes métriques) 100
Figure 17 : Évolution du trafic conteneurisé de 1985 - 1997 107
Figure 18 : les différentes installations portuaires de Djibouti ville. 120
Figure 19 : Évolution du trafic conteneurisé DCT - PDSA 2010 – 2015 (*). 123
Figure 20 : les parts respectives des principales compagnies maritimes desservant le port (2010, 2011). 124
Figure 21 : Partenaires commerciaux du port 125
Figure 22 : Trafic par conteneur dans le monde 1999 - 2014 126
Figure 23 : Terminaux à conteneurs et leur opérateur 128
Figure 24 : Évolution du trafic de transbordement au port de Djibouti : 1985 - 2013 129
Figure 25 : le trafic de conteneur dans les principaux ports de la sous-région 132
Figure 26 : projets portuaires en République de Djibouti 136
Figure 27 : financement du terminal pétrolier (en dollars US) 137
Figure 28 : Évolution du trafic de bétail par tête : 2004 - 2013 141
Figure 29 : évolution de nombre des sociétés installées dans la zone franche par nationalité 146
Figure 30 : nombre total de sociétés installées dans la zone franche 146
Figure 31: les principaux ports corridors pour l'Éthiopie 159
Figure 32 : Ligne de chemin de fer Djibouti – Addis-Abeba 162
Figure 33:Part du CDE dans le transit éthiopien 1997 - 2006 164
Figure 34 **: t**racé de l'ancien chemin de fer et du nouveau à l'entrée de Djibouti -ville 171
Figure 35: Corridors routiers Djibouti – Addis-Abeba 175

Figure 36: évolution du trafic du chemin de fer 1972 -1982 178
Figure 37 : Évolution des recettes récoltées par FER 2001-2010 184
Figure 38 : évolution du nombre de camions sur le corridor 185
Figure 39 : les acteurs du corridor 209
Figure 40 : géographie du corridor 235
Figure 41 : Zone de Pk12 et son évolution urbaine 242

Tableaux

Tableau 1 : différentes organisations internationales, dont Djibouti est membre 25
Tableau 2 : Principaux investissements dans le domaine de transport (en millions de dollars) 33
Tableau 3 : trafic du chemin de fer entre 1975 – 1980 (en milliers de tonnes 53
Tableau 4: Évolution du transit éthiopien à Djibouti (en tonnes métriques) 56
Tableau 5 : nombre et type de navires accostant au port de Djibouti 2006-2012 64
Tableau 6 : Trafic du port de Djibouti 2006-2009 67
Tableau 7 : part du transit éthiopien (en %) du trafic global entre 2009 - 2015 75
Tableau 8 : Répartition du transit éthiopien entre les différents ports 103
Tableau 9: Évolution du trafic du port de 1979 – 1987 (en milliers de tonnes) 103
Tableau 10:Évolution du trafic portuaire (millions de TM) et du chiffre d'affaires (en M de $) 113
Tableau 11: équipements et infrastructure des ports de la région 122
Tableau 12: Caractéristiques des ports de la région de la mer Rouge. 133
Tableau 13 : principales marchandises importées en vrac 2009 - 2013 (en MT) 205
Tableau 14 : modélisation des émissions d'un PL aux alentours de PK 12 246

Photos

Photo 1 : Terminal à conteneur 108
Photo 2:terminal à conteneur de Doraleh 121
Photo 3 : poste de contrôle de l'ADR sur la RN 1 190
Photo 4 : épaves de camions de transport des marchandises sur le corridor 191
Photo 5 **:** principaux types de camions en circulation sur le corridor routier 199
Photo 6 : transport lourd 203
Photo 7 : Transport lourd 204
Photo 8 : Aire de repos au PK 87 236
Photo 9 : restaurant installé sur le corridor routier 237
Photo 10: Camion accidenté non dépollué 245

REMERCIEMENTS **2**

SIGLES ET ABREVIATIONS **3**

INTRODUCTION GENERALE **5**

PARTIE 1 ..... **13**

CONTEXTE GEOPOLITIQUE ET TRANSPORTS **13**

INTRODUCTION **14**

CHAPITRE 1 ..... **15**

AU CŒUR D'UN ESPACE GEOPOLITIQUE IMPORTANT. **15**

1 VILLE ET PORT : DES REALITES RECENTES **16**

1.1 Djibouti : tiraillée entre l'espace arabe et l'espace africain **19**
1.1.1 Djibouti : une position tournée vers l'Arabie 22
1.1.2 Djibouti : une position pleinement intégrée à l'Afrique 24

1.2 Djibouti : un laboratoire régional en perpétuelle transformation **26**

2 PROCESSUS D'ENCLAVEMENT ETHIOPIEN ET LES ENJEUX DE L'ACCES A LA MER **33**

2.1 L'accès à la mer : un enjeu majeur pour l'Éthiopie **33**

2.2 Le processus d'enclavement de l'Éthiopie **35**

2.3 Un enclavement « entretenu » **38**

2.4 Un enclavement « imposé » **42**

3 UNE QUETE PERMANENTE DE DESENCLAVEMENT **44**

3.1 Choix du port d'approvisionnement : « une option hautement stratégique » **44**

3.2 Évolution du contexte international : nouvelles possibilités d'ouverture **47**

CHAPITRE 2 ..... **49**

CRISES GEOPOLITIQUES ET LEURS CONSEQUENCES SUR LES ACTIVITES PORTUAIRES **49**

1 CRISES GEOPOLITIQUES ET RISQUES DE MARGINALISATION DE DJIBOUTI 49

1.1 L'évolution statutaire de l'Érythrée (1952- 1962): premier choc pour Djibouti 49

1.2 Fermeture du canal de Suez: second choc pour Djibouti (1967- 1975) 50

1.3 Guerre de l'Ogaden: troisième choc pour Djibouti (1977-1978) 53

2 NOUVEAUX CONTEXTES, NOUVEAUX ENJEUX ET DEBUT D'EMERGENCE DE DJIBOUTI 54

2.1 Indépendance érythréenne : début de la reconquête de l'arrière-pays éthiopien (1991-997) 54

2.2 Conflit entre l'Éthiopie et l'Érythrée : retour du transit éthiopien (1998- 2000) 56

2.3 Renforcement de la place de Djibouti grâce aux nouveaux enjeux liés à l'antiterrorisme et la piraterie 58

CHAPITRE 3 : 68

DJIBOUTI- ÉTHIOPIE : UNE SITUATION D'INTERDEPENDANCE ECONOMIQUE ? 68

1 DES ALLIES INTERDEPENDANTS 68

1.1 L'Éthiopie : un grand marché sans contact avec le monde maritime 68
1.1.1 Lente émergence économique de l'Éthiopie 68
1.1.2 Attirer les investissements étrangers par la vente de terres 71
1.1.3 Développement d'infrastructures de transport basses de la transformation économique 73

1.2 Djibouti : un grand port sans marché intérieur. 74

2 RISQUES GEOPOLITIQUES POUR LES DEUX PAYS 75

2.1 Djibouti inclus dans les grands jeux des puissances mondialisées 77

2.2 Djibouti : enjeux des grandes puissances 77
2.2.1 Djibouti : centre économique des flux mondialisés 79
2.2.2 La mondialisation par Dubaï 79
2.2.3 La Chine à la manœuvre. 80

CONCLUSION 81

PARTIE 2 82

LES FONCTIONS DU PORT DE DJIBOUTI : UN POSITIONNEMENT ORIGINAL DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE 82

INTRODUCTION 83

CHAPITRE 1 84

UN POINT D'APPUI POUR LA FRANCE ET LES GRANDES PUISSANCES 84

1 CREATION DU PORT DE DJIBOUTI 1887: UNE REPONSE AUX PREOCCUPATIONS COLONIALES. 84

1.1 Le contexte historique : les Européens à la recherche d'un comptoir sur la route des Indes 84

1.2 Des ports caravaniers aux nouveaux axes de communications 86

1.3 Obock : échec de l'escale de charbonnage français 91

1.4 Recul de la France à Zeila en 1885 94

1.5 Émergence du port de Djibouti 1887 95

2. L'ENTRE-DEUX-GUERRES, RENFORCER LA FONCTION D'ESCALE PAR UNE NOUVELLE POLITIQUE PORTUAIRE 95

1.6 Les changements consécutifs aux réformes de 1949 95

1.7 Djibouti : escale de soutage de la mer Rouge 97

1.8 Suez : la fonction d'escale en crise 99

CHAPITRE 2 : 101

VERS LE DEBOUCHE DE L'EMPIRE D'ABYSSINIE. 101

1 UN PORT POUR LA DESSERTE DE L'ARRIERE-PAYS 101

1.1 1897-1936 : Affirmation d'une nouvelle fonction : la desserte de l'arrière-pays. 101

1.2 La fonction de desserte de l'Éthiopie lourdement pénalisée par l'unification éthio-érythréenne. 102

2 LA CRISE DES FONCTIONS TRADITIONNELLES. 103

CHAPITRE 3 : 105

DIVERSIFICATION DE L'OFFRE PORTUAIRE 105

1 UNE PLATEFORME AU SERVICE DES PUISSANCES 105

1.1 Des réponses pour s'adapter 105
1.1.1 Djibouti : port de transbordement régional ? 105
1.1.2 Le terminal à conteneur de 1984 : première étape de spécialisation 105

1.2 Une nouvelle politique de gouvernance portuaire 109

1.2.1 Gouvernance portuaire : une adaptation permanente aux évolutions économiques mondiales 109
1.2.2 Le terminal de Doraleh : confirmation de la « hubisation » de Djibouti 119
1.2.3 Djibouti face à la concurrence régionale 125

2 ÉLARGISSEMENT DES FONCTIONS ET SERVICES DU PORT 134

2.1 Nouveaux ports, nouvelles fonctions 136
2.1.1 Terminal pétrolier de Doraleh 136
2.1.2 Port de Tadjourah 138
2.1.3 Port minéralier de Goubet 139
2.1.4 Port de bétail de Damerjog 140

2.2 Zones d'activités industrialo-commerciales..... 142
2.2.1 Le dry port : la première phase d'extension portuaire..... 142
2.2.2 Chantier naval d'Obock 143
2.2.3 La zone franche : élément génératrice d'activités connexes ? 144

3 CONCLUSION :.....147

PARTIE 3 150

LE CORRIDOR : UN SIMPLE COULOIR DE TRANSIT OU UN ELEMENT STRUCTURANT DES SOCIETES ET DES TERRITOIRES 150

INTRODUCTION.....151

CHAPITRE 1 : 153

LE CORRIDOR : UN CHEMIN DE FER ET UNE ROUTE AUX EVOLUTIONS CONTRASTEES.....153

1 CORRIDOR : CONCEPT, LIMITE GEOGRAPHIQUE ET DYNAMISME ...153

1.1 Les principaux corridors d'approvisionnement éthiopien..... 158

1.2 Primauté du corridor djiboutien : un choix d'origine politique..... 160

2 LE CHEMIN DE FER : PREMIER CORRIDOR D'APPROVISIONNEMENT DE L'ÉTHIOPIE MODERNE 160

2.1 Du long déclin à l'interruption totale. 163

2.2 La privatisation du CDE : un échec aux responsabilités multiples..... 165

2.3 Les nouveaux projets ferroviaires : début de la renaissance du corridor?..... 171

3 CORRIDORS ROUTIERS : DJIBOUTI – ADDIS-ABEBA 174

3.1 L'occupation italienne de l'Éthiopie : le début de la concurrence routière 176

3.2 Un développement routier tardif 178

3.3 La route d'Assab : facteur déclencheur du développement routier 179

3.4 Contexte régional et difficultés du train : à cause de l'hégémonie routière 180

3.5 La route : option obligatoire difficile à entretenir 181
3.5.1 L'entretien routier : clé de voûte de la compétitivité du corridor 181
3.5.2 Fond d'entretien routier (FER) : une première réponse à la dégradation routière 182
3.5.3 ADR versus FER ou changement d'appellation ? 188
3.5.4 Un parc vieillissant et hétéroclite 191
3.5.5 L'ADR face à des nouveaux défis 195

4 UNE CONJONCTURE FAVORABLE AU TRANSPORT MULTIMODAL...200

CHAPITRE 2 : 208

DES ACTEURS DU CORRIDOR, LES ÉTHIOPIENS EN PREMIERE LIGNE. ...208

1 UN MARCHE DE TRANSIT PORTEUR AUX RETOMBEES LIMITEES.....208

1.2 La libéralisation une conséquence de la demande éthiopienne 209
1.2.1 Une faiblesse organisationnelle pénalisant les acteurs djiboutiens du secteur 211
1.2.2 Des tentatives d'organisation du marché 214

1.3 Transport sur route djiboutienne une filière sous-représentée 218
1.3.1 Des acteurs nationaux aux capacités limitées 218
1.3.2 Le fret : une gestion encore informelle 220
1.3.3 Le partage de fret, un système aux résultats incertains 221

1.4 Une présence douanière éthiopienne incongrue 225
1.4.1 Un héritage de l'histoire 226
1.4.2 S'adapter à la forte demande éthiopienne. 227
1.4.3 La douane djiboutienne : une douane court-circuitée 228
1.4.4 Une présence douanière participant de l'hégémonie éthiopienne 229

CHAPITRE 3 231

TERRITOIRES DU CORRIDOR : DES TERRITOIRES EN MOUVEMENT ?.....231

1 CORRIDOR ET DEVELOPPEMENT DES ASPECTS TOUJOURS NEGLIGES. 232

1.1 Corridor : un vecteur socio-économique 232
1.1.1 Démarrage des échanges entre les deux acteurs du corridor 233
1.1.2 Aires de repos et ses « business ». 234

2 LE CORRIDOR UN VECTEUR DE MUTATIONS SPATIALES. 238

2.1 La route un élément fixateur des Hommes 238

2.2 PK12 : de la périphérie en souffrance au centre de la dynamique urbaine ? 239

2.2.1 Un quartier paria 239
2.2.2 Un quartier dépendant des aides étatiques et étrangères 240
2.2.3 Les bouleversements induits par la chaîne des transports 240

3 TERRITOIRE DU CORRIDOR : TERRITOIRE AVEC DE NOUVEAUX RISQUES. 243

3.1 Risques sanitaires 243

3.2 Risques environnementaux 244

4 CONCLUSION 247

CONCLUSION GENERALE 248

BIBLIOGRAPHIE 253

TABLES 267