



**HAL**  
open science

# Espace, territoire, lieu, au crible de la géographie politique. Illustrations à Djibouti

Christian Bouquet

► **To cite this version:**

Christian Bouquet. Espace, territoire, lieu, au crible de la géographie politique. Illustrations à Djibouti. L'espace politique: concepts et échelles. Colloque de Géographie politique. Reims (2-4 avril 2008), Apr 2008, Reims, France. 10.4000/espacepolitique.1225 . halshs-00332818

**HAL Id: halshs-00332818**

**<https://shs.hal.science/halshs-00332818>**

Submitted on 21 Oct 2008

**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.

**Espace, territoire, lieu, au crible de la géographie politique.**  
**Illustrations à Djibouti**

Christian BOUQUET  
Université Michel de Montaigne (Bordeaux 3)  
[bouquet@u-bordeaux3.fr](mailto:bouquet@u-bordeaux3.fr)

---

*« La minuscule presque 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 jardiniers oromos,  
ses entrepreneurs italiens, ses réfugiés somaliens,  
ses bijoutiers sénégalais, ses maçons chinois,  
ses paras et ses coopérants français,  
ses professeurs d'arabe arrivés de Tunis, ses imams soudanais,  
ses catins de chez nous,  
sans oublier les inévitables fonctionnaires de la FAO, du PNUD, de l'Unicef ou de l'OUA,  
qui usent, eux, de plusieurs passeports. »*

Abdourahman Waberi, *Balbala*, p. 95

Au coeur de la capitale éponyme de la République de Djibouti, la place Ménélik semble synthétiser les contradictions et les paradoxes de ce « pays contre nature ». Ponctuant ce petit périmètre – à peine 900 m – les terrasses des trois cafés ont toutes connu des attentats meurtriers au cours des trente dernières années<sup>1</sup>, une violence qui surprend quand on voit, chaque après-midi, la ville plonger dans la torpeur du *khat*. Et, sous les arcades de style colonial destinées à donner un peu d'ombre au plus fort de la canicule quotidienne, ronflent de monstrueux groupes électrogènes qui encombrant les trottoirs devant chaque boutique. Ici, visiblement, on ne peut pas vivre sans air conditionné et l'Etat n'est plus en mesure de fournir l'électricité nécessaire.

Alors on se pose parfois la question, surtout 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<sup>2</sup> en ce lieu de fournaise ?

La question, dit-on, n'est pas politiquement correcte. Ce colloque, qui invite à étudier les concepts et les échelles de l'espace politique, est peut-être l'occasion de revisiter les fondamentaux de l'organisation de l'espace et, ce faisant, de trouver quelques réponses pertinentes concernant Djibouti. Pour essayer de traiter le sujet, nous avons choisi de porter l'éclairage sur certains passages de l'histoire du pays et d'en faire une traduction spatiale. Peut-être est-ce de la géohistoire ; plus probablement est-ce de la géographie politique.

---

<sup>1</sup> Le Palmier en Zinc (1977, 6 morts), l'Historil (1987, 15 morts) et le Café de Paris (1990, 2 morts). Le premier établissement a été récemment rasé.

<sup>2</sup> La ville de Djibouti compte plus de 400 000 hbt, dans un pays dont la population ne dépasse pas 600 000 hbt.

## 1. Espace et lieux : l'invention de Djibouti

Derrière ce sous-titre provocateur se dessine la nécessité du double regard, celui qui nous contraint à admettre que ce que nous croyons découvrir est déjà connu. Dans l'esprit des Européens du 19<sup>ème</sup> siècle, au moment où, justement, ils allaient s'engager dans la conquête de l'Afrique, cette partie de la planète demeurait largement *terra incognita*. On se souvient des termes dans lesquels les participants à la Conférence de Berlin (1885), chargés par Bismarck de « partager » à l'amiable le continent entre les Etats européens intéressés, avaient fixé les règles du jeu : « *Tout Etat civilisé (sic) possédant des points d'appui sur la côte peut pénétrer le continent jusqu'à ce qu'il rencontre un autre Etat civilisé ou un obstacle naturel* ». Les colonnes militaires françaises et britanniques qui se sont lancées dans cette « course au clocher » en Afrique de l'ouest ne se sont guère soucies de savoir quelle était la nature de l'espace politique qu'ils allaient occuper, et si une organisation spatiale préexistait à leur intrusion.

Il en était de même dans la Corne de l'Afrique qui paraissait, de surcroît, inhospitalière. Elle a longtemps évoqué l'image de « *vastes étendues brûlantes et désertiques parcourues par quelques petits groupes de nomades irréductibles* »<sup>3</sup>. Pourtant habitué au pire, Pierre Loti s'interrogeait : « *Quels hommes peut nourrir une terre pareille ?* »<sup>4</sup>. Les Arabes eux-mêmes n'avaient-ils pas baptisé le détroit qui sépare la Mer Rouge du Golfe d'Aden *Bab el Mandeb*, la « porte des larmes » ?

### 1.1. Espace « indifférencié » ?

En apparence inorganisé et parfois hostile, cet espace a fini par être conceptualisé par les géographes français lorsqu'ils commencèrent à s'intéresser, dans les années 1960, au processus (européen) de régionalisation. C'est ainsi que, parmi d'autres, Bernard Kayser établit une typologie partant de « l'espace indifférencié » pour aboutir à la « région organisée » (Kayser, 1966). La notion « d'espace indifférencié » était définie par un peuplement ponctuel, une économie autarcique, et l'absence de flux de tous ordres. Cela ressemblait au degré zéro de l'espace politique. L'hypothèse était donc hardie, et elle avait été atténuée par Gilles Sautter qui avait bien conscience d'être en présence d'un objet d'étude délicat à appréhender. Celui-ci proposait donc, pour l'Afrique, la notion (le concept ?) « d'espace maillé » (Sautter, 1968), car il avait bien lu sur ses différents terrains d'investigation, une forme d'organisation de l'espace. Mais sa rationalité semblait lui échapper, de même qu'à son contemporain Jean Gallais qui, cherchant vainement à comprendre comment les hommes du sahel parvenaient à maîtriser le milieu naturel très particulier qu'a créé le fleuve Niger en dessinant un delta fictif en plein désert saharien, écrivait en 1967 : « *La relation m'est apparue lorsque j'ai parlé peul, et qu'au hasard des circonstances la nomenclature peule me fut dévoilée.* » (Gallais, 1968).

Or, cet espace était très animé, non seulement du côté des grands empires qui ont ponctué l'histoire du sahel africain, mais aussi à l'est du continent et dans la Corne qui nous occupe. Sans remonter au temps du mythique pays de Pount, c'est-à-dire 25 siècles avant notre ère<sup>5</sup>, la

---

<sup>3</sup> Cité par Colette Dubois, dont les publications ont largement alimenté ce texte.

<sup>4</sup> *Obock, en passant*, 1887

<sup>5</sup> La localisation du pays de Pount a longtemps été approximative : les historiens l'ont alternativement situé à l'est ou à l'ouest de la Mer Rouge. Le mythe semble avoir perduré avec l'existence actuelle du petit Etat

région a connu quelques constructions politiques dont on sait peu de choses parce que les historiens locaux – de l'époque ou d'aujourd'hui – se sont moins fait entendre que leurs homologues européens. Ainsi pouvons-nous pointer, au nord-ouest de la Corne, le royaume chrétien d'Aksoum dont les souverains battaient monnaie et allaient parfois se mêler des affaires yéménites entre le 1<sup>er</sup> et le 6<sup>ème</sup> siècles de notre ère<sup>6</sup>. Puis il y eut le royaume *afar* d'Adal, puissant Etat musulman développé au sud jusqu'au port de Zeyla, et qui connut son apogée au 16<sup>ème</sup> siècle avant d'éclater entre plusieurs sultanats (Rahayto, Tadjoura, Gobad). Enfin, sans que l'on connaisse vraiment le point de vue de ses habitants, la région fut disputée, de loin, entre l'Empire ottoman et l'Egypte, mais il est difficile de faire de cette période de l'histoire une analyse éclairante sous l'angle de « l'espace politique » car, une fois de plus, les traces écrites émanent des conquérants.

Au moment où les Européens ont entrepris de « recouvrir » l'espace de la Corne, celui-ci était partagé entre *Danakil*<sup>7</sup> et *Somali*. Selon les écrits de l'époque, tous vivaient en « tribus » et nomadisaient sur de très vastes superficies, dont les limites ancestrales étaient connues d'eux, sans pour autant être marquées. L'organisation « politique » semblait reposer sur des sultanats relativement indépendants les uns des autres, fonctionnant « comme des républiques » (Mokhtar Bey, 1975). A l'évidence – Monfreid et Rimbaud l'ont confirmé – le commerce des esclaves était l'activité économique la plus florissante et celle qui générait les flux d'échange les plus longs. Les ports de Berbera, Zeyla et Tadjoura étaient les terminus des pistes caravanières.

Une simple lecture géographique, par un œil extérieur, révèle une côte au climat aride, peu facile d'accès et dont le proche hinterland est peuplé de pasteurs nomades islamisés, très peu nombreux sur des vastes étendues, tandis que l'intérieur montagneux de l'Abyssinie est plus frais, bien arrosé, et plus densément peuplé de cultivateurs christianisés *oromo* (parfois appelés péjorativement *Galla*). Une certaine logique économique en découle : les nomades de la côte sont aussi transporteurs et assurent les échanges entre, d'une part, le sel (du lac Assal, notamment) et les armes et, d'autre part, le café, les gommés et les peaux d'Abyssinie, les céréales, le miel et la cire d'Ethiopie. Il s'y ajoute naturellement un important commerce d'esclaves, achetés ou capturés dans les villages sédentaires de l'arrière-pays, et revendus de l'autre côté de la Mer Rouge.

Ce tableau paraît logique, certes, mais relevant d'une perception extérieure, et l'intérêt porté par les puissances européennes à ce morceau de continent a longtemps été résumé aux richesses, réelles et supposées, de ce royaume d'Abyssinie, plus ou moins mythique mais apparemment – superficiellement ? – chrétien. Le « double regard » n'a donc guère fonctionné, et le processus de « différenciation de l'espace » n'a été considéré comme activé que lorsque les Européens ont introduit leurs propres modèles d'organisation de l'espace

## 1.2. La « différenciation » de l'espace

Cela va tourner autour de **lieux**, sorte de points d'appui ou d'escales qui allaient par la suite devenir des têtes de pont pour une pénétration plus profonde des colonisateurs vers l'intérieur des terres. On en repère plusieurs : d'abord Aden, où les Anglais décident, en 1829, d'installer un dépôt de charbon pour ravitailler plus facilement leurs navires (de commerce et

---

autonome du Puntland, dont les habitants s'accrochent à la réalité, à l'est d'un autre « Etat » sécessionniste (le Somaliland).

<sup>6</sup> On pourra se référer utilement aux cartes de l'*Atlas des peuples d'Afrique*, notamment pp. 47-63.

<sup>7</sup> *Danakil* est le pluriel de *Dankali* et désigne les *Afars*.

de guerre), puis l'îlot Perim, au cœur du Bab el Mandeb, qu'ils occupent en 1858 et où ils implantent un relais télégraphique pour établir le contact presque direct (*via* l'Égypte) avec Londres.

Importance des **lieux** : le petit îlot Perim, situé à quelques encablures de la presqu'île yéménite de Cheikh Saïd (longtemps propriété de négociants français), était la tour de contrôle de l'entrée en Mer Rouge, et les Anglais avaient déjà en tête le creusement du canal de Suez (1869). Sur la carte européenne de l'espace politique, des points (Aden, Périm) et des tirets (le canal) clignotent et balisent un nouvel itinéraire reliant l'Europe à l'Asie. On a changé d'échelle. Des réseaux s'esquissent (le télégraphe, les points de ravitaillement en eau potable et en charbon), et les flux commerciaux s'infléchissent.

De leur côté, les Français, quoique bâtisseurs du Canal de Suez, sont en retard, même si les richesses de l'Abyssinie et leur caution chrétienne ne leur ont pas échappé. Ce n'est qu'en 1888 qu'ils ouvrent un port de charbonnage à Obock, et ils se résignent à passer par Perim, donc par Londres, pour leurs liaisons télégraphiques. Mais il va (enfin) falloir tenir compte des conditions locales : outre que le charbon y revient plus cher qu'à Aden, et que l'eau y est trop sulfureuse, Obock n'est pas le terminus d'une grande piste caravanière drainant l'arrière-pays (essentiellement en esclaves) et l'irriguant en retour (de sel et d'armes). Il va donc falloir chercher ailleurs et, pour cela, traiter avec les sultans locaux.

Ces négociations vont aboutir à la « première **territorialisation** »<sup>8</sup> de cet espace que l'on disait indifférencié. La France et la Grande Bretagne tracent entre elles, le 8 février 1888, la première **frontière** dans la Corne : « *Les protectorats exercés par la France et la Grande Bretagne seront séparés par une ligne droite (sic) partant d'un point situé en face du puits d'Hadou, et dirigée sur Abassaouen en passant à travers des dits puits ; d'Abassaouen la ligne suivra les routes des caravanes jusqu'à Bia Kabouba, et de ce dernier point elle suivra la route des caravanes de Jerbal à Harrar.* »

La France va peu à peu abandonner le point-lieu Obock (300 hbt en 1894) pour le point-lieu Djibouti, dont le site n'est guère plus intéressant en termes d'eau profonde, mais qui peut devenir un vrai port moyennant la construction d'une digue en madrépore. Ainsi Djibouti, gros village de 4 000 hbt, devient-il chef-lieu – doit-on souligner ? – de la Côte française des Somalis le 20 mai 1896, appellation étrange quand on sait que le peuplement en est majoritairement *afar*<sup>9</sup>. Parallèlement, on poursuit la « territorialisation » en dessinant au nord en 1901 une nouvelle ligne de démarcation pour séparer la France de l'Italie (qui s'intéresse à l'Erythrée). Cette frontière est parfaitement « naturelle » puisqu'elle suit la ligne de partage des eaux à partir de l'extrémité du ras Doumeira<sup>10</sup>. Ce faisant, elle coupe en deux le sultanat de Rahayto...

Par la suite, la délimitation du territoire sera affinée en 1954, lorsque l'Éthiopie, qui s'est « fédérée » avec l'Erythrée en 1952 (elle ne l'a réellement annexée qu'en 1962) et s'est ainsi

---

<sup>8</sup> Les guillemets rappellent l'eurocentrisme de la perception des choses.

<sup>9</sup> Cette étonnante appellation était essentiellement liée à la compétition que se livraient dans la région Français, Anglais et Italiens. On notera le peu de cas qui était fait des réalités locales.

<sup>10</sup> En réalité, une première démarcation avait été tracée entre la France et l'Éthiopie en 1897. Les divergences entre les deux lignes sont à l'origine de la « guerre » qui a éclaté en juin 2008 entre Djibouti et l'Erythrée.

donné une fenêtre sur la Mer Rouge pour se « désenclaver », se fera également céder les marges occidentales de la Côte française des Somalis<sup>11</sup>.

Des points et des lignes droites, mentionnés sur des papiers officiels, allaient progressivement « mailler » l'espace. Du moins selon notre point de vue. Arrêtons-nous donc sur la notion de « **frontière** ». Là où les Européens exigeaient des accords diplomatiques visant, à terme, à marquer la limite par des bornes, les pasteurs nomades ignoraient ce modèle de maîtrise spatiale. Ici comme dans le sahel ouest-africain, tous les propriétaires de troupeaux ont en tête une cartographie précise des lieux où se trouvent l'herbe et l'eau. Mais cette localisation est en lien étroit avec la saison. Ainsi dans l'est du Tchad existe-t-il une forme de partage du « territoire » – mais le terme convient-il ? – entre les cultivateurs sédentaires qui voient passer les troupeaux des pasteurs nomades sur leurs champs de culture avant et après les travaux agricoles. La complexité de cette superposition est accrue par des modalités propres au régime foncier traditionnel qui stipulent que, de même que la terre appartient à celui qui la cultive, les arbres appartiennent à ceux qui les ont plantés. Ainsi les acacias gommiers qui parsèment les champs des sédentaires sont-ils régulièrement exploités par les nomades. Comment pourrions-nous, dans de telles conditions, mettre en place notre cadastre<sup>12</sup> ?

Une autre **ligne** appartenant à un modèle importé allait poursuivre la différenciation et le maillage de cet espace : le chemin de fer. Dès 1894, la France a obtenu pour 99 ans la concession d'une ligne ferroviaire reliant Djibouti à Entotto, qui était alors la capitale de l'Ethiopie, et le chantier, démarré deux ans plus tard, déroule rapidement ses rails sur 783 km jusqu'à Addis-Abeba, à une altitude de 2 400 m, atteinte en 1917. Les spécialistes de géographie politique ont beaucoup moins parlé de cette ligne que du Congo-Océan – dont on a d'ailleurs quasiment oublié les enjeux d'origine, le contexte et les excès en termes d'exploitation humaine – mais la CFE (Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien) a véritablement creusé un sillon fortement structurant dans cet espace est-africain qualifié d' « indifférencié » à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Rappelons que le trafic de marchandises était passé de 34 000 tonnes en 1917 à 300 000 tonnes en 1953. Le nombre de passagers avait atteint 300 000 en 1940.

Mais comment réagissaient les populations locales ? C'est difficile à dire, car peu de témoins européens ont rendu à l'histoire de cette région les services d'André Gide et de quelques autres dénonçant les compagnies concessionnaires d'Afrique de l'ouest. A l'évidence, il y a eu travail forcé pour la construction du chemin de fer, et certainement pas adhésion fervente des pasteurs nomades à ce choix d'aménagement du territoire. De leur côté, les sultans de Tadjoura, du Gobad, de Rahayto et de l'Aoussa, maintenus en place mais dépossédés des pouvoirs autres que traditionnels (lorsqu'ils ne contredisaient pas l'ordre colonial), ne semblaient intéressés que par le contrôle des anciennes pistes caravanières pour continuer les échanges commerciaux qui les enrichissaient, notamment le trafic des esclaves. En cela, ils entraient parfois en conflit avec l'administration française et certains ont été

---

<sup>11</sup> On pourra utilement consulter les cartes dressées par Colette Dubois pour le récent *Atlas de Djibouti* (éditions Jeune Afrique, 2007, 64 p., pp. 20-21).

<sup>12</sup> A propos des limites et des frontières, on a pu voir récemment que le Mali avait été dans l'incapacité de dessiner ses nouveaux territoires communaux nés de la décentralisation (autre modèle importé). Lire sur le sujet Lima (Stéphanie), 2007, « Quand la frontière devient interface : le cas des frontières communales au Mali », *Regards géopolitiques sur les frontières*, sous la direction de Christian Bouquet et Hélène Velasco, L'Harmattan, 232 p., pp. 129-144.

déposés. Dès lors, on comprend que l'implication de leurs « sujets » dans la marche du territoire ne pouvait être que nulle, hormis les travaux forcés.

Même si ses textes n'ont pas joué le rôle de *whistleblower* signalé plus haut à propos de Gide, Joseph Kessel a restitué (toujours au travers du filtre ethnocentrique) l'environnement socio-économique de la région qu'il a traversée en 1930 en compagnie d'Henry de Monfreid. On pourra reconstituer des images à partir de *Fortune carrée*, histoire certes romancée mais vécue à une époque où le trafic d'esclaves, dont Tadjoura était la plaque tournante, portait chaque année sur 5 000 à 7 000 individus achetés ou capturés, pour la plupart chez les cultivateurs sédentaires d'Éthiopie. Ainsi une partie de l'économie régionale continuait-elle de s'inscrire dans les circuits traditionnels – on traduisait par « illicite » – et poursuivait ses habitudes (parfois servie par des aventuriers européens, comme Arthur Rimbaud), mais cela subsistait en marge du processus enclenché par le modèle européen de développement.

L'économie licite reposait aussi, notamment dans l'exploitation des salines, sur une forme de travail forcé, dont on retrouve quelques témoignages chez Michel Leiris lorsqu'il évoque une « promenade à travers des montagnes [de sel] éblouissantes qui sont cruelles, paraît-il, à la peau des manœuvres. Sous un immense hangar, il y a un iceberg que des noirs quasi-mus, criblés de sel comme de sueur, entament à la pioche. »<sup>13</sup>.

Au final, c'est d'une part le choix du port sur le site actuel de Djibouti, pour constituer une étape sur la route maritime des Mascareignes, et d'autre part la construction de la voie ferrée Djibouti-Addis, qui ont fabriqué ce « greffon de la modernité » (Dubois, 1997, p. 68) appelé aujourd'hui l'Etat de Djibouti. Un point, une ligne, puis un territoire avec des frontières...

## **2. territoire et jeux d'acteurs : activation et réactivation du « greffon »**

S'il est vrai que l'essentiel des facteurs de structuration de l'espace sont venus de l'extérieur, il serait faux de dire que rien ne bougeait « de l'intérieur ». Il y a eu forcément la lente montée des revendications autonomistes, obligeant la puissance colonisatrice à réguler la marche vers l'indépendance, non sans à-coups parfois explosifs<sup>14</sup>. L'évolution fut plus lente qu'en Afrique de l'ouest, et la Côte française des Somalis manqua le grand rendez-vous des années 1960. La persistance des turbulences conduisit la France à organiser un nouveau référendum en 1967, à l'issue duquel 60% des habitants « confirmèrent leur souhait de demeurer au sein de la République française ». Mais, entre temps, il y avait eu des tensions telles qu'un barrage avait dû être édifié en septembre 1966 pour protéger la ville de Djibouti contre d'éventuelles incursions menaçantes. « Un barrage constitué de plusieurs rangées de fil de fer barbelé et d'une bande de terrain minée et couverte de tessons de bouteilles, est établi par l'armée tout autour de la ville, pour éviter les entrées des personnes en situation irrégulière. Seuls sont admis en deux points de passage les individus en possession d'une carte d'identité française ou d'une carte de séjour pour les étrangers. La plupart des nomades n'ayant pas de papiers ne peuvent plus entrer en ville. » (Oberlé et Hugot, 1985). Les armes et les couteaux étaient confisqués à l'entrée, et restitués à la sortie

Ne s'agissait-il pas d'une nouvelle étape de « territorialisation », puisque l'un des points de passage, sur l'oued Ambouli, se trouvait au débouché de ce qui est devenu depuis le

---

<sup>13</sup> Dans *L'Afrique fantôme*, 1934.

<sup>14</sup> La colonie de Djibouti s'est toujours singularisée par la propension de ses activistes à manier les bombes ou les grenades

gigantesque bidonville de Balbala ? Ces 15 km de barbelés concrétisaient le paradoxe géographique de Djibouti, décrit ainsi dans une brochure officielle des années 1960 : « [...] Il existe en fait deux Somalies. La première mesure 23 000 km<sup>2</sup> sur lesquels errent 37 000 bédouins, pasteurs et nomades, d'une pauvreté et d'une rusticité effarantes dont l'économie et le genre de vie sont demeurés proches de ce qu'ils étaient aux temps bibliques, 23 000 km<sup>2</sup> sur lesquels il ne pousse rien [...] qui ne contiennent aucune ressource si ce n'est le sel du lac Assal [...], où le km<sup>2</sup> ne peut suffire pour faire vivre un habitant et demi. [...] La seconde mesure 4 km<sup>2</sup>. 40 000 habitants y vivent dont toute l'activité gravite [...] autour des 140 hectares du port. »

Dans les années 1960, Djibouti demeurait non seulement (et encore) une colonie française, mais également (et surtout) un territoire dont la respiration socio-économique dépendait intégralement de l'extérieur. Et, de même que sa situation géographique était devenue stratégique lorsque le canal de Suez avait été ouvert, elle perdit beaucoup de son intérêt lorsque celui-ci fut fermé, à la suite de la Guerre des Six jours entre 1967 et 1975. Le port connut alors une grave crise qui montrait à quel point « l'indépendance » – hormis sous son aspect politique – était et serait illusoire.

Mais l'Histoire a également produit des facteurs de nature géopolitique favorables à Djibouti. C'est ainsi qu'en 1993, après trente ans de guerre, l'indépendance de l'Erythrée et sa sécession d'avec l'Éthiopie transformèrent cette dernière en pays enclavé<sup>15</sup>. Par voie de conséquence, la gare ferroviaire et le port de Djibouti (re)devinrent le débouché « naturel » du pays, car il n'était pas imaginable de passer par la Somalie, à la fois parce que les voies de circulation ne s'y prêtaient pas, et parce que l'ancienne colonie italo-britannique<sup>16</sup> était elle-même déchirée par une guerre civile qui n'est malheureusement pas achevée aujourd'hui. Le territoire de Djibouti n'était d'ailleurs pas à l'abri des turbulences internes, et une brève guerre civile opposa *Afars* et *Issas* entre 1992 et 1994. Mais la sagesse finit par prévaloir, et le « greffon » donna peu à peu l'image d'un îlot de stabilité dans la Corne de l'Afrique.

C'est d'ailleurs pour cette raison que les États-Unis ont installé, en 2002, 1 800 de leurs soldats dans le camp Lemonier, au cœur de la ville-capitale, afin de constituer une base arrière dans leur lutte contre le terrorisme. Cela rapporte annuellement 30 millions de dollars au Trésor djiboutien, somme qui, grossie des 30 millions d'euros que verse la France pour sa propre base (2 900 hommes), représente près de 20% des recettes de l'État. Si l'on ajoute les retombées économiques de cette lourde présence (la plupart des militaires français séjournent en famille<sup>17</sup>), on mesure à quel point le pays dépend du contexte géopolitique international. L'éradication d'Al-Qaida entraînerait-elle l'effondrement économique de Djibouti ?

Autre paradoxe : alors que les puissances occidentales s'érigent en barrière contre le terrorisme islamique, les émirats arabes semblent avoir placé Djibouti sous perfusion de capitaux atteignant des montants considérables sur des projets quasiment pharaoniques. La récente mutation des modèles économiques *émirati*, qui privilégient désormais les placements garantissant des retours sur investissements (par rapport aux dépenses somptuaires des émirs d'autrefois) a conduit les pays arabes à supplanter progressivement la France ou les pays européens dans la plupart des secteurs économiques. C'est ainsi que le Port autonome

---

<sup>15</sup> La notion d'« enclavement » n'est-elle pas l'un de ces concepts perdus de vue par la géographie contemporaine et qui mériterait d'être réhabilité par la géographie politique ? Mais ne risquons-nous pas de buter à nouveau sur le tabou qui pèse sur les « obstacles naturels », voire sur le déterminisme...

<sup>16</sup> La Somalie était colonie italienne alors que le Somaliland était protectorat britannique.

<sup>17</sup> Les retombées de la présence française sont estimées, en 2008, à 23% du PNB.

international de Djibouti est désormais géré par DPW (Dubai Ports World) qui a également financé l'énorme complexe portuaire de Doraleh (à 7 km à l'ouest du PAID) conçu pour recevoir les porte-conteneurs de dernière génération et qui comprend également un terminal pétrolier tout à fait indiqué pour servir les intérêts des pays du Golfe.

Et parfois l'Histoire repasse les plats : le fameux îlot Perim, objet des convoitises croisées des Français et des Anglais à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, pourrait servir de socle à un pont long de 28,5 km traversant la Mer Rouge entre le Yemen et Djibouti. L'ouvrage (d'art ?) que propose de construire le cheikh saoudien Tareh Mohamed Binladen, PDG de la société d'investissement Middle East Development Corporation basée à Dubaï, pour un montant de 70 milliards de dollars, serait construit et géré par une entreprise californienne. Sur la rive djiboutienne, une ville nouvelle, virtuelle mais déjà baptisée Madinat al Noor (ville lumière), pourrait constituer un nouveau « greffon » artificiel sur le territoire djiboutien. On peut douter du bien fondé de ce projet, mais son existence est révélatrice à la fois du caractère exogène du développement djiboutien, et des mutations géopolitiques qui affectent l'ensemble géographique Moyen-Orient/Afrique orientale.

Dans ce contexte, le COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe)<sup>18</sup> pourrait donner à Djibouti un rôle dont les responsables politiques locaux ont bien compris les enjeux lorsqu'ils en ont accueilli le 11<sup>ème</sup> sommet des chefs d'Etat et de gouvernement en 2006. Relativement récente – elle a été créée en 1993 – cette organisation régionale regroupe 375 millions d'habitants, pèse 203 milliards de dollars de PIB et, derrière sa volonté de devenir une communauté économique majeure en Afrique, elle annonce peut-être des recompositions territoriales de nature à mieux intégrer le « greffon » djiboutien. Mais, à nouveau, on a changé d'échelle...

## Conclusion

L'essai de définition proposé par Raymond Aron (Aron, 1962), et repris par Stéphane Rosière (Rosière, 2003), établit une distinction entre la géographie politique, qui considérerait l'espace comme cadre, la géopolitique qui se focaliserait sur les enjeux, et la géostratégie qui considérerait l'espace comme théâtre. Cette répartition des rôles reviendrait à marginaliser les géographes en ne leur accordant que la spatialisation des phénomènes, et ce serait un retour au temps où l'historien Lucien Fèvre ne nous concédait que « le sol, et non l'Etat » (1922).

En choisissant l'exemple de Djibouti, nous avons essayé de montrer que la géographie politique pouvait précisément appréhender simultanément le cadre et les enjeux. En jouant sur les changements d'échelle, elle sait donner du sens à toutes les interactions et fournir des clés de compréhension aux « rivalités de pouvoirs pour des territoires » (Lacoste, 2003). Mais, en même temps, nous avons tenté de revisiter quelques concepts comme l'espace, la frontière, le territoire, le lieu, l'enclavement, parce que nous pensons qu'ils ont été sensiblement déformés par l'ethnocentrisme de notre regard.

Réintroduire la subjectivité de la perception de l'espace dans l'approche géopolitique et géostratégique du monde pourrait donner à la géographie politique sa véritable valeur ajoutée.

CB. 09/03/2008.

---

<sup>18</sup> On pourra se référer à la carte des organisations régionales dans l'*Atlas de l'Afrique*, p. 37.

## Bibliographie

- ARON (Raymond), 1962, *Paix et guerre entre les nations*, Calmann-Lévy, *Atlas de l'Afrique*, Editions du Jaguar, 2000, 206 p.
- Atlas de Djibouti*, Editions Jeune Afrique, 2007, 64 p.
- BOUQUET (Christian), 1973, « Les limites d'une étude de régionalisation au sud-Kanem », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 103, pp. 262-278.
- BOUQUET (Christian), 2003, « L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 222, pp. 181-198.
- BOUQUET (Christian), 2007, « Le transfert des modèles mondialisés dans les pays pauvres », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 238, pp. 185-202.
- BRUNSCHWIG (Henri), 1968, « Une colonie inutile : Obock (1862-1888) », *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 29, pp. 32-47.
- DUBOIS (Colette), 1997, *Djibouti 1888-1967. Héritage ou frustration ?*, L'Harmattan, 431 p.
- GALLAIS (Jean), 1968, débat sur l'intervention de Gilles SAUTTER, *Régionalisation et développement*, CNRS, 288 p., p. 101.
- GALLAIS (Jean), 1989, *Une géographie politique de l'Ethiopie. Le poids de l'Etat*, Economica, coll. Tiers Mondes, 209 p.
- ISMAIL (Ibrahim Houmed), 2002, *Indépendance, démocratisation, enjeux stratégiques à Djibouti*, L'Harmattan, 194 p.
- KAMMERER (Albert), 1952, *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVIe et XVIIe siècles et la cartographie des portulans du monde oriental*, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Égypte, 3 vol.
- KAYSER (Bernard), 1966, « Développement régional et régionalisation de l'espace en Grèce », *Tiers-Monde*, vol. VI n° 24, pp. 1003-1025.
- KAYSER (Bernard), 1966, « Les divisions de l'espace géographique en pays sous-développés », *Annales de Géographie*, pp. 686-697.
- KESSEL (Joseph), 1932, *Fortune carrée*, Editions de France et Pocket 2002, 362 p.
- KESSEL (Joseph), 1933, *Marchés d'esclaves*, Editions de France.
- LACOSTE (Yves), 2003, *De la géopolitique aux paysages. Dictionnaire de la géographie*, Armand Colin, 414 p.
- MOKHTAR BEY (Mohamed), 1875-76, « Notes sur les pays de Harrar », *Bulletin de la Société khédivale de géographie du Caire*, vol. 1-4, pp. 351-397.
- OBERLE (Philippe) et HUGOT (Pierre), 1985, *Histoire de Djibouti, des origines à la République*, Présence Africaine, 342 p.
- ROSIERE (Stéphane), 2003, *Géographie politique et géopolitique*, Ellipses, 320 p.
- SAUTTER (Gilles), 1968, « La région traditionnelle en Afrique tropicale », *Régionalisation et développement*, CNRS, 288 p., pp. 65-108.
- SELLIER (Jean), 2003, *Atlas des peuples d'Afrique*, La Découverte, 207 p.
- WABERI (Abdourahman), 1997, *Balbala*, Le Serpent à Plumes, et Folio 2001, 188 p.

**Résumé :** Il s'agit de revisiter quelques-uns des concepts sur lesquels jongle la géographie classique depuis deux ou trois décennies, comme espace, territoire, lieu, ou encore flux, réseaux, et peut-être aussi frontière, pays région, en choisissant des illustrations dans la Corne de l'Afrique. Ce texte essaie donc de donner un nouvel éclairage à la géographie politique.

**mots-clés :** géographie politique, Djibouti, Corne de l'Afrique, espace, territoire, lieu,

**Summary :** It is a question of revisiting some of the concepts on which juggles the classic geography for two or three decades, as space, territory, place, or still stream, network, and maybe

also border, country region, by choosing illustrations in the Horn of Africa. This text thus tries to give a new lighting to the political geography.

**Keywords :** geography politics(policy), Djibouti, Horn of Africa, space, territory, place,

