HAL
open science

La Chine à Djibouti et en Afrique de l'est : la voie chinoise au croisement des routes, une idée qui fait son chemin

Meng Jin

To cite this version:

Meng Jin. La Chine à Djibouti et en Afrique de l'est : la voie chinoise au croisement des routes, une idée qui fait son chemin. Paix et sécurité européenne et internationale, 2017, 6. halshs-03156190

HAL Id: halshs-03156190

https://shs.hal.science/halshs-03156190v1

Submitted on 26 May 2021

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.

La Chine à Djibouti et en Afrique de l'est : la voie chinoise au croisement des routes, une idée qui fait son chemin

Jin MENG

Chercheur associé à l'Institut d'Asie orientale, Ecole Normale Supérieure de Lyon et au Centre Franco-chinois de l'Université Tsinghua de Beijing.

Le Président Ismail Omar Guelleh a annoncé en mai 2015 que des négociations étaient en cours pour construire une base navale chinoise dans son pays, ce qui a été confirmé en janvier 2016 par Hong Lei, porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères. Premier investisseur, « la Chine a le droit de défendre ses intérêts comme tout le monde » déclarait le Président Guelleh[1]. Cette annonce suscite comme à l'accoutumée inquiétudes et préventions de la part de la communauté internationale. Les Occidentaux y voient la confirmation de la volonté de puissance de la Chine, et redoutent qu'une dépendance accrue des pays africains envers elle « déséquilibre » la donne régionale. De nombreuses puissances et pays émergents ont pourtant installé à Djibouti des moyens pour sécuriser le transport maritime ou lutter contre le terrorisme.

Porter un regard objectif sur cette actualité exige une distance critique par rapport aux engagements de la Chine dans la région. Dans quel contexte s'inscrivent ses projets à Djibouti ? Quels objectifs et visions stratégiques de la Chine révèlent-t-ils ? Comment la diplomatie chinoise traite-t-elle ses relations avec d'autres puissances ? Le cas de Djibouti nous semble tout désigné pour explorer la politique de la Chine en Afrique de l'Est, et plus largement sur le continent.

Qu'elles soient qualifiées de « logistiques » ou de « militaires », les installations chinoises pourraient bien être l'arbre qui cache la forêt. Sur le plan sécuritaire, la Chine n''agit pas différemment des autres puissances, les moyens militaires, si ce n'est les effectifs, qu'elle déploiera à Djibouti seront similaires.~~.~~ Ce qui caractérise la présence chinoise et la différencie est ailleurs.

Ayant pour fonction affichée d'être non seulement une base de repos et de dotation en produits et en matériels pour les unités militaires chinoises qui effectuent leurs missions dans le cadre de l'ONU ou sur les navires visant à sécuriser la zone, mais aussi un centre de soutien aux missions humanitaires et de sauvetage dans la région du golfe d'Aden et dans les eaux proches des côtes somaliennes, la base en construction est qualifiée d'installation logistique par les autorités chinoises. Il leur est cependant difficile de dissimuler l'intention de renforcer la présence militaire dans la région. Le ministre des Affaires étrangères chinois Wang Yi ne cache pas les motivations du choix de la Chine : « sécuriser la zone ainsi que ses intérêts à l'étranger ».

La base chinoise s'établirait sur deux grands sites : le premier, sur la côte sud du golfe de Tadjourah, comporterait des installations portuaires (quais, hangars, zones de fret et logistiques, etc.) permettant l'accueil en permanence de plusieurs bâtiments de guerre hauturiers ; et le second à Camp Obock, précédemment occupé par les États-Unis, au nord, comporterait un aéroport et comprendrait au moins un cantonnement

[1] http://afriqueeducation.com/politique/djibouti_la_strat_gie_d_implantation_chinoise

pour près de 10 000 hommes. Un effectif important comparé aux forces armées djiboutiennes qui comptent 13 000 hommes, ou à ceux mobilisés par l'armée française (5 600) au plus fort de sa présence, ou encore des États-Unis (4 000) depuis 2002, ou du Japon (600) depuis 2011.

Dans le *Livre blanc sur la stratégie militaire* publié en juin 2015, le ministère chinois de la Défense affirme que le pays doit « développer une structure de force navale moderne (…), et protéger la sécurité de ses lignes de communication maritimes (…) afin de soutenir sa transformation en une puissance maritime[2] ».

Djibouti et l'Éthiopie, encouragés par la Chine qui veut s'implanter davantage en Afrique de l'Est, jouent le renforcement de la coopération et de l'intégration régionale à travers l'Autorité intergouvernementale pour le développement (Igad), qui regroupe Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda, la Somalie, le Soudan et le Soudan du Sud. La Chine a été « le seul partenaire qui nous a accompagnés sur cette voie » déclare Mahamoud Ali Youssouf, Ministre des Affaires étrangères[3].

« … Nos intérêts sont complémentaires » ajoute le Président Guelleh. « Quelle complémentarité y-a-t-il entre les intérêts chinois et ceux de la République de Djibouti ? Une grande puissance économique, industrielle et militaire ne peut partager les mêmes intérêts qu'un petit pays, classé dans le groupe des Pays les Moins Avancés (PMA) » écrit Mohamed Abdillahi Bahdon dans *Afrique Éducation* du jeudi 25 février 2016[4], une question récurrente lorsqu'il s'agit de la Chine en Afrique.

Les besoins constituent pour la Chine une condition préalable à la coopération, leur satisfaction le moteur du développement. Pour Mahamoud Ali Youssouf, « Les pays ne se développent que lorsqu'ils ont des infrastructures. Et beaucoup de pays ont développé ces infrastructures sur la base d'un endettement. » La Chine ne peut que souscrire à ce constat, elle en est l'illustration. La contrepartie est pour Djibouti le risque de dépendance vis-à-vis de son créancier chinois. L'endettement public, qui s'est élevé à 60% du PIB en 2015, pourrait atteindre les 80% en 2017, selon le FMI. « C'est un dilemme », admet-il, « Plus on est endetté, plus on est dépendant de son créancier. Mais en même temps, quelle est l'autre voie ? [5] »

Le cas de Djibouti est celui de la plupart des partenaires africains de la Chine qu'elle n'a rattrapés, si l'on s'en tient au PIB par habitant, que dans les années 90, et dépassés par la suite. Les ambitions de Djibouti rencontrent les intérêts chinois et donnent une réalité à la carte des coopérations régionales.

« La construction de la Ceinture et de la Route constituant un ouvrage systématique, il est impératif d'observer les principes de consultation commune, de construction conjointe et de partage, et de favoriser la synergie des stratégies de développement des pays riverains » ; et « les pays riverains doivent conjuguer leurs efforts pour avancer ensemble vers l'objectif de bénéfices mutuels et de sécurité commune. Il faut s'appliquer à perfectionner les infrastructures régionales, à bâtir un réseau de transport terrestre, maritime et aérien sûr et efficace, et à porter l'interconnexion à un nouveau palier[6] », peut-on lire dans un document de la Commission nationale du développement et de la réforme du Ministère des Affaires étrangères et du Ministère du Com-

[2] http://orientxxi.info/magazine/djibouti-les-chinois-arrivent,1284,1284

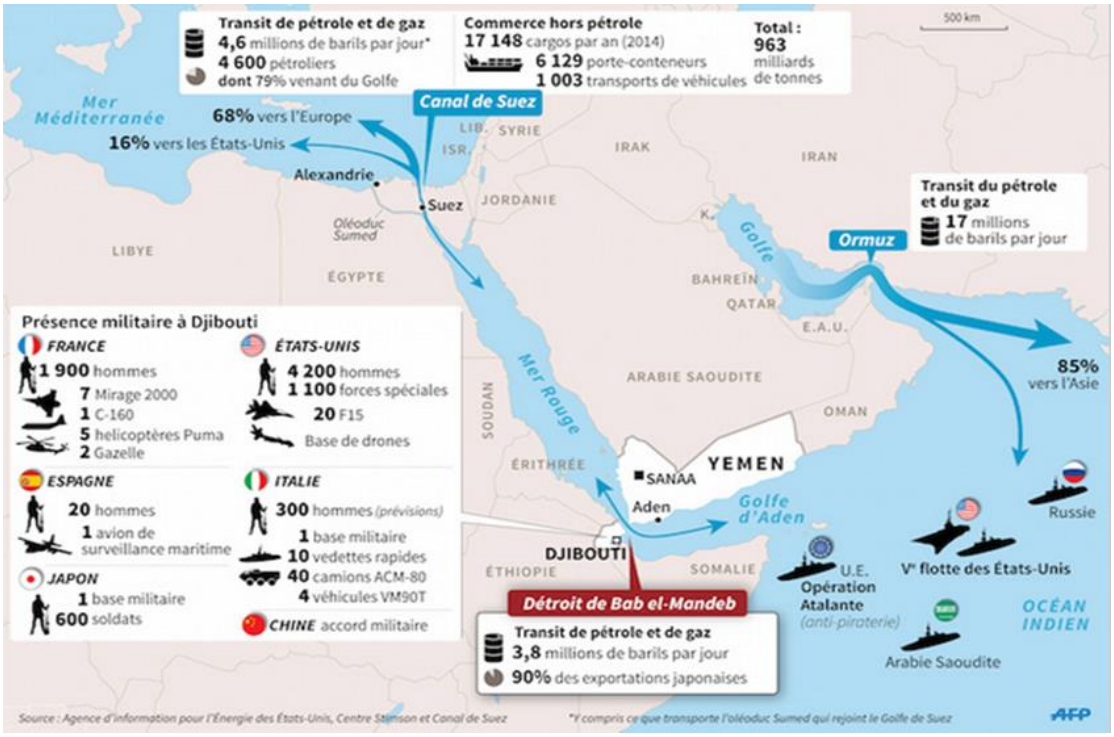
[3] http://www.afriqueexpansion.com/fil-de-presse-manchettes/1380-le-developpement-de-djibouti-lie-a-celui-de-l-ethiopie-avec-la-chine-comme-intermediaire.html

[4] http://afriqueeducation.com/politique/djibouti_la_strategie_d_implantation_chinoise

[5] http://www.afriqueexpansion.com/fil-de-presse-manchettes/1380-le-developpement-de-djibouti-lie-a-celui-de-l-ethiopie-avec-la-chine-comme-intermediaire.html

[6] http://dj.china-embassy.org/fra/xwdt/t1256404.htm

merce de mars 2015, détaillant les principes sur lesquels reposent le projet et ses contenus.



Source : http://www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Bab-el.html.

Pas plus qu'aux autres puissances, l'intérêt géostratégique de Djibouti n'a échappé à la Chine, qui a besoin plus que jamais d'une implantation solide aux carre… fours d'intenses échanges intercontinentaux et inter-régionaux. La Chine, qui a « généré l'essentiel de la croissance du commerce maritime mondial depuis 2009 » est aussi le premier partenaire commercial de l'Afrique et le premier investisseur en Afrique subsaharienne. Elle a assimilé le paradigme énoncé par Jan Hoffmann, expert de la CNUCED, selon lequel « les réseaux entre les lignes de transport et la connectivité des ports sont un vecteur d'efficacité et de croissance[7] ». Or, Djibouti voit passer « plus de 38% du trafic maritime mondial », selon Youssef al-Charkaoui, ambassadeur égyptien au Yémen[8].

La relative stabilité de Djibouti dans une région conflictuelle où les investissements et les ressortissants chinois peuvent être menacés est considérée comme un avantage incomparable. Ce qui est attesté par l'évacuation vers Djibouti des 570 ressortissants chinois présents au Yémen par la marine nationale chinoise, en avril 2015 lors de l'offensive aérienne de la coalition emmenée par l'Arabie saoudite. Mais sa localisation permet aussi de ne pas froisser ses relations tant avec les pays du Moyen-

[7] http://www.agefi.fr/corporate/actualites/hebdo/20151210/nouvelle-carte-maritime-commerce-mondial-150025

[8] http://rpdefense.over-blog.com/2015/03/yemen-le-detroit-strategique-de-bab-al-mandeb-a-la-portee-des-miliciens-chiites.html

Concernant la géopolitique maritime, voir Spykman Nicholas John, *The Geography of the peace*, New York, Harcourt, 1944.

Orient fournisseurs et clients, qu'avec son voisin indien soucieux que la Chine se tienne à bonne distance.

Le choix terminologique d'« infrastructures logistiques » *(hou qin bao zhang she shi*) au lieu de « base militaire » （*jun shi ji di*） montre la prudence de la Chine face à l'irritation ou à la sensibilité de la communauté internationale. Cette dernière voit dans cette politique un tournant de la diplomatie chinoise qui renonçait jusqu'à présent à une présence militaire à l'étranger, la considérant comme incompatible avec ses principes. La Chine essaie de normaliser ce choix en avançant le fait qu'il correspond aux conventions internationales et qu'il répond au besoin et à la demande du pays d'accueil.

La Chine n'est qu'un pays de plus qui s'installe militairement à Djibouti, après la France présente depuis 1862 qui a signé un accord de défense conclu à l'indépendance en 1977, suivi d'un traité de coopération en matière de défense en décembre 2011 entré en vigueur en mai 2014, les États-Unis en 2002, le Japon en 2011[9], l'Italie en 2014[10]. L'Allemagne et l'Espagne fournissent en permanence avec la France un ou plusieurs bâtiments, ainsi que l'essentiel des aéronefs dans le cadre de l'opération Atalante, opération navale européenne mise en place en 2008, laquelle concerne la plupart des pays européens[11]. Quant aux Saoudiens, ils viennent d'y placer deux centres de renseignement.

Le détroit de Bab el-Mandeb et Djibouti ont fait depuis le milieu du XIXème siècle l'objet de disputes entre puissances européennes. S'il reste un passage stratégique entre l'Océan Indien, le Golfe Persique et la Méditerranée, son importance évolue selon les changements de la configuration régionale.

En 1862, la France hissait son drapeau à Obock, puis en 1883, face à la convoitise de l'Égypte, signait des traités de protectorat avec les sultans afars et avec l'Ougas (chef suprême) des Issas. En 1885, des compagnies commerciales s'installèrent au Ras Djibouti, dix ans plus tard, Djibouti devint par décret capitale de la Côte Française des Somalis et Dépendances, et se développa par la création du chemin de fer d'Éthiopie dont les travaux prirent fin en 1917, et la mise en place d'équipements portuaires modernes. En 1897, le port français de Djibouti devint « débouché officiel du commerce de l'Éthiopie », en vertu d'une convention d'amitié entre la France et l'Éthiopie.

Fin 1869, alors que s'ouvrait le canal de Suez, un missionnaire lazariste[12] acheta pour le compte de la compagnie maritime italienne *Rubattino*, des parcelles de terre près de la baie d'Assab, et signa une convention avec les sultans d'Assab. Le pavillon italien fut à son tour hissé l'année suivante mais la compagnie n'a occupé et aménagé le site qu'en 1880 avant son rachat deux ans plus tard par le gouvernement italien. Les Britanniques, pionniers en la matière, s'installèrent à Aden en 1839, et occupèrent l'île de Périm dans le détroit de Bab-el-Mandeb en 1857.

Français, Italiens, Britanniques et Ottomans se sont disputé la région. Son histoire est faite d'alliances scellées puis rompues, d'accords, traités ou conventions signés et dénoncés ; de victoires et de défaites, de réalités et de fictions.

---

[9] http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r0930.asp

[10] http://www.lanationdj.com/haut-commandement-de-la-base-logistique-de-larmee-italienne-djibouti-les-forces-armees-italiennes-se-veulent-proches-de-la-population-djiboutienne-dixit-le-colonel-stefano-antonicelli/

[11] http://www.defense.gouv.fr/marine/enjeux/l-europe-navale/operation-atalante; http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/dossier-de-presentation-des-operations/operation-eu-navfor-somalie-atalante

[12] Congrégation très présente « au Levant » après l'interdiction des Jésuites.

Les conséquences de l'expédition britannique d'Abyssinie en 1868 furent d'ordre socio-économique et politique, appauvrissement des populations, éclatement du corps social et divisions politiques. La libération des prisonniers obtenue, il fallait à l'Angleterre la reddition absolue de l'Empereur, que son suicide a fait échouer, et la destruction de la ville en représailles. L'Empire britannique cherchait aussi en Abyssinie à régler, sans y parvenir vraiment, les tensions qui s'exprimaient contre lui au Bengale[13].

Ainsi, d'une extrémité à l'autre de l'Afrique, la Chine rencontre l'histoire des colonies de l'Occident toujours là, des dépossessions et des humiliations auxquelles elles ont donné lieu, et des politiques qui ont accompagné les indépendances. La diplomatie de la canonnière si souvent à l'œuvre y refait surface de temps en temps, provoquant des effets semblables aux précédents. Puissance étrangère à son tour, la Chine peut-elle faire autrement que ses prédécesseurs ou échapper aux amalgames ?

Cette zone lointaine n'est cependant pas tout à fait inconnue de ses navigateurs. De 1405 à 1433, l'explorateur chinois Zheng He (1371-1433), grand eunuque impérial originaire du Yunnan, de l'ethnie *hui*, nommé « Amiral des mers de l'Ouest » par Yong Le (1360-1424, troisième empereur Ming), réalise sept expéditions dont quatre le mèneront vers la mer d'Arabie et l'Afrique. Une partie de la flotte de la dernière entre 1431 et 1433, traversera le détroit de Bab-el-Mandeb et remontera la Mer rouge jusqu'à Djeddah. Sur la côte orientale de l'Afrique, sa flotte ira jusqu'en Tanzanie ou même au Mozambique selon certaines sources[14].

Pendant les cinquième et sixième expéditions 1417 et 1421, Zheng He raccompagne à Mogadiscio et Brava (Somalie) et Malindi (Kenya), les envoyés venus en Chine pour visiter l'Empereur et apporter des tributs.

Tout comme les Portugais, Espagnols et Hollandais un peu plus tard, les Chinois se lancèrent donc à l'assaut de l'Océan indien. Lorsqu'en avril 1498, Vasco de Gama atteignit Mombasa (Kenya), il y trouva des commerçants chinois et l'hostilité du sultan local. Quand il y revint quatre ans plus tard, à la tête d'une flotte de vingt navires de guerre, il chassa les Arabes des ports de Quiloa et Sofala, « un navire égyptien sera même incendié avec tout son équipage y compris les femmes et les enfants ». Aux Indes, il fera bombarder Calicut pendant trois jours pour imposer la domination portugaise[15]. En 1513, Alfonso de Albuquerque mit le cap sur le détroit de Bab-el-Mandeb sans réussir à prendre Aden, puis vers Ormuz où son succès fut de courte durée ; il continua sa route vers l'Inde et poursuivit la conquête du Dekkan. Vasco de Gama mourut à Cochin en 1524, non loin de Calicut où était mort Zheng He en 1433.

Zheng He n'était pas un conquistador, les armes n'auraient été employées qu'à trois reprises au cours des expéditions, une première fois pour détruire la flotte de Chen Zuyi un exilé chinois qui organisait des attaques contre les bateaux commerciaux près des côtes de Sumatra, une autre contre le roi de Ceylan qui tentait de dérober la fortune de la flotte de Zheng He, et la dernière pour capturer l'un des deux princes qui se disputaient la succession du trône de Pasai au nord de Sumatra.

---

[13] Berhanou ABEBE, « L'expédition anglaise d'Abyssinie (1868) d'après les documents inédits de Louis Armand d'Heudecourt », *Annales d'Ethiopie*, 2002, vol. 18, nº 1, p. 73-142, doi:10.3406/ethio.2002.1015.

[14] Michel KORINMAN, « Les tribulations de l'amiral Zheng He », *Outre-Terre*, 23 janvier 2012, nº 30, p. 9-20.

Shuo WANG, « L'expédition de Zheng He et la société sous la dynastie des Ming », *Journal of Tsinghua University*, 1990, Vol.5, No.1, p. 86-95.

[15] http://www.larousse.fr/encyclopedie/ personnage/ Vasco_de_Gama/120752

Ces expéditions n'avaient pas de buts militaires mais diplomatiques et politiques : il s'agissait d'affirmer la supériorité des Ming, le prestige de la civilisation chinoise, la qualité et le raffinement de ses productions, et d'élargir le « système tributaire », *chao gong zhi du*, mis en place sous les Han au-delà des mers. Ce système reposait soit sur la visite du chef tributaire ou de son représentant et sa prosternation devant l'Empereur, soit l'envoi à la cour d'un personnage important accompagné de biens qui constituaient le paiement du tribut. La Chine de son côté offrait une protection, des cadeaux précieux, des titres, et autorisait le commerce sous surveillance. Ce système établissait un lien dont la solidité dépendait du degré d'adhésion du tributaire, de la puissance chinoise et de son influence. Avec l'éloignement, il revêtait un caractère symbolique. La Chine ne positionnant pas de forces militaires à l'étranger, sa protection n'était pas d'un grand intérêt pour le tributaire. L'accès aux produits chinois devenait alors l'avantage principal. À l'époque des expéditions de Zheng He, la Chine apparut comme la première puissance économique mondiale devant l'Inde, selon les estimations de Maddison, une économie dont l'État était l'acteur principal.

La force utilisée par Zheng He, le fut à des fins de sécurisation des zones de circulation maritime, de défense des biens embarqués et de soutien du pouvoir en place. Si les armes furent rarement utilisées, elles eurent une fonction dissuasive.

En pratiquant la politique «*hou wang bo lai* », « donner plus recevoir moins » à l'égard de souverains ou d'États de moindre importance, la Chine ajoute à sa puissance économique un volet politique dont elle sait les limites, les fragilités et les risques[16]. Recevoir plus sans perdre sa souveraineté effective constitue un avantage majeur dont se souviendront ceux qui auront à faire aux navigateurs portugais quelques décennies plus tard. Les échanges ne se bornent pas aux marchandises, ils ont une dimension culturelle assimilatrice aux yeux des Chinois, et facilitent les compréhensions mutuelles.

«*dao yi li yi* », s'appuyer sur le rite et la justice, «*yi huai yuan ren* », céder afin de ramener les pays lointains sous son égide, sont des principes établis par l'empereur Yong Le que doit respecter Zheng He vis-à-vis des pays rencontrés sur son itinéraire. 仁, *Ren*, la vertu de l'humanité, doit guider le comportement des équipages.

Ainsi encadrée, la diplomatie devait permettre le rayonnement et la consolidation de la puissance chinoise et la diffusion des coutumes sociales et culturelles. Une diplomatie d'influence en quelque sorte, qui s'oppose à celle des armes qui sévira bientôt dans la région.

Le stationnement de militaires à l'étranger s'est néanmoins imposé à Zheng He pour sécuriser le détroit de Malacca, passage indispensable vers le golfe du Bengale et l'Océan Indien et haut lieu de la piraterie maritime. Mais, la garnison servait également d'entrepôt de marchandises et donnait de la visibilité à la présence chinoise et à ses engagements vis-à-vis de ses tributaires.

Obtenir l'allégeance sans avoir recours aux armes, affirmer sa puissance sans déclencher la colère ou susciter la jalousie, combiner dons et libéralités à la puissance, semblait être pour la Chine un juste milieu entre la vertu humaine et la domination. Des menaces à ses frontières, des tensions intérieures et le poids grandissant d'acteurs économiques indépendants ont interrompu l'aventure maritime si bien engagée.

[16] Xinfeng LI, « L'expédition de Zheng He et la comparaison avec la politique de la Chine en Afrique d'aujourd'hui », *L'Asie occidentale et l'Afrique*, 2010, No. 10, p. 50-7.

Six siècles se sont écoulés depuis les expéditions de Zheng He. Le projet de la Nouvelle Route maritime de la Soie rappelle inévitablement la supériorité navale de la Chine du XVème siècle et son avance technologique, mais surtout la façon dont elle investissait sa place de première puissance économique, et sa conception des relations avec des étrangers qui ne pouvaient rien espérer de mieux à ses yeux qu'intégrer son monde. Malgré la distance et les bouleversements qu'elle et le monde ont connus, des constantes peuvent s'observer dans les objectifs de ses activités maritimes.

Tout d'abord leur aspect pacifique. La paix et la sécurité qui garantissent la prospérité des échanges marchands mais aussi politiques et culturels, restent les objectifs ultimes des relations internationales aux yeux des Chinois. La stabilité des régions de transit des biens et des hommes est pour cela indispensable. L'envoi de la marine chinoise pour sécuriser le golfe d'Aden contribue alors à faciliter les échanges et montrer la volonté de la Chine d'assumer ses responsabilités nouvelles. Sa présence au côté des autres puissances a permis de lutter efficacement contre la piraterie dans la région. Le dernier acte de piraterie remonte à 2012 et fut un échec pour les pirates.

Ce ne sont pas les produits chinois qui sont convoités par Djibouti pour réaliser de juteux bénéfices, mais les investissements chinois pour réussir son développement et devenir « le hub est-africain de la logistique, des télécoms et de la finance », son ambition.

Dans le contexte de la mondialisation, l'accroissement des interdépendances exige une inter-connectivité plus importante entre les pays et les continents. Cette inter-connectivité est conditionnée par la construction et l'amélioration des infrastructures. Le projet soutenu par la Chine à Djibouti s'inscrit dans la préparation des conditions visant à conforter les activités économiques par les voies maritimes et terrestres.

La réciprocité des intérêts est un principe dans les coopérations. Le projet répond à la fois aux intérêts chinois et à ceux de Djibouti. L'attractivité permet d'établir des partenariats plus solides que ne le permettent la force et la contrainte. Les moyens économiques et financiers dont dispose la Chine, son modèle de développement, son expérience de l'ouverture, sa vision à long terme, sont des arguments convaincants pour les partenaires de la région. La puissance militaire est considérée comme un moyen, non comme un objectif. Elle est utilisée de façon dissuasive plus que comme outil réel.

Les relations ne se limitent pas aux échanges économiques, ceux-ci sont indissociables de relations politiques humanisées. Que ce soit la primauté du rite hier ou l'évocation de la communauté de destin aujourd'hui, la dimension morale n'a pas disparu dans l'exercice politique. Cette composante relationnelle et idéologique permet de construire une vision plus globale et de dépasser les intérêts à court terme.

L'ouverture du Canal de Suez en 1869 a changé la donne régionale en Mer rouge. Les compagnies maritimes, qui cherchent à réduire le temps et les coûts passent par le détroit de Bab-el-Mandeb. La découverte des gisements de pétrole dans la péninsule arabique dans les années 1930 le dote d'une nouvelle fonction, celle de permettre l'approvisionnement énergétique des pays occidentaux.

Djibouti accéda pacifiquement et par étapes à l'indépendance en 1977 tout en permettant l'installation d'une base militaire de l'ancienne métropole qui servit en premier lieu à préserver son influence à l'égard de l'URSS pendant la Guerre froide, et à assurer la sécurité de Djibouti.

Depuis les années 1990, la transformation de Djibouti en un port transrégional fait face à de nombreux défis, le terrorisme et la piraterie en premier lieu. Les puissances et la communauté internationale agissent en adoptant en 2008 la résolution 1816 du Conseil de Sécurité de l'ONU, qui permet l'intervention des États tiers dans les eaux

territoriales somaliennes avec l'accord du gouvernement somalien afin d'enrayer la piraterie. Le Conseil de l'Union européenne a lancé l'opération militaire navale « EU NAVFOR Somalia » (Opération Atalante), pour la surveillance maritime et aérienne du Golfe depuis Djibouti. Les États-Unis implantent également une base militaire sur le sol djiboutien pour lutter contre le terrorisme après l'événement dramatique du 11 septembre 2001.

Le développement du port de Djibouti dépend, comme on l'a vu, des performances de ses infrastructures portuaires, mais aussi des connexions routières et ferroviaires du port avec les pays voisins. Point d'arrivée du chemin de fer, Djibouti est le principal exutoire de l'Éthiopie, surtout depuis l'indépendance de l'Érythrée en 1993 qui la prive du port d'Assab et de l'accès à la mer. La prolongation de la ligne Djibouti Addis-Abeba vers l'Afrique continentale reste encore un projet. Mais lors de l'inauguration du tronçon Galillé-Nagad le 11 juin 2015, Workneh Gebeyehu, Ministre éthiopien des Transports, a souligné la nécessité de « prolonger les infrastructures de transports et de communications jusqu'au Sud-Soudan afin de créer une ceinture économique forte dans la Corne de l'Afrique[17] ». Le chemin de fer entre Addis-Abeba et Djibouti, inauguré le 5 octobre 2016, est présenté comme une étape dans la mise en place d'un vaste réseau ferroviaire transafricain.

Le programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) initié par la Banque africaine de Développement en partenariat avec l'Union africaine et le NEPAD, prévoit la construction de la *Trans-African Highway* dont les corridors n°4, 5, 6 et 7 relieraient l'Afrique de l'Ouest (qui compte 308 millions d'habitants et un PIB cumulé de 624 milliards de dollars américains), à l'Est (locomotive économique avec un taux de croissance du PIB de 6,7%), et de fait à la Tripartite (regroupement des trois Communautés Économiques Régionales, SADC, COMESA et CAE).

L'Union africaine (UA) et la Chine ont signé le 27 janvier 2015 à Addis Abeba un protocole d'accord pour un vaste projet d'infrastructures destiné à relier les capitales africaines au moyen d'autoroutes, de trains à grande vitesse et de liaisons aériennes. « C'est le projet le plus important jamais signé par l'Union africaine avec un partenaire », a déclaré la présidente de la Commission de l'UA, Nkosazana Dlamini-Zuma, à l'issue de la cérémonie[18].

« Vision Djibouti 2035 », qui vise à en faire un Etat émergent, s'inscrit donc dans le vaste ensemble des projets pour le développement du continent. Devenir un pôle régional d'échanges commerciaux et de services, mettre en place un système de plateforme multimodale, et au-delà s'intégrer dans l'économie régionale, ne peut se faire pour Djibouti sans ses voisins et notamment son voisin éthiopien, qui représente 86% du trafic des ports djiboutiens.

« Même si le pays a une très bonne position stratégique, il y a la nécessité pour de petites économies comme la nôtre de s'inscrire dans un développement intégré au niveau régional », affirme son Ministre des Affaires étrangères, Mahamoud Ali Youssouf.

La seconde phase de modernisation et de mise aux normes de gestion internationales des installations portuaires décidée en 2000, prévoyait la construction d'un complexe à Doraleh pour un montant de 350 millions de dollars américains réalisé par Dubaï Ports World. Il comprenait un terminal pétrolier mis en service en 2005 (destiné essentiellement aux besoins du pays, de l'Éthiopie et de la base militaire améri-

[17] http://www.lanationdj.com/nouvelle-ligne-de-chemin-de-fer-djibouti-addis-abeba-le-president-guelleh-inaugure-lavant-dernier-troncon-du-train-de-lavenir/

[18] http://www.jeuneafrique.com/3565/economie/la-chine-et-l-union-africaine-veulent-relier-les-m-tropoles-du-continent/

caine), un terminal de conteneurs ouvert en 2009 et une zone franche industrielle et commerciale. Mais *Dubaï Ports World* a rencontré des difficultés financières et n'a pas réalisé la construction des terminaux de Tadjourah et d'Obock pourtant promis, ni l'extension de la zone franche. Port franc depuis 1954, Djibouti a accumulé une indéniable compétence en matière de transport et de logistique. Son actuelle zone franche portuaire ne compte que 17 hectares, et affichait complet avec 168 sociétés de 39 nationalités, fin 2015.

L'implication de la Chine va dans le sens des projets antérieurs, et provoque un changement d'échelle. Une série d'accords a été signée pour un montant de 14,4 milliards de dollars américains, comprenant la poursuite de la modernisation du port international, la transformation de son terminal pétrolier en transit de premier rang, un oléoduc, la rénovation et l'électrification de la ligne de chemin de fer Addis-Abeba-Djibouti hors service depuis 2002 (487 millions de dollars américains), ainsi que des routes vers l'Éthiopie ; sans oublier l'établissement des cadres juridiques facilitant l'opération des banques chinoises, d'un système de douane unifié visant à améliorer la logistique et à réduire les coûts, d'un centre spécialisé dans les opérations de règlement et de compensation en yuans et d'une plateforme de partage de données en ligne (Big Data)… [19]

Le nouveau projet de modernisation du port multifonctionnel de Doraleh comprend la construction du port principal, de l'ouvrage de défense de la côte, des routes, et des infrastructures de la zone. Le coût estimé d'investissement s'élève à 420 mil… lions de dollars américains. La durée des travaux est fixée à 30 mois, selon le contrat signé en août 2014. L'extension du port de Doraleh constitue une étape importante dans la modernisation des infrastructures portuaires de Djibouti, et conforte sa place de centre du transport maritime et logistique. La zone franche industrielle « Djibouti Silk Road Station » passera de 17 à 3 500 hectares, et sera dotée d'une plate-forme géante de transbordement de conteneurs et d'une centrale thermique à charbon[20].

Selon Aboubaker Omar Hadi, Président de l'Autorité des ports et zones franches de Djibouti, l'investissement total avoisinera les 3,5 milliards de dollars et entraînera la création de 340 000 emplois dans les dix ans à venir, l'équivalent de la population active de Djibouti à 50% au chômage aujourd'hui. On comprend les espoirs et les inquiétudes que peuvent faire naître de telles annonces dans un pays qui se situe au 170ème rang de l'indice de développement humain (IDH), et dont 41,9% de la population vivent sous le seuil de pauvreté absolue.

« Djibouti devrait donc former 34 000 travailleurs chaque année. C'est là que risque de se trouver le goulot d'étranglement. Nous allons prendre en charge nos cadres, mais l'État doit assurer le relais en s'appuyant sur les financements internatio… naux disponibles », poursuit Aboubaker Omar Hadi[21].

La Stratégie de croissance accélérée de promotion de l'emploi (Scape) devra faire des prouesses et son système éducatif s'améliorer encore, car le taux d'alphabétisation des adultes est pour l'instant de 54,5 % ; quant au taux net de scolarisation en primaire, il a atteint 60 % en 2015 grâce à l'aide extérieure, avec d'importantes disparités liées au genre, à la pauvreté et à la localisation. Éviter l'exclusion de la main d'œuvre locale du processus de développement en cours passe par son adaptation aux besoins

[19] http://www.jeuneafrique.com/297162/economie/djibouti-contours-de-nouvelle-zone-franche-chinoise-se-precisent/

[20] http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/djibouti/presentation-de-djibouti/; http://www.tresor.economie.gouv.fr/11397_situation-economique-et-financiere-de-djibouti-mars-2015

[21] http://www.jeuneafrique.com/mag/278913/economie/aboubaker-omar-hadi

du marché. À Djibouti, comme dans de nombreux pays africains dont le développement s'accélère, cette équation qui ne peut se résoudre à court terme, peut être facteur d'incompréhension et de tensions sociales.

Parmi les 14 projets d'infrastructures, se trouve également la réalisation d'un ensemble gazier à Damerjog (un gazoduc, une usine de liquéfaction, un terminal gazier, une centrale électrique à gaz), pour un total 4 milliards de dollars américains. Damerdjog est destiné à devenir un pôle industriel avec également une raffinerie de pétrole, un terminal de stockage pétrolier ainsi qu'une zone de construction navale[22].

La Chine revêt peu à peu les attributs d'une grande puissance qui prend place parmi les autres en Afrique, le plus souvent là où elles se sont retirées, avec ses caractéristiques propres. Elle se distingue par sa vision et l'importance de ses réalisations, mais « les pays sont divers, l'impact de la Chine est multidimensionnel » comme l'écrit Agnès Chevallier[23]. Le développement du continent nécessite un dialogue aux différents niveaux de sa structuration géopolitique, économique, et au-delà, à l'exemple du « Forum investir en Afrique » réunissant les gouvernements éthiopien et chinois, le Groupe de la Banque mondiale, la Banque chinoise de Développement et l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) dont l'objectif était de rechercher les moyens d'accroître et de promouvoir des investissements durables sur le continent.

Les pays occidentaux se sont en effet détournés du financement des infrastructures pour lesquelles le retour sur investissement est à long terme. Leurs investissements sont cependant de loin les plus importants en Afrique avec 37,4% pour l'Union Européenne et 9,7% pour les États-Unis pour l'année 2015, mais les capitaux engagés par la Chine dans ce domaine, constituent un apport décisif pour l'intégration continentale. La Chine n'est qu'en troisième position des pays émergents investisseurs, derrière les Émirats Arabes Unis et l'Inde, à égalité avec l'Afrique du sud. C'est donc davantage le choix de ses investissements que leur montant qui la distingue. En 2015, les services financiers, la construction et l'industrie manufacturière ont représenté 50% des IDE chinois en Afrique. Elle y est avec l'Inde et la Turquie le principal employeur du secteur manufacturier. Le groupe Huajian installé depuis 2012 à Addis-Abeba, projette de porter son nombre d'employés à trente mille dans le cadre d'un projet d'investissement de deux milliards de dollars. Une fois encore, un tel projet bouscule les données sociologiques et pose la question de la qualification de la main d'œuvre, pour que les postes bien rémunérés n'échappent pas aux Ethiopiens[24].

Mais les défis du partenariat stratégique sino-africain ne sont pas seulement d'ordre économique et financier, ils sont aussi politiques, socio-culturels voire militaires. La volonté de la Chine d'apparaître comme une alternative radicale aux anciennes puis… sances coloniales dans ses repères historiques, ses principes, ses pratiques, sa vision des relations internationales et du développement, est perçue positivement par la plupart des dirigeants africains. Le Président algérien Abdelaziz Bouteflika dans une interview donnée à la suite du sommet du FOCAC d'Addis-Abeba de 2006, déclarait que « la Chine et l'Afrique peuvent, en effet, tabler sur un partenariat de type nouveau, mutuellement avantageux et qui n'a pas à pâtir des conséquences de l'histoire coloniale et de celles, dommageables, induites par une aide au développement paternaliste[25]».

[22] http://djib-press.blogspot.fr/2016/03/djibouti-mega-projet-gazier-de-damerjog.html
[23] http://www.cepii.fr/pdf_pub/lettre/2012/let328.pdf
[24] http://www.banquemondiale.org/fr/news/opinion/2015/06/30/africa
[25] www.el-mouredia.dz.

Valérie Niquet souligne que « la Chine offre un partenariat stratégique fondé sur le respect sourcilleux de la non-ingérence, le rejet de toute légitimité morale de l'Occident et la mise en avant du concept de spécificité des valeurs, opposé à l'universalisme des principes occidentaux[26] ». La Chine sait le poids qu'occupe l'histoire singulière des pays et des peuples dans les relations internationales, et qu'en méconnaître les interactions avec l'histoire qui se fait peut compromettre les plus prometteuses des coopérations.

« Une Ceinture, une Route », plus que les centaines de milliards qu'elle mobilise, est une proposition qui repose précisément sur la coopération, non sur la compétition, bien que ces deux notions soient pour les chinois complémentaires et réversibles plus qu'antagoniques, de même que le *yin* et le *yang*. La loi du plus fort sur laquelle se sont construites les puissances occidentales est de courte durée mais cause des dégâts humains, matériels et symboliques durables et parfois irréversibles, la Chine et l'Afrique en ont fait de multiples expériences. Le dialogue et la réciprocité sont certainement plus à même que la rivalité et l'affrontement, de faire évoluer pacifiquement les relations internationales.

« Une Ceinture, une Route », vecteurs de flux matériels et immatériels multiplieraient les opportunités de coopération, stimulant le développement réciproque. Il s'agirait d'un lien vital, d'un bien commun que les pays et régions qu'elles traverseront devraient protéger et défendre. Il ne s'agit pas seulement d'activer les vertus du « doux commerce[27] » dont les effets sont limités, mais d'adosser la concurrence à l'entraide et la solidarité. Les tensions et les guerres ne manquent pas tout au long de ces voies terrestres et maritimes, dont celles liées à la souveraineté ne sont pas des moindres. Les enjeux de prospérité pourront-ils aider à les gérer pacifiquement ?

Les enjeux et les obstacles internationaux révélés par ce projet régional, les réalités socio-économiques et politiques que suscitent le mode de production de la Chine et le pouvoir qui le gouverne, malgré leurs résultats spectaculaires, constituent des inconnues majeures. La Chine peut-elle réaliser la prouesse de devenir un pays de « moyenne aisance », *xiao kang she hui*, et d'échapper au piège de Thucydide, de contenir l'avidité des classes enrichies et de résister aux pressions des puissances rivales, dans une configuration « favorable » où les interventions armées ont montré leur incapacité à résoudre les crises ?

---

[26] Valérie NIQUET-CABESTAN, « La stratégie africaine de la Chine », *Politique étrangère*, 1 juin 2006, Été, nº 2, p.361-74.

[27] Laurence DICKEY, « Doux-commerce and humanitarian values: Free Trade, Sociability and Universal Benevolence in Eighteenth-Century Thinking », *Grotiana*, 1 juin 2001, vol. 22, nº 1, p. 271-317, doi:10.1163/016738312X13397477910549.