

ANNUAIRE FRANÇAIS  
DE  
RELATIONS  
INTERNATIONALES

2018

Volume XIX

**PUBLICATION COURONNÉE PAR  
L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES**

*(Prix de la Fondation Edouard Bonnefous, 2008)*



Université Panthéon-Assas  
Centre Thucydide

## DJIBOUTI, UN PORT-MONDE ENTRE OCÉANS ET MÉDITERRANÉE

PAR

RICHARD LABÉVIERE (\*)

Le 18 octobre 2017, en ouvrant le 19<sup>e</sup> congrès du Parti communiste chinois, le président Xi Jinping a dressé le tableau d'une Chine « *socialiste moderne* », qui se « *hissera au premier rang du monde* » à l'horizon 2049, date du centenaire de la République populaire. L'horizon 2049 symbolise aussi le monde de l'automatisation des machines et leur prise de contrôle sur l'humain, manifestation d'une *disruption totale* qui annonce la généralisation du « *soldat augmenté* » et des « *machines de guerre intelligentes* » (1).

Dans ce contexte d'une remilitarisation des relations internationales, le géant asiatique a inauguré à Djibouti, le 1<sup>er</sup> août 2017, sa première base militaire à l'étranger, la cérémonie coïncidant avec le 90<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de l'Armée rouge. Comme il se doit, le quotidien chinois *Global Times* a salué ce déploiement avec enthousiasme : « *il s'agit de la première base militaire à l'étranger de l'Armée populaire de libération. Des troupes y seront basées. Il ne s'agit pas d'un simple centre de réapprovisionnement, mais d'une base de soutien pour permettre à la marine chinoise d'aller plus avant. Cela a donc une grande signification* ». En effet, Pékin pèse désormais – de manière assumée et affichée – sur les destinées de Djibouti, petit Etat portuaire devenu l'une des articulations stratégiques de la maritimisation du monde entre mer de Chine orientale, océan Indien, mer Méditerranée et océans Atlantique et Arctique.

A l'aune d'une mondialisation exponentielle, cette nouvelle emprise sur Djibouti referme quarante années d'une improbable souveraineté, elle-même issue d'une décolonisation tardive et inachevée. Comme pour la conquête de l'Algérie, cette saga prend sa source dans un fait divers.

Le 4 juin 1859, Henri Lambert, un commerçant réunionnais, est assassiné dans le golfe de Tadjourah. Conduite par le capitaine de vaisseau Alphonse Fleuriot de Langle, commandant de la station navale des côtes d'Afrique orientale basée à La Réunion, une mission militaire arrête les coupables et les remet aux autorités turques (2). Une délégation de notables est reçue à Paris, dont le représentant du sultan de Tadjourah, Diny Aboubekr. C'est

(\*) Journaliste et écrivain, rédacteur en chef du magazine en ligne *prochetmoyen-orient.ch*.

(1) Bernard STIEGLER, *Dans la disruption, comment ne pas devenir fou ?*, Les Liens qui libèrent, mai 2016.

(2) Roger DAGUENET : *Aux origines de l'implantation française en mer Rouge*, L'Harmattan, 1992.

avec lui qu'Edouard Thouvenel, ministre de Napoléon III, signe un traité de paix et d'amitié perpétuelle le 11 mars 1862. La France achète pour 10 000 thalers de Marie-Thérèse (3) les port, rade et mouillage d'Obock, situés près du cap Ras Bir, avec la plaine qui s'étend depuis Ras Aly au Sud jusqu'à Ras Doumeirah au Nord. Toutefois, ce n'est que le 1<sup>er</sup> août 1884 qu'une prise de possession réelle a lieu, avec l'arrivée du commandant Léonce Lagarde. Dans le cadre de l'expansion coloniale française vers Madagascar et l'Indochine, il s'agit alors d'installer une escale de ravitaillement pour les navires desservant les confins de l'Empire.

#### LE GRAND LARGE, LE FER ET LE SEL

Léonce Lagarde étend le Territoire d'Obock et des « dépendances sous souveraineté française » à toute la côte nord du golfe de Tadjourah, occupée par des nomades Afars (4). Tandis que, quelques mois plus tard, le 26 mars 1885, un accord avec les chefs Issas (5) place toute la côte sud sous souveraineté française. Cependant, le Royaume-Uni, qui se réserve une bonne partie de l'Afrique de l'Est, bloque l'expansion française en février 1888. C'est la même année qu'est créé le port de Djibouti, qui deviendra le chef-lieu de la nouvelle Côte française des Somalis en 1896. A cette époque, la ville portuaire compte quelque 5 000 habitants. Elle est placée sous l'autorité administrative de Bourhan Bey, fils de l'ancien pacha de Zeila, Abu Bakr Ibrahim.

Entre 1887 et 1917, la construction par la France d'une ligne de chemin de fer reliant Djibouti à Addis-Abeba consacre la ville portuaire comme porte d'entrée maritime de l'Ethiopie moderne. Profitant de l'expansion économique qu'apporte cette nouvelle voie de communication, le port et la ville se développent. Ouvriers somalis, yéménites et pakistanais construisent les bâtiments qui structurent toujours le cœur de la « ville européenne ». Jusqu'en 1939, Djibouti bénéficie d'un important développement économique, reposant sur l'atout physique considérable que représente le golfe le plus profond de la côte est de l'Afrique (90 kilomètres). A ce don de la géographie viennent s'ajouter le chemin de fer et les salines.

Le lac Assal est un immense gisement de sel à ciel ouvert, situé à 155 mètres au-dessous du niveau de la mer. Il recèle une ressource apparemment inépuisable (environ 80 mètres d'épaisseur). Depuis deux millénaires, il fait l'objet d'une production artisanale de la part des nomades afars. Aujourd'hui encore, ces derniers échangent contre ce

(3) Le thaler de Marie-Thérèse (*Marie-Theresien-Thaler* ou TMT) est une pièce autrichienne sans valeur faciale, utilisée dans le commerce international depuis sa première frappe en 1741.

(4) Les Afars représenteraient aujourd'hui 4,6 millions de personnes, dont 3 689 004 en Ethiopie, 570 000 en Erythrée (y compris 140 000 à Saho) et 430 000 à Djibouti. Ils sont majoritairement de confession musulmane sunnite.

(5) Les Issas vivent principalement dans l'est de l'Ethiopie, au sud de Djibouti et au nord-est de la Somalie. Ils représentent un sous-ensemble de l'une des cinq grandes « confédérations claniques » des Somalis, les Dir. Ils constituent une tribu issue d'un brassage entre les peuples Somali et Oromo.

produit les céréales dont ils ont besoin : la *ûoura*, le maïs, les piments, *etc.* Le terme afar « *amolé* », qui signifie « garantie-de-survie », rappelle cette époque lointaine où le sel tenait lieu de monnaie d'échange dans toute la région (6).

La proximité de l'immense marché abyssinien favorise de réels bénéfices. Faire fortune ? En empruntant la route antique du sel, Paul Soleillet, Arthur Rimbaud et Léon Chefneux ont essayé, avant de se rabattre sur les esclaves, les armes et d'autres produits prohibés, comme le tabac. Le 11 novembre 1911, un Lyonnais, Georges Mingeois, crée la Société des salines de Djibouti. Le groupe saunier voit grand et rêve de se lancer à la conquête des marchés indien, malgache et français. Il se diversifie et prend le nom de Société des salines de Djibouti, de Sfax et de Madagascar.

L'extension du port favorise l'exportation, tandis que le train franco-éthiopien achemine le sel vers l'arrière-pays. Le marché extérieur, notamment l'Arabie, l'Inde et l'Indochine, promet de belles perspectives. Cependant, le protectionnisme britannique veille au grain et ferme ses possessions au sel français en 1930. De son côté, Paris augmente la taxe sur le sel concurrent à destination de l'Éthiopie, afin de protéger la seule industrie de Djibouti. Aujourd'hui, les sociétés d'extraction, contrôlées par la Chine, œuvrent encore sur la magnifique baie du lac Assal avec les engins les plus modernes. L'Éthiopie, privée du sel que lui fournissaient les salines de l'Erythrée, a, plus que jamais, un besoin impératif du nerf de Djibouti.

Après la Seconde Guerre mondiale, la population de Djibouti-ville croît rapidement, passant d'environ 17 000 habitants en 1947 à 40 000 au début des années 1960, à 62 000 en 1967, à 118 000 en 1972, pour dépasser 150 000 habitants au début des années 1980. Devenu port-franc en 1949, Djibouti crée sa propre monnaie – le franc Djibouti –, rattachée au dollar américain. La fin des années soixante connaît une série de troubles sociaux et indépendantistes. Après le référendum du 19 mars 1967, la colonie devient le Territoire français des Afars et des Issas (TFAI). En novembre 1975, l'ancien premier ministre Pierre Messmer lance le processus devant conduire à l'indépendance du territoire.

Après avoir été consultée, la population opte pour l'indépendance le 8 mai 1977, avec officiellement 98,8% des suffrages exprimés. Cette indépendance est proclamée le 27 juin, donnant ainsi naissance à la République démocratique de Djibouti (RDD). Durant l'année 1991, une guerre civile oppose le Front pour la restauration de l'unité et la démocratie (FRUD) au régime, accusé de favoriser les Issas au détriment des Afars. En 1992, est adoptée une Constitution qui instaure un multipartisme reposant sur quatre partis politiques officiels. Malgré un premier accord de paix en 1994, une partie du FRUD décide de continuer la lutte sous le nom de FRUD-combattant. En 1999, Ismail Omar Guelleh (IOG) devient Président de la République. Un nouvel accord de paix, signé le 12 mai 2001, permet

(6) Colette DUBOIS, *L'Or blanc de Djibouti. Salines et sauniers - XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Karthala, 2000.

l'arrêt des combats. Toutefois, aujourd'hui encore, les Issas se considèrent toujours quelque peu « laissés pour compte » et le nord du pays voit – ponctuellement – la résurgence de brigandages armés qui font toujours craindre la reconstitution du FRUD.

En dépit de ces tensions régionales persistantes, IOG est réélu en 2005, puis après une modification de la Constitution, de nouveau en 2011. Inspirées par les révoltes arabes, des manifestations populaires sont violemment réprimées au début de l'année 2011.

#### UNE VILLE-MONDE EN MER ROUGE

En dépassant la rade du vieux port international, on glisse à bâbord le long de nouvelles installations portuaires modernes. Dans le lointain, des scarabées géants émergent de la brume : les grues roulantes et portiques-conteneurs des installations de Doraleh se dressent comme les sentinelles d'un camp retranché. C'est la réalité profonde de Djibouti : 23 200 km<sup>2</sup> entourent le golfe de Tadjourah sur une profondeur d'environ 90 km. Selon les résultats du recensement de 2009, la RDD compterait désormais 820 000 habitants. La ville de Djibouti même concentrerait 480 000 habitants (soit environ 58% de la population du pays).

Depuis le début des années 2000, avec la lutte contre le terrorisme, les trafics d'armes et de drogue et la piraterie maritime, un nombre croissant de contingents militaires étrangers converge vers Djibouti. Cas unique au monde, cinq pays y disposent désormais d'une base militaire d'importance : la France et son camp historique (7) qui accueille aussi un contingent allemand, les Etats-Unis, le Japon, l'Italie et la Chine. L'Arabie saoudite annonce son arrivée à l'horizon 2018-2019. De leur côté, les Turcs ouvrent plusieurs écoles et s'intéressent à la construction d'un nouvel aéroport.

C'est au grand historien Fernand Braudel qu'on doit le concept de ville-monde : « *les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes y affluent et en repartent* » (8). Avec l'émergence de villes portuaires comme Djibouti, ces pôles génèrent un rayonnement global, parce qu'ils font interagir les infrastructures et les équipements d'accostage avec les vecteurs de chargement/déchargement, de redistribution des marchandises et des capitaux, ainsi que tous les moyens de projection de la puissance militaire.

Après avoir été consacré épice militaire de la mer Rouge et gardien du détroit de Bab el-Mandeb par la France, Djibouti attire désormais les principales puissances du monde globalisé. Pour les Etats-Unis, ce port-monde fait partie d'une « zone de combat » au même titre

(7) Début 2015, l'effectif de soldats français atteignait 1 950 personnes. En fonction des réductions budgétaires en cours au ministère de la Défense, il a été ramené à 1 350 personnes à l'été 2017.

(8) Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Armand Colin, 1979 (3 volumes).

que l'Afghanistan, l'Iraq et la Syrie. Les attentats contre les ambassades américaines de Nairobi (Kenya) et de Dar es-Salaam (Tanzanie) en 1998, ainsi que l'attaque du destroyer *USS-Cole* dans le port d'Aden en 2000 ont conduit Washington à ouvrir une importante base à Djibouti en 2002, afin de mener leur « guerre contre la terreur » et de compléter leurs moyens de projection en direction du Proche-Orient et de l'Afrique de l'Est.

Le 11 décembre 2002, le Secrétaire d'Etat à la Défense, Donald Rumsfeld, annonce officiellement l'installation de 900 soldats des forces spéciales dans l'ancienne caserne de l'Infanterie de marine française – le Camp Lemonnier. Parallèlement, la radio Voice of America commence à émettre en arabe et en anglais. La force américaine à Djibouti compte aujourd'hui 5 à 6 000 personnes. Son objectif principal est de sécuriser l'entrée de la mer Rouge avec la coopération de l'armée française. Ses autres missions consistent à soutenir les différentes opérations extérieures des armées américaines dans la sous-région.

Depuis quelques années, le Pentagone utilise la base djiboutienne pour engager des drones-tueurs ciblant les Shebaab de Somalie, de même que les djihadistes engagés au Yémen, branche de la Qaïda dans la péninsule arabique. Si les opérations semblent avoir été quelque peu délaissées à partir de Djibouti entre 2002 et 2010, elles ont repris en mai 2011, après l'échec d'une tentative de neutralisation par drone du chef islamiste d'origine américaine – Anwar al-Aulaqi – finalement tué à la frontière de l'Iraq et de la Jordanie en septembre 2011. En 2013, l'installation de 46 drones Predator, de 1 100 commandos et d'une vingtaine de F-15 était prévue. Suite à l'émergence de nouvelles missions, le 60th Expeditionary Reconnaissance Squadron – engageant les MQ-1 Predator – a été dissous en octobre 2015, ses moyens ayant été redéployés en Jordanie et en Iraq. Toutefois, le dispositif de planification des opérations demeure et plus d'une centaine de frappes ont été effectuées entre 2010 et 2016, à partir de Djibouti. Sous la présidence Trump, la première opération américaine – engageant des troupes au sol – s'est effectuée au Yémen fin janvier 2017, aussi à partir de Djibouti.

La lutte contre la piraterie autour de la Corne de l'Afrique a incité plusieurs autres pays à s'installer à Djibouti pour y construire des bases logistiques pour leurs marines et forces spéciales. En avril 2010 a commencé la construction de la première infrastructure permanente des « Forces japonaises d'autodéfense » à l'étranger. Cette installation de 12 hectares, dont la construction a coûté 42 millions d'euros, a été inaugurée le 7 juillet 2011 et peut accueillir jusqu'à 600 militaires. Deux frégates japonaises de premier rang y sont affectées de façon intermittente, avec pour principale mission de surveiller la progression du déploiement économique et militaire chinois dans la sous-région.

Ancienne puissance coloniale dans la Corne de l'Afrique, l'Italie dispose, elle aussi, d'un point d'appui logistique à Djibouti (les effectifs variables n'excédant pas 400 hommes), dans le sillage de la mission européenne de

lutte contre la piraterie maritime *Atalante* (9). Un contingent allemand – de plusieurs dizaines d’hommes – est installé sur la base française pour accomplir le même genre de missions : surveillance maritime et assistance médicale. En janvier 2002, Djibouti et Berlin ont signé un mémorandum sur le statut des troupes allemandes présentes dans le cadre de la lutte antiterroriste.

On assiste également à une percée insistante et diversifiée de la Turquie, utilisant la méthode traditionnelle des Frères musulmans, investissant différents secteurs de l’aide sociale, de la santé et de l’éducation. Conjointement financés par la Turquie et le Qatar, différents programmes humanitaires ciblent prioritairement les zones populaires et peuplées les plus délaissées par l’État djiboutien.

En juin 2017, après la rupture des relations diplomatiques entre l’Arabie saoudite et le Qatar, Doha a brusquement retiré sa force d’interposition entre l’Érythrée et Djibouti, en une seule nuit. Le lendemain, Djibouti a rappelé son ambassadeur à Doha et demandé à la France de réactiver ses mécanismes de surveillance de la frontière avec l’Érythrée.

Toujours sous sanctions internationales, ce pays – longtemps considéré comme la Corée du Nord de l’Afrique – sort progressivement de son isolement, aidé par l’Égypte qui favorise toutes les évolutions susceptibles d’endiguer l’Éthiopie en pleine croissance économique. Les Emirats arabes unis (EAU) disposent désormais d’un quai militaire dans le port d’Assab – terminal de raffinage pétrolier du sud de l’Érythrée.

Les EAU poursuivent leurs implantations dans les ports voisins, notamment à Berbera en Somalie et sur l’archipel des îles Hanish dans le détroit de Bal-el-Mandeb, face au Yémen en guerre, où ils interviennent aux côtés des Saoudiens. D’ici 2019, la monarchie saoudienne ambitionne – elle-aussi – de disposer d’une infrastructure aéroportuaire dans le port-monde de Djibouti.

#### RÉÉQUILIBRAGE FRANÇAIS ET OPA CHINOISE

Le 28 février 2017, le président djiboutien Ismaïl Omar Guelleh (IOG) a été reçu à Paris en visite officielle, la première depuis dix ans. Mieux vaut tard que jamais : avant de quitter ses fonctions, François Hollande voulait mettre fin à ce qui commençait à être perçu comme un « désintérêt

(9) L’opération *Atalante* est une mission militaire et diplomatique mise en œuvre par l’Union européenne, dans le cadre de la force navale européenne (Eunavfor) et de la Politique de sécurité et de défense commune, dans le but de lutter contre l’insécurité dans le golfe d’Aden et l’océan Indien, une zone maritime menacée par des pirates qui partent des côtes somaliennes. La mission s’est déployée à partir du 8 décembre 2008 pour remplacer les accompagnements nationaux. Elle a à sa disposition, selon les moments, entre quatre et treize bâtiments, appuyés par des avions de patrouille maritime, avec comme point d’appui Djibouti, et des commandos embarqués à bord des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) ravitaillant la Somalie ou des navires de commerce traversant la zone. Entre 2009 et novembre 2012, les forces européennes d’Eunavfor ont assuré l’escorte de 166 navires du PAM et 128 navires de l’AMISOM (Mission de l’Union africaine en Somalie).

français », posture évidemment paradoxale dans le contexte de la montée en puissance du port-monde et du maintien de la plus grande base militaire française à l'étranger. La relation bilatérale n'a pas toujours été une mer d'huile, car elle s'est trouvée régulièrement altérée par trois récifs coralliens : la situation fluctuante des droits de l'homme ; la mort du juge français Bernard Borrel, dont l'instruction n'est pas close ; enfin, le doute instillé par l'intervention française – jugée tardive par Djibouti – lors des accrochages frontaliers de 2008 entre l'Erythrée et la RDD.

Malgré tout et comme souvent dans les vieux couples, la retrouvaille s'est opérée avec un soulagement modéré, mais avec détermination dans un climat régional sécuritaire des plus perturbés : l'Erythrée reste sous sanctions internationales ; les révoltes armées demeurent récurrentes aux frontières de l'Éthiopie ; indépendamment de la stabilité fragile du Puntland, la Somalie demeure confrontée depuis 1991 à une guerre civile qui n'a pas dit toutes ses ruses ; enfin, le Yémen voisin est ravagé par la guerre civile et les pandémies, tandis que piraterie maritime et terrorisme menacent de ressurgir sur fond de famines, épuisement des ressources halieutiques et sécheresses à répétition.

Ainsi, les fondamentaux de la relation franco-djiboutienne ont été réaffirmés, notamment quant aux questions de défense et de sécurité. La coopération opérationnelle au profit des Forces armées de Djibouti (FAD) représente une part importante de l'activité des Forces françaises de Djibouti (FFDj). La majorité des actions de formation au profit des militaires djiboutiens concerne des unités appelées à rejoindre les contingents de l'AMISOM (10), la plupart des programmes incluant des cessions de matériels de campagne (paquetages, modules de transmission, effets de protection, *etc.*).

En 2016, 1 450 militaires des FAD ont ainsi bénéficié de 11 programmes de formation principalement dans le cadre de la préparation à la projection en Somalie. Plusieurs formations spécifiques dans des domaines pointus (NEDEX (11), C-IED (12), TAP (13), GIGN (14), sapeurs-pompiers et marine) ont eu lieu ces deux dernières années. En vigueur depuis mai 2014, le traité franco-djiboutien de coopération en matière de défense (15) contient d'ailleurs une clause de sécurité (article 4) envisageant une contribution à la défense de l'intégrité du territoire djiboutien en cas d'agression armée, ainsi qu'une participation à la police de l'espace aérien et à la surveillance des eaux territoriales.

(10) Un tiers des 6 000 hommes des FAD, soit environ 2 000 soldats, participent à l'African Union Mission in Somalia, seule mission de l'Union africaine sous mandat de l'ONU, avec un plafond de troupes à 22 200 hommes.

(11) Neutralisation, enlèvement, destruction des explosifs.

(12) Contre les engins explosifs de circonstance.

(13) Troupes aéro-portées.

(14) Groupe d'intervention de la Gendarmerie nationale.

(15) Signé en décembre 2011.



Accompagnée par l'équipe de l'ambassade de France à Djibouti, cette remise à flot aura permis non seulement de tordre le cou au fantasme d'un « désintérêt et désengagement français », mais aussi d'amorcer le rattrapage d'un criant retard des investisseurs français. Ces derniers – et la remarque s'adresse directement au MEDEF (16) – n'ont pas encore mesuré l'ampleur de la montée en puissance du port-monde djiboutien, comme si une malédiction tenace continuait à peser sur le continuum entre les engagements militaires/opérations extérieures de la France et ses investissements économiques.

L'auteur de ces lignes se souvient avoir assisté au déminage des plages de Koweït-City par le génie français, de même qu'à la remise en état du tramway et de la centrale électrique de Sarajevo par des soldats français. Dans les deux cas, des sociétés essentiellement italiennes, allemandes, espagnoles, polonaises et même coréennes du Sud ont largement bénéficié des marchés liés à cette restauration des infrastructures et de la sécurité, tandis que les entreprises françaises brillaient par leur absence. Après cette relance de la relation bilatérale Paris-Djibouti, on peut espérer que cette malédiction typiquement française commence à se dissiper sur les côtes stratégiques de la mer Rouge et que nos entreprises participeront ainsi à l'expansion d'un port-monde de première importance.

D'avantage que la base d'Abou Dabi (17) voulue par Nicolas Sarkozy en 2009, alors que les Emirats arabes unis déclaraient vouloir acheter le Rafale, celle de Djibouti demeure vitale pour la France parce qu'elle se trouve à l'articulation des forces navales françaises déployées dans l'océan Indien et celles de Méditerranée.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, défense et sécurité en Méditerranée étaient assurées par la VI<sup>e</sup> Flotte américaine, des permanences britanniques à Gibraltar et Chypre ainsi que par la Marine nationale à partir de Toulon : « *A la fin de la guerre, les Etats-Unis remplacent une Grande-Bretagne exsangue et assurent avec la VI<sup>e</sup> Flotte la sécurité en Méditerranée. La création de l'OTAN leur permet de disposer de bases navales et de protéger ainsi l'accès au pétrole de la péninsule arabique. L'intégration de la Grèce et de la Turquie dans l'OTAN permet également de contrôler les mouvements de la flotte soviétique en Méditerranée. L'endiguement de l'URSS est complété par la conclusion du Pacte de Bagdad en 1955* » (18).

Aujourd'hui, cette « Méditerranée occidentale » de Guerre froide est révolue et laisse place à une *Mare Bellum* de confrontations multipolaires, où Chine et Russie jouent un rôle grandissant. Régulièrement, on détecte

(16) Mouvement des entreprises de France.

(17) La base aérienne Al-Dhafra est située à 30 km au sud d'Abou Dabi, à 225 km des côtes iraniennes. Elle est la plus grande base aérienne du pays, sur laquelle sont stationnés des appareils de la Force aérienne des Emirats arabes unis, des Etats-Unis et de la France.

(18) Fernando DEL POZO / Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE / Patrick HÉBRARD, « Les diplomaties navales en Méditerranée », *Politique étrangère*, n°2, 2016.

des sous-marins nucléaires d'attaques (SNA) russes au large de la rade de Toulon. Ces déploiements opérationnels répétitifs ponctuent la gestion des crises syriennes et ukrainiennes. Selon la *Revue stratégique de défense et de sécurité nationale* (19), « l'intégrité territoriale de l'Ukraine a été gravement mise en cause par la force. L'annexion illégale de la Crimée s'est accompagnée d'un renforcement massif et rapide des capacités militaires russes, qui lui confère un rôle de bastion méridional en mer Noire, comparable à la situation de Kaliningrad en mer Baltique ». Cette évolution altère directement l'équilibre stratégique en Méditerranée et en mer Rouge.

C'est dire si – selon l'un des principes moteurs de la mondialisation contemporaine, celui des « vases communicants », qui fait se déverser mers et océans dans une même continuité maritime – la Méditerranée est devenue une articulation vitale entre la mer Rouge et l'océan Indien, les océans Atlantique et Arctique. Leurs îles et détroits constituent des pièces majeures de l'économie maritime et des flux de communication et d'échanges en perpétuelle augmentation. Ces évolutions sont essentielles pour les intérêts de la France, mais aussi pour des ambitions chinoises qui ne cessent de s'affirmer.

Plus que jamais, à partir de Djibouti, la mer Rouge et le canal de Suez constituent la porte d'entrée d'une *mare nostrum/mare bellum* – déversoir de crises terrestres qui n'ont cessé de se multiplier depuis les révoltes arabes de janvier 2011. Ensuite, à partir de la masse d'eau de Suez à Gibraltar, on débouche sur les Atlantique sud et nord. Par le Nord, on remonte vers l'océan Arctique – par la route du nord-est de Mourmansk au détroit de Béring – avant de croiser au large du Kamtchatka et de revenir en mer de Chine orientale.

C'est dans ce cercle océanique que s'opère la mutation géopolitique de Djibouti – port-monde/débouché méditerranéen – menée comme une offre publique d'achat, une offre d'acquisition payable au comptant à un prix patiemment élaboré. En suivant le cercle océanique, l'OPA de Pékin part de la mer de Chine orientale – de la sphère de coprosperité et de proximité chinoise – pour déboucher dans l'océan Indien. Halte pakistanaise : Pékin déclare vouloir transformer le port de Gwadar en un pôle dépassant Dubaï et même Shenzhen. Escale éthiopienne, le parc industriel sino-éthiopien de Dongguan est en construction dans la banlieue d'Addis-Abeba. En 2020, il s'agira de la plus importante zone économique d'Éthiopie qui constitue déjà l'arrière-pays de Djibouti. Sur la mer Rouge, l'Erythrée entend elle-aussi tirer le meilleur profit des investissements chinois pour sortir de

(19) La *Revue stratégique de défense et de sécurité nationale* a été remise officiellement au Président de la République le 13 octobre 2017. Elle est destinée à fixer le cadre stratégique de l'élaboration de la prochaine Loi de programmation militaire 2019-2025, qui doit porter l'effort de défense à 2% du produit intérieur brut à l'horizon 2025. Elle tire les leçons de l'évolution, depuis le Livre blanc de 2013, d'un contexte stratégique instable et imprévisible. La Revue examine dans ce contexte les intérêts de la France et l'ambition du pays pour sa défense et en déduit les aptitudes prioritairement requises pour les armées.

son isolement, afin d'essayer de normaliser la relation avec son ennemi éthiopien.

Par conséquent, on voit bien qu'à partir de Djibouti et d'une nouvelle Méditerranée globalisée – qui pourtant ne représente que 1% de la totalité des mers et des océans –, se développe une circularité maritime transcontinentale dans laquelle s'imposent les nouvelles puissances chinoise et russe. Ces dernières avancent conjointement, selon des accords, arrangements et traités symétriques.

#### POTLATCH SINO-RUSSE

En avril 2016, sans surprise, le président Ismaïl Omar Guelleh est réélu au premier tour des élections pour un quatrième mandat. Bien que Djibouti affiche une certaine stabilité intérieure, la situation sécuritaire de l'environnement régional demeure sous contrôle depuis l'attentat imputé aux Shebaab somaliens dans le restaurant La Chaumière en mai 2014. Le conflit ouvert au Yémen, ajouté aux tensions frontalières récurrentes avec l'Erythrée et à celles entre l'Erythrée et l'Éthiopie, pourrait, sur fond de paupérisation des populations, faire de la RDD une cible de choix pour des groupes terroristes et inspirer une nouvelle génération de pirates. La piraterie ressurgit avec une baisse drastique des revenus liés à une pêche côtière de plus en plus menacée par la pêche industrielle. C'est dans ce contexte que Pékin a décidé de s'implanter massivement en mer Rouge.

Depuis le début des années 2000, la stratégie du Collier de perles se confirme et multiplie ses avancées. L'intérêt de Pékin pour la « perle djiboutienne » concerne d'abord le développement économique de l'Afrique de l'Est, l'accès aux ressources naturelles de l'Éthiopie et aux hydrocarbures du Soudan du sud. À partir de cette plaque-tournante maritime, les investisseurs chinois entendent rayonner sur l'ensemble du Grand continent. Rouverte par Pékin, la ligne de chemin de fer Djibouti/Addis-Abeba doit se prolonger jusqu'à Nairobi puis Mombassa, voire Dar es-Salaam, puis à l'Est, en direction du Soudan du Sud et de l'Afrique centrale : quelque 70% des approvisionnements chinois en ressources naturelles transitent par le détroit de Bab-el-Mandeb, reliant Djibouti, le Yémen, la péninsule arabique et l'Afrique par la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'océan Indien.

Depuis une quinzaine d'années, la marine chinoise poursuit sa mue de flotte côtière en force hauturière et de projection, modernisant ses bateaux (frégates, porte-avions et sous-marins), multipliant ses points d'appuis et bases portuaires. Bien que rarement affiché comme tel, l'objectif est bien de pouvoir rayonner sur l'ensemble de l'océan Indien au-delà du champ d'action traditionnel des forces armées chinoises. À la sortie du canal de Suez, l'étape suivante concerne la Méditerranée, à partir d'une installation

dans le complexe portuaire russe de Tartous, sur les côtes de Syrie en Méditerranée orientale (20).

Présent à Tartous en octobre 2014, l'auteur de ces lignes a pu constater *de visu* la mise en chantier – dans le port syro-russe de Tartous – d'un « quai chinois ». Aujourd'hui, cette infrastructure en eaux profondes peut accueillir sous-marins et frégates de premier rang. Elle est équipée de différents points d'approvisionnement en carburant et d'une base vie d'une capacité de plusieurs milliers de soldats. Les premières installations chinoises construites à Tartous ont été opérationnelles dès 2016. « Désormais en Méditerranée, et pas seulement au large de la Syrie, on croise plus de frégates chinoises que de bâtiments britanniques », relève un officier supérieur de la Marine nationale, commandant d'une FREMM (21) de la Force d'action navale (FAN).

A partir de Tartous, la flotte chinoise *Ma'anshan* – numérotée Type 054 – est composée d'un navire lance-missiles et de deux aviso-escorteurs. L'unité principale est une frégate équipée de radars aériens, maritimes et sous-marins de dernière génération, de huit lance-missiles anti-navires C-803, de systèmes de défense anti-aérienne ainsi que de canons de mortier 324-MM. Cette flotte a notamment pour mission de protéger les ports syriens contre les raids aériens et maritimes de la coalition américaine.

Les déploiements de la marine chinoise s'effectuent, le plus souvent, en format « task-force » de trois bâtiments, deux frégates et un pétrolier de ravitaillement, ainsi qu'avec des sous-marins et des bâtiments de projection. Cinq *task-forces* de ce type sont affectées à l'océan Indien et à la mer Rouge. Plusieurs de ces bâtiments effectuent, depuis deux ans, des traversées à destination de Tartous, sans se cantonner à la Méditerranée orientale. C'est en effet à partir du port syro-russe que les bâtiments chinois se projettent en Méditerranée occidentale et au-delà du détroit de Gibraltar. Ce déploiement s'inscrit dans le mouvement plus large du double déploiement des colliers de perles et des routes de la soie, qui a vu Pékin prendre le contrôle de l'administration civile de grands ports commerciaux comme Le Pirée en Grèce ou Cherchell en Algérie. A terme, Djibouti est ainsi appelé à devenir le « *hub* stratégique » de la Chine pour l'Afrique de l'Est et la Méditerranée.

Pour l'instant, la stratégie chinoise consiste à contourner soigneusement les restes de puissance britannique et le « segment méditerranéo-indien » de la Marine nationale française. La chercheuse Alice Ekman explique qu'« *en Europe comme dans d'autres zones, la priorité pour Pékin n'est pas d'intégrer les pays les plus influents à ses nouveaux mécanismes de coopération* » ; « *la Chine consolide en priorité les mécanismes de coopération bilatérale, dans*

(20) « La Méditerranée n'est plus une mer occidentale », [www.prochetmoyen-orient.ch](http://www.prochetmoyen-orient.ch), 10 sept. 2016.

(21) La classe FREMM (Frégate européenne multi-missions, puis Frégate multi-missions) est une classe de frégates développée et produite par Naval Group (ex-DCNS). La Marine nationale en armera huit (classe *Aquitaine*), la Marine italienne dix et la Marine royale marocaine et la Marine égyptienne, une chacune.

*une relation qu'elle souhaite davantage 'd'égal à égal'. Pékin vise davantage les pays considérés comme 'plus petits' qui, regroupés, peuvent désormais constituer des interlocuteurs d'un poids suffisant face à une Chine désormais 'grande puissance' » (22).*

Dans cette même logique, à partir de la Grèce et de l'Europe centrale, Pékin mise beaucoup sur des pénétrantes ferroviaires comme vecteurs principaux des routes de la soie, même si Pékin n'abandonne pas l'idée d'un rail maritime traversant le détroit de Gibraltar pour remonter vers l'Atlantique Nord et l'Arctique. Toujours est-il qu'aujourd'hui Chinois et Russes s'imposent comme des puissances méditerranéennes avec lesquelles il faut compter ! Et leurs marines ne resteront pas cantonnées en Méditerranée orientale ; elles multiplient déjà les transits par le canal de Suez et le détroit de Gibraltar.

Initialement, la Chine ne devait pas posséder son propre quai dans le port de Djibouti. L'ensemble des infrastructures, d'appareillage/acostage, devait rester sous l'entière souveraineté de la RDD. C'est du moins ce que les autorités djiboutiennes nous confirmaient encore en mars 2017. Intransigeantes en matière de souveraineté nationale, les autorités locales ont passé des accords avec la France et les Etats-Unis excluant en principe toute présence russe. Cependant, l'indépendance de Djibouti n'est-elle pas en train d'être remise en cause par des contraintes financières ? La clef de cette équation militaro-portuaire repose sans doute sur l'évolution de la dette et, en parallèle, du développement économique de l'Etat portuaire.

Entre 2014 et 2017, l'endettement djiboutien envers les bailleurs de fonds chinois est passé de 40% à 80%. Pékin a investi à Djibouti 14 milliards de dollars en infrastructures : chemin de fer, ports, routes, mais aussi écoles, bâtiments administratifs et Institut Confucius (sans compter la location du terrain qui abrite la base chinoise : 100 millions de dollars par an payés par Pékin, à comparer aux 60 millions de dollars pour les Etats-Unis). A elle seule, la Banque chinoise d'import-export finance huit des grands projets d'infrastructures, dont le *pipeline* d'eau qui vient d'Ethiopie (322 millions de dollars), la ligne de chemin de fer Addis-Abeba-Djibouti (490 millions de dollars), le nouvel aéroport de Bicidley (450 millions de dollars) et le port de Doraleh (590 millions de dollars).

La Chine a promis 60 milliards de dollars d'investissements à l'Afrique et mille autres milliards de dollars dans le cadre des nouvelles routes de la soie qui passeront pour partie par le continent, notamment par Djibouti : des sommes colossales, qui s'accompagnent de la présence en Afrique de plus de dix mille entreprises chinoises et de plus d'un million d'expatriés.

Très habilement, Djibouti a créé une *holding* pour privatiser et coter en bourse ses emprunts, afin de désengager partiellement l'Etat qui mise, par ailleurs, sur la poursuite d'un taux annuel de croissance de plus de 7%. Ce dispositif sera-t-il efficace pour faire face aux échéances de remboursements

(22) Alice EKMAN, « La Chine en Méditerranée – Un nouvel activisme », *Politique étrangère*, n°4, 2016.

qui doivent commencer courant 2018, sous les regards attentifs du Fonds monétaire international (FMI) et des experts des Nations unies ? Rien n'est moins sûr et l'Etat djiboutien risque bien de devoir accepter les conditions de son principal bailleur de fonds...

C'est là tout l'enjeu du *potlatch* sino-russe (23), du jeu contraint de don et contre-don stratégique (24) des deux puissances : dans la mesure où les Russes accueillent désormais des navires chinois à Tartous en Méditerranée, les experts militaires de la zone estiment – qu'à terme et en retour – les Chinois accueilleront des bateaux russes dans leur port de Djibouti, alors qu'ils en étaient exclus jusque-là, en raison d'accords secrets passés avec les puissances occidentales.

C'est dans ce « glissement stratégique », dans cette interface entre *hard* et *soft power*, que se joue la partie subtile de Xi Jinping et son plan d'une Chine hyper-puissante à l'horizon 2049. Et on voit bien, à partir de l'exemple de Djibouti, comment les Chinois déploient leurs routes de la soie et colliers de perles : d'abord par le commerce, les affaires et des coopérations économiques élargies, avant d'afficher une présence, sinon de réelles prétentions, militaire(s) (25).

Dans ce contexte, la base chinoise de Djibouti est désormais opérationnelle, avec 400 soldats, qui ont déjà effectué plusieurs exercices à balles réelles. Ses capacités d'accueil sont de plusieurs milliers d'hommes et pourront monter jusqu'à un format de 10 000 soldats(26). Trois cents mètres de quais supplémentaires pourraient être concédés à la Chine dans le nouveau port de Doraleh, alors qu'une nouvelle zone industrielle de 48 hectares a été mise en chantier à l'automne 2017, dans le prolongement des installations militaires.

A quoi va servir cette base chinoise ? Sa première mission consistera à sécuriser les flux maritimes vitaux pour l'économie chinoise. L'autre fonction, plus hypothétique, viserait « *la formation des armées de la région* », avancent les autorités de Pékin : les forces djiboutiennes et d'autres contingents de l'AMISOM ; les forces spéciales des armées éthiopienne et kenyane éventuellement. Comme le dit un proverbe mandarin : « le bœuf est lent et la terre est patiente ». Ces missions sont appelées à se transformer dans le temps et en fonction des évolutions stratégiques régionales et internationales.

(23) Roxana CRISTEA, « Tribulations chinoises en Méditerranée... », *Sécurité globale – Horizons stratégiques*, n°11, aut. 2017.

(24) Marcel MAUSS, « Essai sur le don – Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques », *L'Année sociologique*, 1924-1925, t. I.

(25) La Chine a été marquée par l'évacuation, en 2011, de ses 30 000 ressortissants de Libye. Une opération de grande envergure qui avait mis en lumière les limites de la présence militaire chinoise dans la zone. Leçons en partie tirées en 2015, avec l'évacuation de plus de 600 ressortissants chinois du Yémen. Tous ont transité par Djibouti avant de retourner en Chine.

(26) Plus de 2 500 militaires chinois servent ainsi sous la bannière de l'ONU en Afrique. En 2015, le Président chinois s'était engagé à contribuer à hauteur de 8 000 soldats supplémentaires, soit un cinquième des Casques bleus déployés dans le monde. Avec 1 052 soldats au Soudan du Sud, 666 au Liberia et 402 au Mali, la Chine est déjà très présente sur le continent.

Toujours est-il que, contrairement aux Américains qui vivent en vase clos dans leur base, les Chinois commencent à apparaître dans le paysage djiboutien. Comme les 1 500 militaires français, qui vivent avec leur famille en immersion dans la société djiboutienne, les Chinois sont de plus en plus visibles dans les restaurants, commerces de la cité portuaire et le reste du pays. L'ouverture de plusieurs Instituts Confucius est annoncée, tandis que la radio francophone *RCI (Radio Chine Internationale)* joue à plein sa fonction d'influence et de *soft-power*. En comparaison, *Radio France Internationale (RFI)*, qui confond trop souvent information et militantisme droit-de-l'homme, n'est plus captable à Djibouti...

Surtout, le symptôme le plus parlant des tribulations chinoises est certainement l'ouverture de la *Silk-Road-Bank* – la Banque de la Route de la soie –, qui permet désormais échanges et fluidité directe du franc djiboutien au yuan chinois. La construction de la zone de libre-échange de Doraleh, dont les investisseurs sont majoritairement chinois, esquisse un avenir qui se projette différemment selon les intérêts des uns et des autres.

Les Djiboutiens rêvent de transformer leur pays en un *hub* de puissance globale – dont ils resteraient les maîtres –, une espèce de Dubaï alliant la prospérité économique à la sécurité locale et régionale. Ce n'est sans doute pas l'optique des Chinois, qui visent plutôt le modèle de Hong-Kong ou Macao : c'est-à-dire une plate-forme conçue non seulement comme l'une des nouvelles perles de leur collier stratégique, mais aussi comme un *hub* de projection de puissance visant l'ensemble de l'Est africain et ses prolongements méditerranéens. Certes, l'avenir n'est pas écrit... et la mer est patiente !

#### CONSOLIDER L'INFLUENCE DE LA FRANCE

Si la Méditerranée n'est plus exclusivement occidentale, elle demeure néanmoins une mer vitale pour les pays européens, dont la France. Après la quasi-disparition de la VI<sup>e</sup> Flotte américaine et les décrochements capacitaires britanniques successifs, la Marine nationale demeure la seule à être réellement opérationnelle et crédible en Méditerranée (27). En l'occurrence, cette capacité opérationnelle dépend du continuum stratégique qui s'étend de la Méditerranée à l'océan Indien. Djibouti – qui, en dépit des réductions successives de ses moyens, demeure la première base militaire française à l'étranger (28) – constitue le pivot stratégique de cet ensemble maritime de défense, de sécurité et de développement.

D'avantage que la base française d'Abou Dhabi ouverte pour des raisons commerciales et politiques – il s'agissait notamment d'affirmer

(27) La marine italienne reste opérationnelle, pouvant déployer 9 FREMM et un aéronef. Cependant, elle se cantonne à des missions de proximité ou aux opérations de lutte contre la piraterie maritime financées par l'Union européenne.

(28) Bastien ALEX / Didier BILLION / Alain COLDEFY / Richard LABÉVIÈRE, « Ambitions stratégiques américaines, britanniques et russes en Méditerranée », STRATPOL/Marine nationale, oct. 2013.

une coopération militaire avec les Etats du Golfe face à l'Iran voisin –, le dispositif de Djibouti se situe à la convergence de flux économiques et militaires globaux.

Pour la France, la Méditerranée fait partie d'un arc de crises qui s'étend de la Mauritanie à l'Afghanistan ; elle constitue une zone prioritaire, non seulement pour des raisons de sauvegarde maritime mais aussi pour la projection de forces. Cette capacité concerne l'ensemble d'un espace maritime français très distendu, confronté à des menaces composites et en perpétuelle reconfiguration, de Clipperton, aux Antilles, du Mozambique jusqu'à Saint-Pierre-et-Miquelon.

En ce qui concerne plus précisément la proximité méditerranéenne, quelles sont les missions de la Marine nationale en Méditerranée ? D'abord les missions du « quotidien », celles de l'action de l'Etat en mer. La fonction de sauvegarde des côtes occupe le quart de son activité : lutte contre les pollutions, les trafics de stupéfiants, l'immigration clandestine, notamment. La protection face au terrorisme maritime a été étendue aux navires transportant des passagers depuis le 1<sup>er</sup> août 2016. Simultanément à ces missions du quotidien s'ajoutent les opérations non permanentes conduites à partir et à l'intérieur du bassin méditerranéen – missions dont le poids tend à augmenter en nombre et en durée – depuis l'opération Harmattan en 2011, les opérations Serval, puis Barkhane et, enfin, l'opération Chammal en 2016, centrée sur la lutte contre l'organisation « Etat islamique » en Iraq et en Syrie.

Les différentes opérations menées dans le cadre de l'Union européenne (UE) face à la crise migratoire, avec les opérations de Frontex puis l'opération Sophia (juin 2015), avant l'inauguration, le 6 octobre 2016, de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, posent passablement de questions quant à leur format et leur pertinence. Les mécanismes Schengen ont volé en éclats et l'UE peine à afficher une détermination commune et cohérente face à une crise qui concerne non seulement les Etats membres de l'UE, mais aussi ceux de l'Union africaine, sinon ceux de la Ligue arabe.

Avec 35% de ses navires et 14% de ses aéronefs basés sur la façade méditerranéenne, l'efficacité opérationnelle de la Marine nationale repose sur le triangle Toulon-Djibouti-présence française dans l'océan Indien. Et sa pertinence dépend de la consolidation des trois pointes de ce triangle (29).

Par conséquent, l'arrêt des réductions continues des moyens de la base française de Djibouti doit être prioritaire et doit faire place au renforcement de l'ensemble de ses capacités opérationnelles. Corollaire de cette nécessité stratégique : le renforcement du poste diplomatique de la France dans toutes ses composantes. En novembre 2017, un Groupe d'affaires franco-djiboutien a vu le jour afin d'associer les entrepreneurs français historiques de Djibouti aux nouvelles perspectives de développement, notamment en

(29) Ce constat est souligné plusieurs fois par la *Revue stratégique* déjà citée.



matière d'eau, d'infrastructures routières et de transport. En liaison avec ce Groupe d'affaires, une attention particulière est portée sur la formation – en France – de doctorants, d'ingénieurs et de techniciens djiboutiens, tenant mieux compte des besoins de l'économie djiboutienne. Exemple : le Conservatoire national des arts et métiers, l'École supérieure des géomètres et topographes et d'autres écoles d'ingénieurs ont été sensibilisés.

L'influence, particulièrement la francophonie (menacée par la multiplication d'écoles enseignant en anglais, arabe ou ture), ne doit pas être oubliée. Plus concrètement, il s'agit de soutenir, avec plus de moyens, les établissements scolaires francophones ainsi que l'Institut français de Djibouti (30), lieu de culture, d'intelligence et de débats. L'endroit est aussi très fréquenté par les enfants des écoles. L'un des signes de la remise à flot de la relation Paris-Djibouti serait, en outre, d'élaborer avec *RFI* un nouveau cahier des charges pour que la « *radio française du monde* » retrouve toute sa place dans le paysage audio-visuel djiboutien.

Une telle approche des enjeux djiboutiens pour les intérêts de la France était déjà celle du rapport des sénateurs Lorgeoux et Trillard, *La maritimisation du monde – La France face à la nouvelle géopolitique des océans* (31), qui date du 18 juillet 2012. Le port-monde de Djibouti concentre toutes les dimensions de la mondialisation exponentielle : la montée en puissance de la Chine, les tentatives occidentales d'endiguement de cette nouvelle hyperpuissance et la militarisation des relations régionales et internationales.

Dans cette nouvelle *Weltanschauung*, mers, océans et ports-monde façonnent l'horizon. Et chacune des puissances maritimes s'efforce de sauvegarder, de valoriser, sinon d'agrandir sa Zone économique exclusive (ZEE). Les élites politiques et administratives françaises ont fait de cette géographie une espèce de « carte du Tendre ». A quoi sert de se vanter de la possession de 11 millions de kilomètres carrés de ZEE – deuxième espace maritime mondial – si on n'en fait rien, si on ne conçoit pas sa défense comme une opportunité exceptionnelle de croissance et de développement ?

(Article rédigé en novembre 2017)

(30) Institut Français-Djibouti, B.P. 64 - Salines Ouest, Djibouti.

(31) Rapport d'information de MM. Jeanny Lorgeoux et André Trillard, fait au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat, n°674 (2011-2012), 17 juil. 2012.