
Djibouti : les marges extrêmes du désert à la recherche d'un destin oriental

Moustapha NOUR AYEH*

Djibouti, par son climat aride, semble être la marge extrême du Sahara, où l'extrême aridité est due à sa position d'abri ; la ville se trouvant dans une cuvette entourée par les hauts plateaux d'Éthiopie, de Somalie et de l'autre côté du détroit de Bab-el-Mandeb, les montagnes de l'Arabie heureuse (le Yémen). Avec ses 23 000 km² et environ 800 000 habitants, dont les 2/3 se concentrent dans la capitale éponyme, Djibouti tend à se faire passer pour une cité-État.

Djibouti, considérée comme un ancien confetti de l'empire français comme on aimait à la qualifier dans les livres d'histoire, s'est métamorphosée en République en 1977. Cependant, les deux fonctions principales de la ville (le commerce et le militaire) la marquent encore et financent largement le pays. Reste que l'explosion démographique¹, conjuguée à la rareté des ressources ainsi que l'instabilité chronique de toute la Corne de l'Afrique, a rendu illusoire tout développement économique. Beaucoup d'experts en économie étaient enclins à penser que les perspectives du pays resteraient peu attrayantes à cause de ses faiblesses structurelles. Néanmoins, au tournant du nouveau millénaire, la rente géostratégique s'est renforcée et surtout le pays a misé sur l'Asie (Moyen-Orient, Asie du Sud ou de l'Est) pour améliorer ses performances économiques. Une dizaine d'années après cette nouvelle politique, quel bilan pourra-t-on faire ?

* Enseignant, Université de Djibouti.

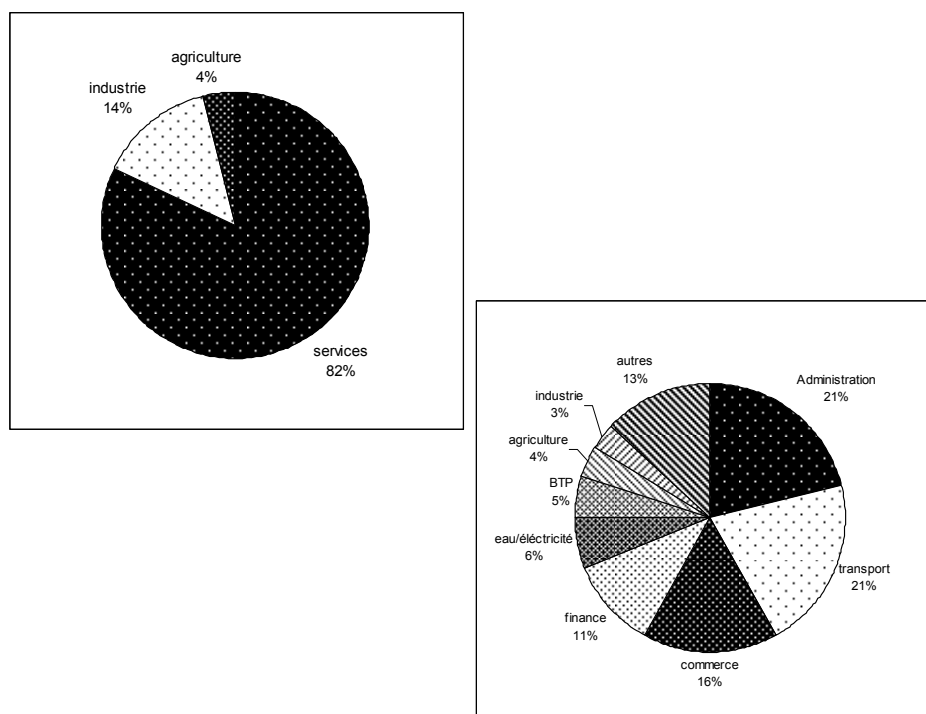
¹ Le pays a multiplié par quatre sa population en 25 ans.

1. Structures et difficultés de l'économie

1.1. Les fondements de l'économie djiboutienne

L'économie djiboutienne est avant tout une économie de services puisque plus de 80% de sa valeur sont générés par le secteur tertiaire avec essentiellement trois piliers : les transports, le commerce et la finance, ces trois branches s'adjugeant la moitié du PIB (Figure 1).

Figure 1 : valeur ajoutée par branche



Source : chiffres fournis par le Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Nationale de la Statistique (DINAS), année 2000.

Tous ces services s'appuient sur deux activités qui sont d'ailleurs à l'origine de la création de la ville de Djibouti.

La ville est présentée, non sans raison, comme une ville *garnison*. À son indépendance, Djibouti avait conclu un accord de défense avec la France, mais en fait depuis sa création en 1887, elle reste sous parapluie français. Ce qui lui a évité d'être emportée par les conflits incessants (même si elle en subi les contrecoups) qui ensanglantent régulièrement la Corne de l'Afrique. Économiquement parlant, la forte présence militaire d'une puissance occidentale fut et reste une rente appréciable. Longtemps, cette rente se positionnait comme la principale source de devises étrangères du pays. Et cette mono-activité, pouvait induire, dans les années 80, plus de la moitié du PIB du Pays. En 2003, « *L'état-major des FFDJ évalue celle-ci [la rente] à 130 millions d'euros (...) soit environ 25% du PIB* ». Si les effectifs de l'armée française sont en décroissance régulière depuis une trentaine d'années, l'installation de l'armée américaine, avec 1800 hommes à partir de 2002, a maintenu, voire, accru la rente militaire.

Les transports représentent la seconde source de revenus. Le couloir Djibouti Addis-Abeba prend sa source au port de Djibouti. Depuis l'éclatement de l'Éthiopie en 1991 (avec l'indépendance de l'Érythrée reconnue deux ans plus tard) et surtout la guerre entre les deux pays 1998-2000, l'Éthiopie est devenue le plus grand pays enclavé du monde. Sa porte de sortie est Djibouti, entraînant une extrême dépendance de Djibouti vis-à-vis du marché éthiopien, mais non moins extrême dépendance de l'Éthiopie vis-à-vis du port de Djibouti.

Sans véritable base productive, avec un marché local très étriqué, et des ressources en matières premières assez faibles, l'économie de Djibouti s'appuie sur l'extérieur pour se développer, se caractérisant de ce fait par sa faiblesse et son extrême vulnérabilité aux chocs extérieurs.

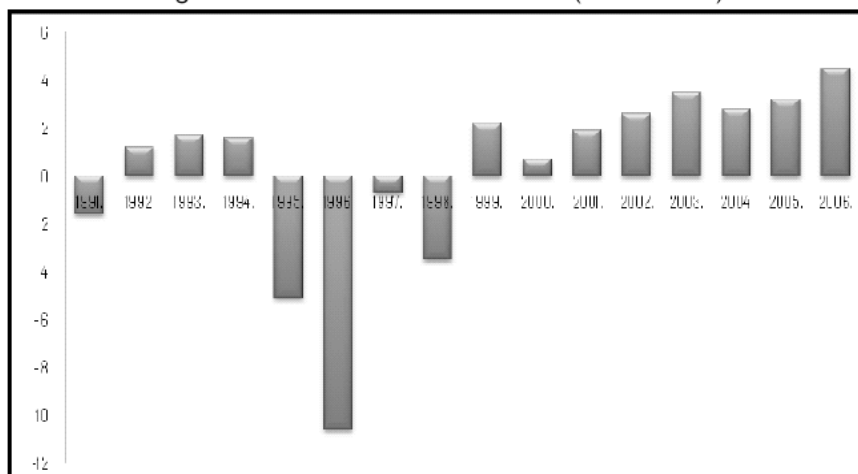
1.2. Une économie souvent anémique

Sur le long terme, les performances économiques du pays ont été médiocres *de 1977 à 1991, le PIB mesuré en prix constants n'a progressé qu'à un taux moyen de 1% par an*². Puis arrive une période de dépression économique 1991-1998 (Figure 2). Avec cette crise qui est due en partie aux conflits internes et à la perte de son intérêt stratégique, les dépenses publiques dérapent fortement, au point que le déficit public atteint le cinquième du PIB. Le pays était pratiquement en faillite. À partir de 1995, avec le refus de la France de venir à la rescousse, le pays s'adresse

² ONU, bilan commun de pays-Djibouti, chap 3.

au FMI qui le met immédiatement en ajustement structurel. La recette appliquée est plus que classique. Il fallait alléger le fardeau de l'État (par la réduction des effectifs militaires et une baisse d'environ un tiers des salaires des fonctionnaires). D'un autre côté, l'État devait se désengager de plusieurs sociétés publiques ou parapubliques.

Figure 2 : Évolution du PIB 1991 – 2006



Source : d'après les chiffres fournis par le Ministère des finances de Djibouti.

Cette politique, dans un pays fortement urbanisé, s'est immédiatement traduite par un accroissement de la pauvreté. La pauvreté absolue, dont le seuil est fixé à 1,8 \$ par personne et par jour (seuil défini *sur la base des besoins alimentaires minimaux correspondant par équivalent adulte*³) touche plus de 40% de la population du pays (Tableau 1). Autrement dit, près de la moitié des habitants n'arrive pas à satisfaire leurs besoins en nourriture.

Tableau 1 : pauvreté à Djibouti

	Seuil (\$/jour et par personnes)	% de personnes atteintes 2002
Pauvreté relative	3 \$	74,4
Pauvreté absolue	1,8 \$	42,2

Source : PNUD, Djibouti, p. 6. 2003.

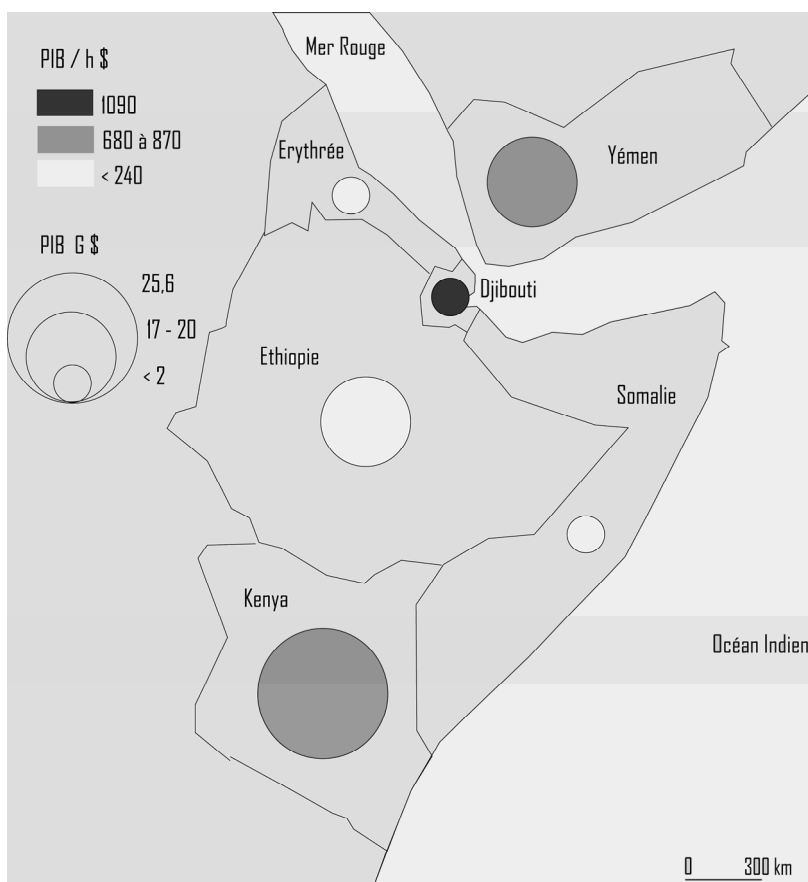
³ Rapport sur les Objectifs de développement du millénaire, 2003, pp 13.

La dégradation lente du niveau de vie est un bon indicateur du manque de la vivacité sur le long terme de l'économie djiboutienne.

1.3. Lecture du problème dans l'évolution du PIB/hab

Si on replace le pays dans le contexte régional, la République de Djibouti semble en meilleur état (Figure 3). Mais si les revenus sont plus élevés que dans les pays voisins, les prix aussi. En termes de PIB/hab en parité de pouvoir d'achat, l'écart entre Djibouti et les pays voisins est plus faible, mais reste toujours en faveur de Djibouti.

Figure 3 : Économie de la Corne de l'Afrique et du Yémen



Source : D'après les chiffres fournis (sauf Somalie) par le bilan du monde 2009, p. 97 et p. 123.

Si statistiquement, on y vit mieux que dans les pays voisins, le niveau de vie n'en a pas moins régulièrement décliné depuis une trentaine d'années. Au milieu des années 70, alors que Djibouti faisait partie des TOM⁴, le PIB/hab était estimé de 1145 \$⁵. Les meilleures estimations pour aujourd'hui (2006) tablent sur 1030 \$, soit 10 % de moins. Les chiffres auraient tendance à faire croire à une stagnation du niveau de vie (ce qui est déjà humainement insupportable), en fait la situation est beaucoup plus dégradée. Ces chiffres sont en effet exprimés en dollar courant, le référentiel entre les deux dates est donc fort biaisé, un dollar de 1976 ayant automatiquement plus de valeur que celui d'aujourd'hui⁶. Si l'on exprime en dollar constant, le 1145 \$ de 1976 équivalent à 5700 \$ de 2005⁷. C'est-à-dire que si Djibouti avait pu maintenir le même niveau de vie qu'en 1976, son PIB/ habitant devrait être 5 fois supérieur à ce qu'il est réellement.

L'anémie économique, ajoutée la pression démographique et les troubles politiques, rendent la décennie perdue pour les pays (expression de la fragilité structurelle de Djibouti). Il ne semble pas qu'il y ait des idées pour sortir le pays de ce marasme.

2. Le virage de l'an 2000

2.1. S'ouvrir à tout prix

La rente militaire n'a rien développé, n'assurant à peine le fonctionnement courant de l'État. Djibouti n'a cessé de vouloir diversifier son économie. Cela passait par le développement de son atout principal : le transport. Comme petit pays au marché étroit, le transport n'avait de sens que dans une politique économique et une économie très ouvertes sur l'extérieur. Le credo du pays a été donc le libéralisme. Ainsi, les investissements dans les domaines maritimes et le transit, la pêche et le commerce de détail, les télécommunications, l'électricité et l'eau, le sel et la poste sont désormais ouverts aux investisseurs étrangers. Cependant, l'acquisition de terre n'est pas autorisée pour les étrangers qui peuvent toutefois bénéficier d'un bail emphytéotique de 99 ans.

⁴ Territoire d'outre-mer.

⁵ Chiffre fourni par Gil J dans sa thèse de 1976, p. 78.

⁶ Un dollar de 1976 = 5 dollars 2005 (http://fr.wikipedia.org/wiki/Dollar_constant).

⁷ En France, le PIB/hab courant est passé de 6 963 \$ en 1976 à 35 000 environ en 2005.

Depuis longtemps, le pays a voulu être membre d'organismes internationaux. Il adhère à la ligue arabe en 1977 et rejoint la Z.E.P⁸ en 1981. La ZEP est remplacée par la COMESA⁹ (création en 1994), le marché d'Afrique orientale et australe. Depuis le 30 novembre 2001 est instaurée la zone de libre-échange que Djibouti a intégrée, supprimant du coup tout droit de douane entre les pays signataires. La majorité des pays¹⁰ relève désormais de ce dispositif. Néanmoins, le principal partenaire de Djibouti (l'Éthiopie) n'a pour l'instant pas intégré la zone de libre-échange.

Tableau 2 : poids du COMESA

Population en M	400
PIB en G\$	360

Source : Comesa 2008 (<http://about.comesa.int/>).

2.2. Se tourner vers l'Orient

Cette orientation, assez ancienne, n'a pas porté les fruits jusqu'en l'an 2000, avec la conjonction heureuse de plusieurs facteurs. Le programme d'ajustement structurel imposait des privatisations. D'un autre côté, le principal outil économique (le port) perdait du terrain face aux ports du golfe d'Aden, Aden et Salalah en particulier n'avait plus les moyens de financer par lui-même sa modernisation pour être en mesure d'accueillir les navires de dernière génération. Il fallait trouver d'urgence un partenaire solide. En 2000, la compagnie de Dubaï (DPW) prend le contrôle du port de Djibouti, et ce, pour 20 ans au moins. Depuis, les Émirats ont injecté dans les divers projets, et particulièrement, la construction d'un nouveau port, 800 millions de dollars, soit l'équivalent du PIB du pays. Le terminal pétrolier est en service depuis 2006. Le terminal à conteneurs est inauguré en février 2009 « avec un tirant d'eau de 18 m par rapport à tirant d'eau 12 m sur le port de Djibouti, permet de pouvoir accueillir des porte-conteneurs de nouvelle génération¹¹ ».

⁸ Zone d'échanges préférentiels des pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe.

⁹ Le traité du "Common Market for Eastern and Southern Africa" (COMESA), signé par 20 États d'Afrique orientale et australe en novembre 1993, a été ratifié lors du sommet de Lilongwe en décembre 1994.

¹⁰ Djibouti, Égypte, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Soudan, Zambie, et Zimbabwe (2000) Rwanda et Burundi (2004), Libye et Comores (2006).

¹¹ De Oliveira, directeur des ports, interview à RFI, 16 mars 2009.

Le symbole de cet intérêt pour la ville reste le palace Kempinski (chambres et suites, restaurants, centre de conférence, casino, piscine....) coût estimé 120 millions d'€uros (Photo 1)

Photo 1 : Djibouti Kempinski Palace



Photo NOUR AYEH, janvier 2009.

2.3. Des résultats encourageants

Les bonnes performances portuaires

Les armateurs ne s'y sont pas trompés, l'escale djiboutienne semble de plus en plus incontournable en Afrique de l'Est. Par exemple, le groupe CMA-CGM, qui n'assurait qu'une escale tous les quinze jours, fait une rotation de 4 à 5 par semaine maintenant et a ouvert une représentation à Djibouti. Cette compagnie *compte faire de Djibouti un hub pour ses flux à destination de l'océan Indien*¹². Le port commence réellement à fonctionner comme un point d'éclatement des marchandises pour la région et ses performances se sont nettement améliorées (Tableau 3).

¹² Farid Belbouab, représentant à Djibouti de CMA-CGM, décembre 08, La Nation, N° 183.

Tableau 3 : Performances du port de Djibouti

	2000	2008	Variation 2000-2008 (%)
Chiffre d'affaire M \$	39,7	142	257
Marchandises MT	4	9	125

Source : Aden Ahmed Doualeh, président de l'autorité des ports, *La Nation*, N°21, février 2009.

Le retour de la croissance

Depuis 2000, le taux de croissance de l'économie s'affermi régulièrement, faisant de cette décennie la meilleure décennie de son histoire, pour la République, et contrastant singulièrement avec la précédente. En 2006, la croissance a dépassé les 4% (Figure 2). Et depuis cette date, le rythme de croissance est systématiquement supérieur à ce chiffre. « *La croissance de l'économie djiboutienne devrait s'accélérer en 2008 pour atteindre en termes réels 6% et 7% en 2009* »¹³ comme l'indique le gouverneur de la banque centrale de Djibouti. Mais la crise mondiale se traduirait par une réduction d'un tiers du rythme de croissance cette année, à cause de la baisse des investissements étrangers et la contraction des échanges avec l'Éthiopie.

Une économie moins dépendante de la rente militaire ?

Les pays du Golfe restent très engagés donc dans l'économie djiboutienne, leurs « *investissements représentent 24% du produit intérieur brut en 2008* »¹⁴. Le poids de la rente militaire semble avoir décru avec 8 % du PIB mais encore 20 % du budget de l'État puisque les États-Unis et la France versent (pour la présence de leurs bases) un loyer directement au budget national.

Actuellement, les monarchies du Golfe, essentiellement les Émirats, contrôlent toute l'économie des transports (ports et aéroport), les douanes, la zone franche de Djibouti (DZF), l'industrie hôtelière (avec la mise en place du Kempinski). Et même la compagnie aérienne Daallo Airlines¹⁵, dont le principal *hub* se trouve à Djibouti, est mise sous la tutelle de Dubaï. Si les projets qui sont dans les cartons se réalisent, les pays du Golfe contrôleront aussi l'énergie (électricité, raffinage de pétrole), l'eau (dessalement de l'eau de mer), le commerce (avec les zones commerciales).

¹³ Directeur de la banque centrale à *La Nation*, édition N° 190 du Mercredi 31 Décembre 2008.

¹⁴ Bilan du monde, édition 2009, p. 118.

¹⁵ Détenue depuis 2007, à 60% par Dubaï.

Mais peu d'impact sur le niveau de vie

Si la stabilisation macroéconomique est incontestable, le retour de la croissance a peu d'impact sur les conditions de vie. La croissance naturelle démographique djiboutienne estimée à 3,5 % (à cela il faut ajouter le flux migratoire en provenance des pays voisins) contrebalance les performances économiques. Et sur le long terme, on est bien loin de rattraper les pertes des années 80 et 90. Sans un minimum de maîtrise démographique, ce rattrapage restera illusoire.

D'un autre côté, les bonnes performances de 2008 et 2009 se sont malheureusement accompagnées par une forte inflation importée (avec la crise alimentaire mondiale et la piraterie dans la région) qui a laminé les revenus. *À la fin de l'année, et après une envolée des prix des produits alimentaires et pétroliers, l'inflation est estimée à 9,2 % au point que la meilleure année pour la croissance a été aussi l'année des manifestations contre la vie chère.*

3. D'une ville à une autre

3.1. La ville de la presqu'île

La première révolution urbaine a commencé avec la création de la ville de Djibouti, officiellement en 1887, ville qui devient le siège du gouverneur Léonce Lagarde en 1892. La ville s'était installée sur une presqu'île, séparée du continent par un oued. Elle adopte une structure classique opposant la ville européenne (celle des plateaux) et la ville indigène (celle des anciens quartiers). Cette dichotomie est accélérée par le succès grandissant de la ville auprès des populations de l'intérieur, qui depuis sa création ne s'est jamais démenti. Ainsi, pour le pays, la transition urbaine est finie (d'après les chiffres) au cours des années 60.

3.2. La ville à l'assaut du continent

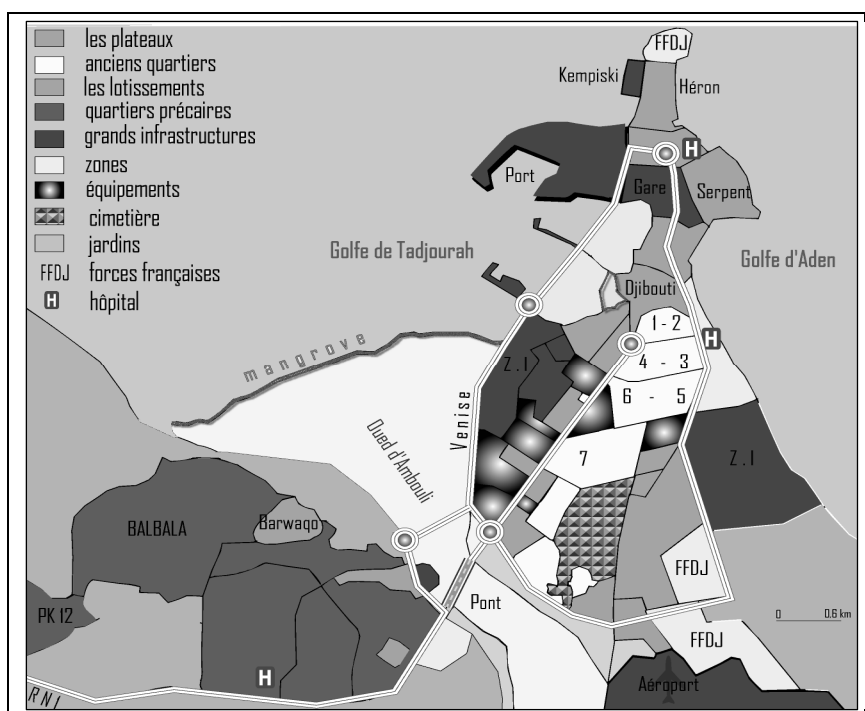
Une urbanisation par défaut à partir de 1977

Une nouvelle orientation prise après l'indépendance a fait passer la ville sur le continent. Mais la ville qui bourgeoine sur cette rive gauche est souvent une ville faite de bric et de broc, anarchique et marquée par la pauvreté (Figure 4). C'est une ville presque par défaut que les divers plans de restructuration ou d'urbanisation n'ont jamais permis de contenir. Cette expansion non contrôlée fragilise et hypothèque donc le futur de l'agglomération.

L'impact des investissements sur la ville à partir de 2000

À partir de 2000, une autre dynamique émerge. En effet, un autre centre tend à coaguler au nord de Balbala avec pour cœur le nouveau port (Figure 5). Une vraie zone industrielle est en gestation, devant accueillir une raffinerie de pétrole, une usine de dessalement de l'eau de mer, seconde centrale thermique. Mais pour l'instant, l'ultime virage est tout au plus en cours de négociations. L'immense zone réservée est menacée par l'habitat précaire, et pour l'instant, peu d'entreprises industrielles se sont manifestées. D'un autre côté, il faudra voir comment construire ce noyau urbain (quel habitat, quels commerces, quelles administrations...).

Figure 4 : Djibouti en 2000

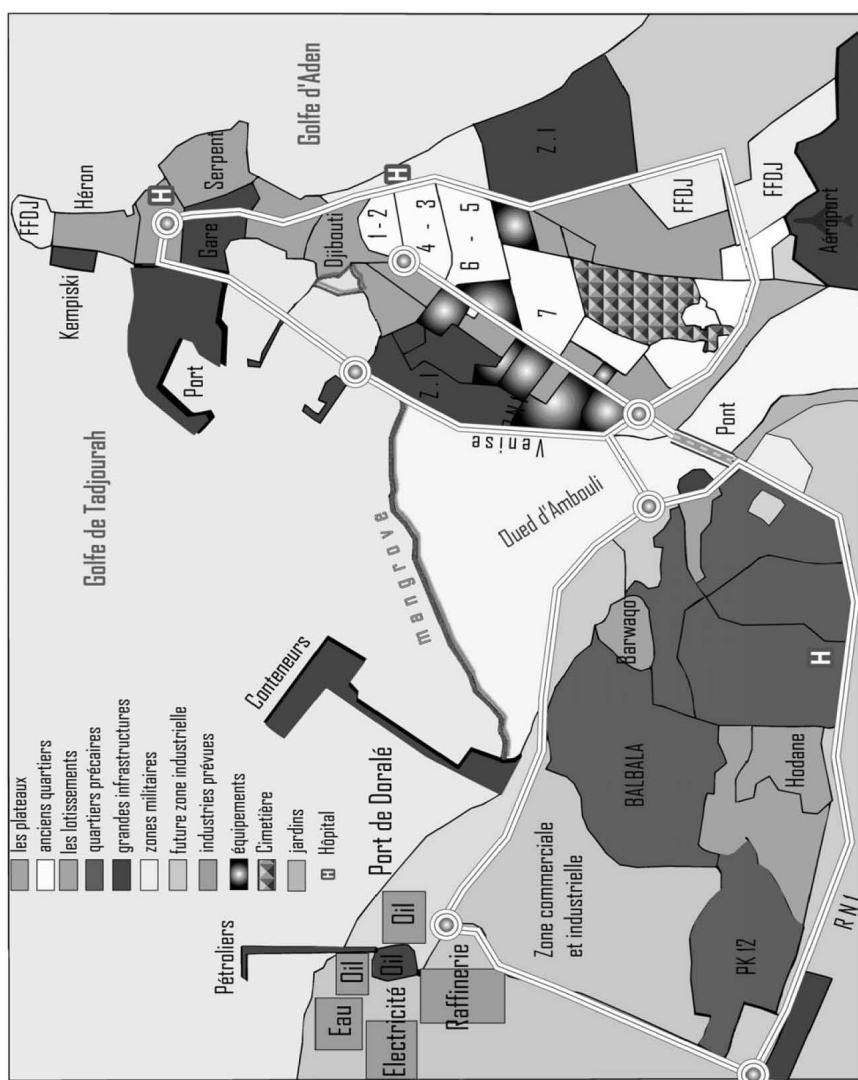


Réalisation NOUR AYEH.

La principale faiblesse des activités portuaires réside dans les difficultés du transport ferroviaire. La ligne construite à la fin du XIX a besoin d'être totalement modernisée et prolongée au-delà d'Addis-Abeba pour ouvrir l'Afrique centrale au flux djiboutien. Pour l'instant, les investissements ne se bousculent pas même si les gouvernements (éthiopien et djiboutien) veulent se désengager. Cependant, le nouveau port de Doraleh a déjà un impact sur le chemin de fer et la configuration de la ville. Un axe entre l'extrême sud de la ville (zone où il y a peu de développement urbain) et le port est financé et mis en chantier avec des Chinois. « *Ensuite, le maître d'œuvre du chantier va entamer les travaux de pose de voie neuve sur un parcours de 12 km, l'édification d'un viaduc et d'une gare routière¹⁶* ». Avec la gare ferroviaire, la première construite depuis le XIX^e avec la gare du Serpent, l'extension de l'agglomération vers le sud, qui était un moment l'ambition de la ville, est désormais possible. Et avec un certain opportunisme, le campus universitaire, financé par les pays du golfe, se localisera aussi vers cette zone à partir de 2011.

¹⁶ *La Nation*, N° 60, jeudi 16 avril 2009.

Figure 5 : Djibouti en 2009



Réalisation : NOUR AYEH.

Conclusion

Il est indéniable que le décollage économique n'est pas encore à l'ordre du jour à Djibouti. Les fragilités du pays sont encore importantes et les handicaps loin d'être surmontés. Le boom démographique, le manque de ressources et la déficience des infrastructures de base (l'eau, l'électricité et les transports) sont des lourds défis. S'il est trop tôt de dire si le pari consistant à jouer le libéralisme à tout prix et l'ouverture vers l'Asie est gagné, on est forcés de constater des performances et des changements de la ville. Cette dernière est devenue le port le plus actif de l'Afrique de l'Est, ce qui a renforcé sa compétitivité et sa dimension sur la scène régionale.

Il est notable aussi que ce frémissement ait déjà un impact important dans la structure urbaine. La ville de ce siècle commence à émerger maintenant. La ville de Djibouti, qui va atteindre le million d'habitants dans les quinze années à venir, tend à voir une trajectoire polycentrique et il est de plus en plus évident que le poids de la ville coloniale est en train de s'amoindrir tant économiquement que démographiquement. Il reste à savoir si cette nouvelle trajectoire sera mieux maîtrisée que les précédentes.

Bibliographie

Dubois, Colette, *Djibouti 1888-1967 : héritage ou frustration*, Paris, l'Harmattan, 1997, 431 p.

Gil, José, *Les problèmes urbains à Djibouti*, Thèse de géographie, Bordeaux III, 1976, 119 p.

Groupe de Huit-Sedes, *Projet de Développement Urbain de Djibouti n°2* Djibouti- Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et du Logement, 1990, 633 p.

Ismail Ibrahim, Houmed, *Indépendance, démocratisation, enjeux stratégiques à Djibouti*, Paris, L'Harmattan, 2002, 194 p.

Jeune Afrique, *Atlas de Djibouti*, Paris, édition jeune Afrique, 2007, 64 p.

Kessides, Christine, *la transition urbaine en Afrique : impact sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté*, Cities Alliance-World bank, Washington DC, 2006, 121 p.

Ministère de l'Intérieur, *Réflexion sur les politiques de décentralisation et d'aménagement du territoire*, M.I.D, MHUEAT, 2002, Djibouti, 45 p.

Oberle, Philippe, Hugot, Pierre, *Histoire de Djibouti. Des origines à la République*, Paris, Présence Africaine, 1985, 346 p.

Said Chireh, Amina, *le nomade et la ville en Afrique : stratégies d'insertion urbaine et production d'espace dans la ville de Djibouti*, thèse, Bordeaux 3, 2001, 249 p.

Bouquet, Christian, « Espace, territoire, lieu, au crible de la géographie politique, l'émergence de l'État à Djibouti », in *espace politique*. revues.org/index1225.html, 2009, 11 p.

Lettre Diplomatique, « Djibouti en quête d'un avenir tourné vers le monde », in *lettre diplomatique*, n°64, Trimestre 4, 2003, www.lalettrediplomatique.fr/

Schultz, Joseph, « Urbanisme, géopolitique et santé à Djibouti », in *Cahiers GEOS*, n°30, Montpellier, 1995, pp. 1025-1046.