

DÉCOUVERTE

Comprendre un pays, une ville, une région, une organisation

DJIBOUTI VERS LA NOUVELLE ÉTAPE

Le pays se mobilise pour
maintenir le cap du développement
et de la diversification.
Avec aussi, en perspective,
l'élection présidentielle
d'avril 2026.

Le président
Ismail Omar
Guelleh.

PATRICK ROBERT

DOSSIER DIRIGÉ PAR ZYAD LIMAM

Une nation si singulière

Terre de passage et d'échanges séculaires, avec une nature exigeante, Djibouti a su faire de sa position géographique un chemin d'émergence. Hub portuaire en pleine expansion, engagé dans la transition énergétique, le pays cherche à construire un modèle inclusif et durable. **par Zyad Limam**

Ceux qui ont eu la chance de voyager à Djibouti décrivent souvent une sensation émouvante : celle de remonter dans le temps, de se retrouver comme à l'origine du monde. Ici, sur cette corne de l'Afrique, le cap est du continent, les phénomènes géologiques, les transformations de notre planète sont quasiment visibles à l'œil nu : la rencontre de plaques tectoniques, les déplacements centimètre par centimètre, les failles qui s'écartent lentement, les paysages de lave figée et de sel témoignent d'une terre encore en mouvement. Djibouti est un territoire brut, minéral, où le bleu intense de la mer Rouge se confronte à l'éclat des lacs intérieurs. Le lac Assal, situé à 155 mètres sous le niveau de la mer, offre un spectacle irréel : une banquise de sel qui s'étend jusqu'à l'horizon. Et le lac Abbé porte fièrement ses cheminées calcaires surgissant du sol. Cette nature extravertie, contraignante, est bien plus qu'un décor : elle structure profondément l'identité du pays. L'histoire, ici, est celle d'un carrefour. Bien avant la colonisation, la côte djiboutienne servait de point d'appui aux échanges entre la péninsule Arabique et l'Afrique intérieure. Les caravanes descendant

des hauts plateaux éthiopiens y trouvaient un débouché vers la mer. Les peuples Afar et Issa y circulaient selon les saisons et les ressources. Au ^xvi^e siècle, l'islam y prend racine. À la fin du ^{xix}e siècle, la France installe un port et un chemin de fer, une escale stratégique sur la route des Indes. Et la porte maritime d'un empire éthiopien enclavé. De ce point de vue, l'indépendance en 1977 marque à la fois une rupture, mais aussi la continuité. Celle d'un pays neuf, réuni, mais toujours marqué par sa position géographique, ouvert au grand large. Aujourd'hui,



ZOUHOURI ABDOU

cette vocation maritime est plus visible que jamais. Djibouti se situe à l'entrée du détroit de Bab el-Mandeb, point de passage stratégique de 10 % du commerce maritime mondial. Dépourvu de richesses naturelles, le pays a fait de sa géographie son principal levier de développement. Depuis le début des années 2000, il investit massivement dans ses infrastructures portuaires et logistiques. Le port de Doraleh, les zones franches et le corridor ferroviaire vers Addis-Abeba ont fait émerger Djibouti comme hub commercial international. Cette stratégie est organisée autour du plan « Vision 2035 », qui vise désormais à diversifier l'économie vers l'industrie, la transformation, le transit, les télécommunications et les services numériques.

Cette mutation se lit dans le paysage urbain. À la fin des années 1930, Djibouti-ville comptait moins de 20 000 habitants. Elle en abrite aujourd'hui près de 600 000. Les quartiers résidentiels se sont étendus, les premières tours se dressent face à la mer. Au crépuscule, à l'horizon, le profil des grues des nouveaux ports souligne l'énergie du pays. Entre mer et continent, la ville s'intègre dans la tradition de l'échange, du dialogue et du passage. Djibouti, « la terre des dieux », comme l'appelaient les anciens Égyptiens, s'installe sur la carte du monde.

Cette transformation s'effectue dans un environnement naturel de plus en plus difficile. Djibouti est l'un des pays les plus exposés au changement climatique : températures en hausse accélérée, stress hydrique aggravé, risques de montée du niveau marin. Les épisodes de sécheresse et d'inondations flash affectent les populations les plus vulnérables, notamment dans les zones rurales. Face à cette pression, le pays a engagé une transition énergétique ambitieuse. Géothermie dans le rift, solaire dans les régions désertiques, éolien sur la côte : Djibouti entend produire 100 % de son électricité à partir d'énergies renouvelables d'ici à 2030. Non par posture écologique, mais par nécessité stratégique pour réduire

sa dépendance énergétique et sécuriser son modèle de développement à long terme.

Malgré des moyens limités, ces projets incarnent une stratégie désormais affirmée : faire du climat un facteur d'innovation plutôt qu'une fatalité. Le pays explore également les perspectives de dessalement de l'eau de mer alimenté par l'énergie verte, ainsi que la capture de CO₂ dans les zones volcaniques. La transition énergétique devient un pilier de souveraineté autant qu'un levier de résilience.

L'ambition, portuaire, commerciale, logistique, celle aussi du développement durable, entraîne une exigence d'inclusivité. La croissance soutenue des deux dernières décennies a été réelle, mais inégale. Les quartiers périphériques de la capitale et l'arrière-pays concentrent les fragilités sociales. Pour le gouvernement, le cap est clair. L'émergence doit s'accompagner de la réduction des inégalités, du renforcement du système éducatif. De la promotion de l'entrepreneuriat local et donc de la création d'opportunités pour les jeunes diplômés, femmes et hommes. Plus de 60 % de la population djiboutienne a moins de 30 ans. À la fois une force et un défi majeur.

Le chômage des jeunes demeure élevé, malgré les investissements. L'enjeu n'est plus seulement d'attirer des capitaux, mais de transformer ces investissements en emplois locaux, en compétences, en mobilité sociale. La stabilité du pays repose sur cette équation : maintenir l'ambition, l'ouverture au monde tout en focalisant l'énergie intérieure vers la lutte contre les pauvretés et les précarités. Transformer l'avantage géographique en développement inclusif et durable.

La force de Djibouti réside dans cette capacité d'adaptation, d'affronter les contraintes ou de les contourner. C'est un pays de très longue histoire, en construction permanente. Une nation moderne en formation, consciente de sa vulnérabilité autant que de sa singularité. Le pays n'a jamais été une économie de rente mais une économie d'opportunités. Un processus créatif et d'équilibre permanent, en quelque sorte. ■

Plus de 60% de la population djiboutienne a moins de 30 ans. C'est à la fois une force et un défi majeur. L'enjeu sera aussi de transformer les investissements en emplois locaux, en compétence et en mobilité sociale.

Symbole de liberté, la statue du Guerrier nomade se dresse devant le palais du Peuple, à Djibouti-ville.

Ismail Omar Guelleh

La stratégie de l'équilibre

Deuxième président de la République depuis l'indépendance, IOG reste au centre de l'équation. Avec comme objectif de protéger les marges de manœuvre du pays, malgré les contraintes.

par Zyad Limam

Pour reprendre son acronyme devenu courant, IOG, l'enfant de Dire Dawa, est aux commandes de l'état depuis 1999. Il a su imposer son autorité dans un pays alors fracturé et sans ressources. Et surtout il a su générer un modèle original de développement, en naviguant au plus près dans un contexte géopolitique instable où s'entremêlent tensions régionales et rivalités entre grandes puissances.

En vingt-cinq ans, l'évolution est frappante, physiquement visible. Djibouti a fondamentalement changé. Ce bout du bout de la Corne de l'Afrique, 23 000 km², un peu moins que la taille de la ville de Marseille, un territoire pastoral, quasi désertique, miné par les conflits ethniques ancestraux, se métamorphose en une économie en voie d'émergence. En s'appuyant sur sa situation géographique unique, à la pointe du détroit de Bab el-Mendeb à l'entrée de la mer Rouge. Cette « small nation », pour reprendre l'habile définition des Nations unies, a su imposer sa spécificité stratégique. Et son président a fait de l'équilibrisme une vertu primordiale, et un levier de croissance efficace. Djibouti, ville-pays, est entrée dans la mondialisation. Avec ses ports (SGTD Doraleh, DMP, Goubet, Tadjourah) devenus des maillons essentiels dans les flux entre l'Asie, l'Afrique et le reste du monde. Avec la plus grande zone franche internationale d'Afrique (Djibouti International Free Trade Zone, DIFTZ),

disposant d'une superficie de 4 800 hectares. Avec la construction du nouveau complexe de Damerjog et sa jetée pétrolière de près de 3 kilomètres. Avec aussi la nouvelle ligne de chemin de fer électrifiée, qui relie Djibouti à Addis-Abeba, un lien à la fois titanesque et fragile, si fortement symbolique.

Ismail Omar Guelleh est au centre de cette équation djiboutienne. Cet enfant du pays, formé sur le terrain, marqué par la colonisation et de la décolonisation, témoin des déchirures et de la pauvreté de son pays, a voulu sortir des paradigmes du passé. IOG voit le jour en 1947 à Dire Dawa, en Éthiopie, centre culturel issa et carrefour commercial majeur dans la région du Harar. Son père Omar s'y était exilé à la suite du blocus du port de Djibouti par les Britanniques... IOG n'est pas né avec une cuillère en argent dans la bouche, mais sa famille est influente, connue. Le grand-père, Guelleh Ahmed, surnommé « Bettel », avait déjà négocié avec l'administration coloniale française, en particulier lors de la construction de la première ligne de chemin de fer entre Addis-Abeba et Djibouti. Le père, Omar, est l'un des rares Guelleh à avoir suivi un cursus scolaire. Il est instituteur puis cheminot. Sa maman, Moumina, s'occupe de l'instruction morale et religieuse. Sa tante Amina, militante indépendantiste, lui transmet le goût de l'action publique. Très tôt, IOG apprend à naviguer entre plusieurs mondes :

la tradition clanique et ses généalogies, la culture orale somalienne, mais aussi le français et l'arabe appris à l'école. Cette double formation, l'enracinement et l'ouverture, façonnera sa méthode : comprendre les ressorts de chaque communauté tout en sachant dialoguer avec l'extérieur.

À Djibouti, adolescent, il s'illustre par son engagement associatif. Il fonde un club de football transethnique, organise des cours de soutien scolaire et monte un ciné-club pour ses camarades. Toujours encouragé par sa tante Amina, il se rapproche très tôt du mouvement indépendantiste. À 18 ans, il entre dans la police sur recommandation de son oncle Hassan Gouled, futur père de l'indépendance. Radié en 1974 pour ses liens avec les milieux nationalistes, il rejoint la Ligue populaire africaine pour l'indépendance (LPAI), où il se fait vite remarquer. Président de la section jeunesse, il prend aussi en charge la sécurité et le renseignement. Il prend aussi et ainsi de l'ampleur. À l'indépendance, en 1977, Hassan Gouled Aptidon, premier Président de la République, le nomme chef de cabinet. Pendant vingt ans, IOG demeure son collaborateur le plus proche. Et surtout il apprend.

L'APRÈS GUERRE CIVILE

À la fin des années 1990, Hassan Gouled est affaibli par l'âge et la maladie. Djibouti sort difficilement d'une décennie marquée par l'insurrection afar du FRUD et d'une quasi-guerre civile. Dans l'ombre du chef de l'État, son chef de cabinet et neveu, Ismail Omar Guelleh, a déjà pris en main la sécurité, la communication et la gestion quotidienne du pouvoir. Sa fidélité, sa maîtrise des équilibres claniques et son rôle dans la conclusion de la paix de 1994 font de lui le dauphin naturel. En février 1999, Gouled annonce qu'il se retire et désigne implicitement son successeur. Soutenu par la coalition au pouvoir, Guelleh est élu dès le premier tour en mai 1999 avec près de 75% des voix. La transition se déroule sans heurt, une rareté dans la région (et même en Afrique).



Ismail Omar Guelleh au palais présidentiel, en 2023.

UNICENT FOURNIES - JOURNAL PROLE PEA

Le chef d'État a été scolarisé entre 1960 et 1967 au collège Charles-de-Foucauld de la capitale djiboutienne.

L'accord de paix, c'est l'acte fondateur. Une fois la stabilité rétablie, il s'agit de s'engager alors dans la lutte contre la précarité. En s'appuyant sur les rares atouts de la cité-État.



Au début des années 1990, la rébellion afar du FRUD (Front de la restauration de l'Unité et de la démocratie) avait pris les armes contre un État « dominé par les Issas », clan très influent du groupe somali. La fracture est profonde entre les deux principales communautés du pays. L'accord d'Aba'a, signé en décembre 1994, avait divisé la rébellion, dont une faction s'était alors déclarée « FRUD armé ». Devenu président, Guelleh s'engage à sortir de l'ornière meurtrière. Le 12 mai 2001, il signe la paix avec le FRUD armé. Le compromis politique s'avère durable. Cet acte fondateur reste au cœur de la légitimité d'IOG : il est l'homme qui a assuré la paix et évité l'implosion d'un pays miné par la division. Elle scelle l'image d'un homme présenté comme garant de la réconciliation nationale

STRATÉGIE LOGISTIQUE

Une fois la stabilité rétablie, il faut alors sortir du cycle de la précarité économique permanente. En s'appuyant sur les rares atouts du pays, sa position géographique unique, sur l'une des principales routes maritimes du monde. En faisant aussi une offre et des propositions. Il y aura deux volets. Celui de la coopération militaire internationale et celui, surtout, de la création presque ex

nihilo d'un complexe logistique à partir du vieux port colonial de Djibouti-ville (qui fut un temps le « troisième port » de France après Le Havre et Marseille...)

Avec peu de moyens et peu d'hommes, IOG engage donc une stratégie économique audacieuse : transformer Djibouti en plateforme commerciale à ambition mondiale. Les arguments sont là. Outre sa position géographique, le port de Djibouti est tout d'abord le point de passage vers l'Éthiopie voisine, géant enclavé de plus de 100 millions d'habitants. Et dont la croissance s'accélère (en particulier après la chute de la dictature marxiste du Derg). Plus de 90 % du commerce extérieur éthiopien transite par Djibouti. Cette relation asymétrique, parfois lourde à gérer, reste vitale. Elle oblige le président Guelleh à maintenir un subtil équilibre : répondre aux besoins d'un voisin incontournable, sans jamais diluer sa propre souveraineté et ses marges de manœuvre. La construction du terminal à conteneurs de Doraleh (à partir de 2008), puis celui du Doraleh Multipurpose (à partir de 2015), des zones franches (phase 1, juillet 2018) et de la ligne de chemin de fer rénovée Addis-Abeba-Djibouti (à partir de 2018) s'inscrivent dans cette stratégie. L'autre option sera d'ailleurs



de diversifier l'activité, d'encourager celles de transit, de transbordement, les services aux navires [voir page 14]. Et le nouveau complexe de Damerjog (jetée inaugurée en 2025) De voir grand, avec le projet d'alimenter toute la région, jusqu'en Afrique centrale, via des systèmes mer-terre-air.

Cette stratégie logistique ambitieuse s'inscrit en parallèle de la géopolitique de coopération militaire. Depuis deux décennies, Djibouti est devenu l'un des points névralgiques de la multipolarité mondiale. Guelleh a accepté sur son sol la présence de puissances concurrentes : la France, partenaire historique, les États-Unis avec Camp Lemonnier, le Japon, l'Italie, mais aussi la Chine, qui a choisi Djibouti pour implanter en 2017 sa première – et unique à ce jour – base militaire hors de son territoire. On imagine aisément les difficultés qu'entraînent la cohabitation entre les uns et les autres, les potentielles tentatives de « se renseigner », les négociations permanentes avec l'État hôte, comme tout récemment pour la reconduction du traité avec la France. Mais cela tient et chacun y trouve son compte et sa place.



Parallèlement, le partenariat avec Pékin devient multidimensionnel. La Chine s'impose comme le principal bailleur de fonds de Djibouti. Une relation bilatérale privilégiée, celle-ci aussi particulièrement asymétrique, qui confirme l'ancrage de Djibouti sur les Nouvelles Routes de la soie. Une ouverture qui apporte financements et infrastructures, mais qui nourrit le débat permanent sur la dette, et sur la dépendance.

Lors de la passation de pouvoir, en 1999, avec son prédécesseur, Hassan Gouled Aptidon. Et dans sa résidence privée de Haramous, en compagnie de son épouse Kadra. En 2010.

Le président arbitre et décide, mais l'objectif demeure de tenir compte des multiples points d'équilibre qui régissent la vie nationale : familiaux, locaux, régionaux et globaux.

L'habileté présidentielle est justement de maintenir là aussi les marges de manœuvre du pays malgré ces influences et ces contraintes contradictoires. Si certains critiquent une « mise en location » du territoire, cet équilibre a aussi été l'une des clés de l'indépendance et la sécurité de Djibouti. En négociant avec chacun sans s'aligner véritablement sur aucun. Une attitude qui a pris encore plus d'importance avec les menaces récentes en mer Rouge. Depuis fin 2023, les houthistes frappent en mer Rouge avec drones et missiles, en soutien aux Palestiniens de Gaza. L'accès à la mer Rouge et le détroit de Bab el-Mandeb sont devenus zones à haut risque. Djibouti est au premier rang. Pourtant, le système tient. Les bases militaires sur son sol garantissent sa sécurité. Et le pays sert de point d'appui pour des missions de secours ou de sauvetages. Le trafic portuaire ralentit partiellement, certains navires préférant rallonger la route par le Cap. Mais Djibouti s'adapte aussi, accueillant des escales de repli, développant le transbordement régional. Et en accélérant en parallèle le développement de ses zones franches et de ses connexions terrestres vers l'Éthiopie. La crise révèle clairement une vulnérabilité : la dépendance au transit maritime mondial. Mais elle souligne aussi une force : la capacité de Djibouti à rester un hub stratégique malgré la tempête.

STABILITÉ ET INDÉPENDANCE

Cette géostratégie externe aura eu des impacts particulièrement positifs pour le développement du pays. La croissance a suivi l'ambition. Entre 2000 et 2022, le PIB a presque quadruplé. Quant au revenu par habitant, il est passé de moins de 600 dollars en 1999 à 3 425 dollars en 2021 (+ 350%). L'université de Djibouti est née. On construit des routes, on développe les infrastructures, on cherche à renforcer le mode logistique en s'appuyant sur une vision à long terme (la vision 2035). À se doter en moyens d'énergie autonomes (avec le solaire, la géothermie, l'éolien). L'économie reste dynamique, avec

une croissance proche de 6% en 2024 et 2025. Mais le pays est aussi par nature fragile, avec une nature exigeante, les défis du changement climatique, une dette gérée mais non négligeable (67% du PIB, fin 2024).

Cette trajectoire est aussi politique. Depuis près de vingt-cinq ans, le pays tient. Il est en paix. Les équilibres claniques, ethniques, régionaux, sont respectés. Les tensions communautaires sont présentes, mais elles s'estompent et l'on sent la volonté de vouloir faire nation. Djibouti peut aussi se prévaloir d'une continuité institutionnelle rare en Afrique de l'Est. Et d'un État relativement opérationnel. Avec un régime présidentiel fort. Appuyé par le parti au pouvoir, l'UMP. Le président arbitre et/ou il décide. Mais dans tous les cas de figure, la clé reste l'équilibre, l'équilibre entre les communautés, les clans, les intérêts, les enjeux internes et diplomatiques... Les opposants dénoncent l'absence d'alternance et un espace démocratique aux limites étroitement définies. Mais les

partisans du président soulignent un acquis essentiel : la paix, la stabilité, l'indépendance.

La feuille de route vise à maintenir cette route, à renforcer l'État, à bâtir une économie contemporaine compétitive. Mais elle doit aussi et surtout, comme dans tous les pays émergents, permettre une meilleure redistribution interne des richesses. Malgré la croissance et la transformation des deux dernières décennies, la pauvreté extrême concerne encore près de 20% de la population. L'indice de développement humain a connu une amélioration de près de 50% en un quart de siècle. Mais ce score honorable reste en dessous de la moyenne mondiale. Entre 2015 (0,9 million) et fin 2024 (de 1,07 à 1,17 million), la population de Djibouti a augmenté de l'ordre de 15 à 30% selon les sources.

Et les moins de 20 ans représentent la moitié de la population du pays. Cette jeunesse, malgré la croissance, reste encore fragilisée, menacée par le chômage. L'immigration perturbe aussi les équilibres

de la nation. Espace de calme dans une région perturbée, pays de transit vers la péninsule arabique, Djibouti doit « accueillir » chaque année des dizaines de milliers de migrants dont certains s'installent, accentuant la demande sociale et la pression sur les infrastructures et les services.

À 77 ans, Ismaïl Omar Guelleh a su construire un modèle original et inachevé entre contraintes et opportunités, dépendances et marges de manœuvre. Une nation fragile, modeste par la taille, s'est rendue quasiment incontournable avec un business plan géostratégique. Et s'est ouvert un avenir possible. Il faut dorénavant inscrire ce « projet Djibouti » dans la durée.

Avec la réforme constitutionnelle du 26 octobre 2025 supprimant la limite d'âge, le président sera certainement candidat à sa succession en avril 2026. Il le sait, les défis sont déjà là, celui de la persistance du modèle, de sa capacité d'adaptation, de changement, et celui, en somme, de la transition générationnelle. ■

La perspective du futur avec la maquette de la business city de Djibouti.



Les chiffres qui parlent

Une sélection de données sociales, économiques, digitales et énergétiques pour mesurer le chemin parcouru de 1999 à 2025 par Rémy Darras

De la guerre en Éthiopie jusqu'au blocus en mer Rouge mené par les milices houthistes en passant par le Covid et le conflit en Ukraine, Djibouti résiste aux crises qui auraient pu durement l'affecter. Dernier indicateur positif tombé en octobre : les 6,8% de croissance de son PIB en 2024 confirment la bonne tendance des années précédentes (7,4% en 2023). Des chiffres qui s'expliquent par le dynamisme du secteur portuaire (+ 49% pour le trafic de conteneurs), dopé par les activités de transbordement et par le BTP (+ 16%).

Devenue depuis les années 1990 le seul point de passage terrestre pour les marchandises éthiopiennes, la république de la Corne de l'Afrique a beaucoup investi depuis vingt-cinq ans dans le développement et la diversification de ses activités portuaires et logistiques (70% de son PIB) tout en se plaçant comme nœud incontournable des communications numériques pour toute l'Afrique de l'est. Les résultats sont là : c'est par huit que le PIB a été multiplié depuis 2000 (550 millions de dollars), pour atteindre 4,09 milliards de dollars de PIB en 2024. Le revenu par habitant a doublé, passant de 1 800 dollars en 2000 à 3 200 dollars en 2021. Pourtant le chômage n'arrive pas à descendre depuis 2000 à moins de 25% et il frappe en particulier les jeunes, en partie par déficit de qualification, mais aussi par manque d'opportunités dans le secteur privé. Le taux de pauvreté extrême s'élève à 42% en 2024 selon la Banque mondiale. Et ses lourds investissements dans les infrastructures (chemin de fer, terminal polyvalent de Doraleh, port du Goubet, zones franches, etc.) ont logiquement pesé sur son endettement depuis 2013. Détenu à 51% par la Chine, sa dette s'élevait en 2023 à 67,9% de son PIB (soit 33 points de PIB en plus en dix ans) et son remboursement a été rééchelonné sur quatre à six ans.

Reste que la stratégie de diversification de l'économie et à la mise en place d'une énergie 100% renouvelable devraient assurer au pays d'Ismaël Omar Guelleh une indéniable longueur d'avance dans une région où ses voisins tardent encore à se moderniser.

POPULATION

Djibouti avait **1,17 million d'habitants en 2024 (747 318 habitants en 2000)**, dont **265 171 actifs**, et **50,4% de femmes**. **29,7% d'entre elles sont actives**. Selon les Nations unies, la population devrait atteindre **1,7 million d'habitants en 2100**.

66 ans C'est l'espérance de vie moyenne en 2023 pour un habitant à Djibouti, contre 57 ans en 1999, selon la Banque mondiale (61 ans au sud du Sahara, 71 ans dans le monde). Connaissant comme ailleurs une plus grande longévité, la gent féminine atteignait 69 ans contre 64 ans pour les hommes. Dans la même période, le taux de mortalité infantile a diminué de presque la moitié à 44 pour 1 000.

64,8% de la population avait moins de 34 ans en 2025. **24,9 ans** est l'âge médian.

280 000 personnes habitent toujours dans les bidonvilles de Balbala, soit 40% de la population de la capitale. Soutenu par la Banque mondiale, le pays s'est engagé depuis 2017 dans un programme «**Zéro bidonville**» visant à améliorer les conditions de logement et de mobilité des habitants.

200 000 migrants ont transité par Djibouti en 2024, soit deux fois plus que l'année précédente, en direction du Yémen et de l'Arabie saoudite. **100 000** seraient d'origine éthiopienne.



ÉDUCATION

64,4% C'EST LE TAUX BRUT DE SCOLARISATION AU PRIMAIRE EN 2022 contre **38,1% vingt ans plus tôt**, consécration du caractère obligatoire et de la gratuité de la scolarité entérinée lors du premier mandat du président Guelleh. À Djibouti, le taux d'achèvement du primaire est plus élevé chez les garçons (80%) que chez les filles (71%), selon la Banque mondiale. Au secondaire inférieur, 98% des garçons poursuivent leur scolarité contre 90% des filles. **157 957 élèves, tous niveaux confondus, ont effectué leur rentrée en 2024**.

66,6% des hommes sont alphabétisés et **52,9%** des femmes.

11 500 étudiants fréquentent l'Université de Djibouti ouverte en 2006, selon ses propres chiffres.

70% de réussite au baccalauréat général en 2024 contre **30% en 2016**.

20% du budget de l'État est consacré à l'éducation. Et **4% du PIB (4,9% dans les pays de l'OCDE)**.

SANTÉ

897 lits d'hôpitaux dans la capitale, où vit 80% de la population. En 2022, le pays compte **257 médecins**, dont **42 généralistes**.

ÉNERGIE

En 2023, il y avait **210 MW** de capacité installée (**118 MW** en 2000) et **202 GWh** de production.

35,4% d'énergie renouvelable. Alors qu'il ne se situait en 2020 qu'à **0,5%**, c'est à partir de 2021 que le taux dépasse les 35%. Djibouti vise **100% d'énergie renouvelable d'ici à 2030**.

65,3% de la population avait accès à l'électricité en 2023, contre **49%** en 2002 : **74,6%** en zone urbaine (**56,9%** en 2002).



250 000 tonnes/an de CO₂ en moins. C'est la conséquence de la mise en place du parc éolien (**60 MW**) du Goubet inauguré en 2023, permettant à Djibouti de réduire sa dépendance énergétique à l'Éthiopie, et qui répond à 50% de ses besoins via une ligne à haute tension. La consommation annuelle en électricité du pays tourne aujourd'hui entre **100 et 140 MW**. Son coût de **0,23 dollar par kWh** en fait l'un des plus élevés du continent.

EAU

Avec une moyenne annuelle de 200 millimètres de précipitations (1 800 mm pour Addis-Abeba) sur la majeure partie de son territoire, Djibouti a toujours été dans une situation de stress hydrique chronique.

250 000 habitants peuvent désormais être alimentés en eau potable grâce à l'usine de dessalement de Doraleh inaugurée en 2021. 83 % des Djiboutiens ont accès à l'eau potable en milieu urbain (43 % raccordés au réseau), 47 % en zone rurale.



PORTS ET LOGISTIQUE

9,5 millions de tonnes. C'est le volume transporté par le chemin de fer Addis-Abeba - Djibouti entre son inauguration en 2018 et 2024. Alors que plus de 2 millions de tonnes sont chargées chaque année (885 000 tonnes en 2018), il n'est pourtant qu'à 38 % de ses capacités. L'objectif est de tripler le tonnage et de capter 25 % du total de l'import-export éthiopien (15 % aujourd'hui).

7 ports spécialisés. Un nouveau terminal à conteneurs (Doraleh) et un terminal vrac en 2006, un terminal pétrolier encore (Doraleh) en 2008, suivi en 2017 d'un terminal minéralier à Tadjourah, un autre consacré au sel au Goubet et un dernier polyvalent (Doraleh) ... Les vingt dernières années ont montré une grande diversification de l'offre portuaire djiboutienne, qui se résument jusqu'à au port construit par les Français en 1888. Les regards se tournent désormais vers le développement du complexe pétrochimique de Damerjog et vers la transformation des quais historiques en quartier d'affaires...



217 mètres de long pour 43 de large, ce sont les dimensions du chantier naval « Djibouti Ship Repair » amarré dans le port de Djibouti depuis 2023, constituant le plus grand dock modulaire flottant de la région.

404 entreprises se sont installées dans la Zone franche internationale de Djibouti (DIFTZ) ouverte en 2018 et détenue conjointement par l'État (60 %) et China Merchants, affirme le site de DIFTZ, qui vante un taux d'occupation des entrepôts à 100 %.

Un selfie avec le président Ismail Omar Guelleh.



TÉLÉCOMS

Il y a 618 000 utilisateurs de mobiles cellulaires

(52,5 % de la population). 765 000 personnes bénéficient d'une connexion internet (65 %) en 2025 selon Data Reportal (412 000 « hors-ligne »). La courbe des gens connectés a connu une croissance exponentielle depuis 2010 (7 % à l'époque). Reste que l'accès y reste extrêmement cher (10,1 % du revenu national par tête, contre 1,9 % en Égypte), selon IDC.

11 câbles (dont 9 sous-marins)

S'il est depuis longtemps un hub logistique, le pays entend également valoriser son emplacement des plus stratégiques pour s'imposer dans le transit et la gestion des données. 200 millions de dollars ont été investis ces dix dernières années dans les câbles sous-marins, selon le PDG de Djibouti Télécoms. Sept câbles ont « atterri » sur son sol depuis 2009. D'ici à 2028, son câble DARE 1 s'arrêtant aujourd'hui au Kenya devrait être prolongé vers l'Afrique du Sud, soit un tracé de plus de 3 000 km.

C'est jusqu'à quatre fois par jour que le nano-satellite Djibouti 1B, lancé en décembre 2024 passe au-dessus du pays, et trois fois pour Djibouti 1A, lancé en novembre 2023 grâce à SpaceX. Tous les deux visent à la collecte de données environnementales.



CONSTRUCTION

+ 53 %

C'est l'augmentation des ventes de ciment entre 2023 et 2022 selon la Banque mondiale. S'il illustre une reprise des chantiers interrompus lors de la période pandémique ou par la crise éthiopienne, il démontre aussi un certain dynamisme dans les projets de construction, comme celui du complexe pétrochimique de Damerjog ou encore la rénovation des corridors routiers.

FINANCES

32 % C'est le taux de bancarisation atteint par Djibouti en décembre 2023, selon la Banque centrale. Il s'élevait à 7 % en 2006, mais reste en deçà de la moyenne subsaharienne (58 % en 2025 selon la Banque mondiale)...

DÉFENSE

5 bases militaires. Si elle en a fait sa dernière base en Afrique, la France voisine depuis 2003 avec les États-Unis suivis par le Japon et l'Italie en 2011 et 2012 et la Chine en 2017. Des rentrées bienvenues dans le budget de l'État puisque le loyer de la France s'élève, par exemple, à 85 millions de dollars.

TOURISME

100 072 visiteurs internationaux

Ce chiffre 2024 est désormais loin des 60 000 enregistrés en 2011... et des 20 000 de 2000 ! Une progression qui s'explique depuis 2020 par la généralisation du visa électronique et qui est concomitante avec l'ouverture de nouveaux établissements hôteliers de catégorie internationale. Le pays vise 500 000 visiteurs d'ici à 2035.

Cap vers les grands larges

Avec la sécurisation probable et progressive du trafic en mer Rouge, Djibouti va pouvoir poursuivre ses investissements et sa diversification dans le domaine portuaire et logistique. Proposer de nouveaux services, accentuer le transbordement et desservir de nouveaux corridors, y compris vers le cœur du continent. **par Remy Daras**

Le 13 octobre dernier, la conclusion d'un accord de cessez-le-feu et de libération des otages entre Israël et le Hamas sous l'égide du président Trump suscitait aussi un grand espoir... sur les quais djiboutiens.

Celui de la fin du blocus maritime en mer Rouge opéré par les milices houthistes du Yémen voisin, soutiens du Hamas, qui obligeait depuis deux ans les navires du monde entier à contourner le canal de Suez (jusqu'alors 30% du trafic mondial de conteneurs et un million de barils de brut par jour) et à passer par le cap de Bonne-Espérance.

Pour Djibouti, plateforme logistique incontournable entre l'Europe et l'Asie, au

creux depuis 2010 des Nouvelles Routes de la soie chinoises, on pouvait craindre alors le pire. « Mais on a tenu le cap », confirme Aboubaker Omar Hadi, président de l'Autorité des ports et zones franches de Djibouti (DPFZA). Mieux, son trafic a crû de 35 %, passant de 1 à 1,2 million d'EVP (équivalent vingt pieds) entre 2023 et 2024. « Mais à terme, cette situation n'était pas tenable », confie-t-il, voyant le trafic reprendre sa dynamique d'avant de plus belle.

Si Djibouti a pu contenir le choc, c'est grâce au trafic vers l'Éthiopie (35 % du volume des marchandises) qui demeure, et au marché de la Comesa, fort de 400 millions de personnes. Mais c'est surtout grâce aux

opérations de transbordement (65 % du volume des marchandises) qui, selon la Banque mondiale, ont connu un bond de 239,5 % ! Dès lors, les plus gros bâtiments venaient déverser leur cargaison qui était récupérée par de plus petits approvisionnant dans les ports voisins.

Profitant un moment du passage de tous les bateaux qui ne pouvaient pas franchir la mer Rouge et qui venaient décharger leur marchandise, en attente de réexpédition, Djibouti a ainsi été utilisé comme port de substitution pour des marchandises qui ne pouvaient plus rejoindre l'Érythrée, voire le Soudan, actuellement en plein conflit. Refuge sûr pour les navires endommagés

La jetée pétrolière de 2,5 km du complexe pétrochimique de Damerjog

VLADIMIR

par des attaques de missiles, Djibouti constitue également une liaison maritime essentielle vers le Yémen, notamment via le corridor Djibouti-Hodeidah, qui opère sous l'égide de l'ONU. Le pays a permis le contrôle par cette dernière des cargaisons en direction du Yémen. «On est devenu un port de transbordement, on veut capitaliser sur ça», poursuit Aboubaker Omar Hadi. Car, indépendamment de la crise traversée, dans sa stratégie à moyen terme, la direction du port envisagerait de réaliser 50 % de ses activités dans le transbordement, pour moins dépendre du trafic en transit vers l'Éthiopie et des aléas régionaux.

Pour poursuivre sur cette lancée, le port multiplie les investissements. Quatre grues de 135 mètres de haut ont ainsi été mises en service en 2024 à Doraleh, où la zone de stockage en bord de mer a été agrandie sur cinq hectares gagnés sur la mer, augmentant ainsi la capacité de manutention des porte-conteneurs plus larges. Coût total : 70 millions de dollars.

La jetée pétrolière de 2,5 km du complexe pétrochimique de Damerjog (en cours d'opérationnalisation) a été achevée et pourra à terme traiter 25 millions de tonnes. En visite début octobre sur le site, le groupe chinois GCL a ainsi remis sur le métier son projet, vieux de dix ans, de gazoduc depuis la région éthiopienne de l'Ogaden. Le plan prévoit l'extraction et l'exportation de gaz naturel via le port de Damerjog, où une barge flottante sera installée pour la liquéfaction et le stockage du gaz avant son expédition.

CORRIDORS COMMERCIAUX

Par ailleurs, un nouveau terminal à conteneurs, de 1400 mètres de longueur de quai et de 18 mètres de profondeur, sera développé à Doraleh à partir de la mi-2026, avec une capacité de traitement de 5 millions de conteneurs «directement destiné aux plus grandes lignes maritimes qui se sont engagées sur ces volumes tout en étant actionnaires de l'infrastructure», indique le dirigeant du port.

Car l'objectif demeure de créer des corridors commerciaux qui desservent, au-delà de l'Éthiopie, le «cœur du continent». C'est ainsi que le Soudan a signé fin août un accord avec Djibouti donnant à ce dernier des concessions dans des ports fluviaux et des ports secs. Il s'agit ainsi de faire de Djibouti le débouché sécurisé des exportations de brut sud-soudanais. Depuis 2016, Djibouti bénéficie de 10 hectares dans le parc industriel rwandais après avoir octroyé 60 hectares au pays des Mille collines dans ses ports.

«RESTER PRUDENT»

Et ce sont 28 villes africaines qui sont atteintes par Djibouti à travers une logistique qui permet aux marchandises d'arriver par la mer et de repartir par les airs à travers un triage en zone franche.

Autre fierté pour l'autorité portuaire : les 700 millions de dollars de chiffre d'affaires de son bras financier, Great Horn Investment Holding (GHIH) présent au capital de 23 entreprises (ports, zones franches, Air Djibouti, projets énergétiques, etc.) et symbole de la diversification des activités logistiques du pays.



DR DFEZA



À gauche, Aboubaker Omar Hadi, président de l'Autorité des ports et des zones franches de Djibouti. Ci-dessus, l'entrée de la zone franche internationale à Doraleh, la plus grande d'Afrique. Ci-contre, inauguré en avril 2025, le Djibouti Ship Repair Yard (DSRY) offre tout une gamme de services aux compagnies maritimes.

De quoi éloigner toute concurrence frontale avec le port de Berbera au Somaliland, où a investi DP World et qui pourrait constituer une alternative logistique pour l'Éthiopie. Mais son trafic annuel serait de 120 000 tonnes. «On ne boxe pas dans la même catégorie!» conclut le dirigeant. En bon capitaine de navire connaissant les vents tempétueux de sa région, il demeure humble. «En neuf ans, on a investi 1,7 milliard de dollars dans nos infrastructures, il faut rester continuellement prudent, il ne faut pas jeter tout l'argent à l'eau.» ■



DR DFEZA

Hassan Issa Sultan

Inspecteur général de l'État djiboutien

« Notre objectif : défendre notre souveraineté »

Depuis février 2018, Djibouti a repris le contrôle du terminal à conteneurs de Doraleh, mettant fin à un contrat avec le géant émirati DP World. Hassan Issa Sultan revient sur les raisons de cette rupture et les perspectives d'un éventuel règlement.

AM : En février 2018, l'État de Djibouti a résilié la concession du terminal à conteneurs de Doraleh. Pourquoi avoir rompu avec DP World, un acteur majeur du secteur portuaire mondial ?

Hassan Issa Sultan : En 2006, l'État a conclu une concession avec la société Doraleh Container Terminal (DCT) détenue à 66,66 % par PDSA (Port de Djibouti SAJ) et à 33,34 % par DP World. Cette répartition capitalistique cachait en réalité un déséquilibre profond : DP World contrôlait entièrement la gestion de DCT et disposait de droits exclusifs qui bloquaient tout développement portuaire ou logistique ultérieur sur notre territoire. L'accord empêchait Djibouti d'ouvrir de nouveaux terminaux, de moderniser ses infrastructures ou d'attirer d'autres investisseurs. Autrement dit, une véritable mise sous tutelle de notre économie. Nous avons cherché à renégocier, en vain, cette concession, d'autant plus que sa mise en place avait été facilitée par des actes de corruptions. Nous avons donc décidé d'agir pour préserver nos intérêts les plus essentiels. La loi du 8 novembre 2017, adoptée par l'Assemblée nationale, a autorisé l'État à résilier tout contrat d'infrastructure stratégique contraire aux intérêts supérieurs de la nation. Et nous avons acté la résiliation le 22 février 2018. Cette résiliation n'a pas été un geste hostile en soi, mais un acte de souveraineté légitime, conforme au droit.

Depuis cette décision, l'État a repris le contrôle du terminal par l'intermédiaire de la SGTD.

Quel bilan tirez-vous de cette gestion nationale ?

Les performances du port se sont nettement améliorées. Depuis la reprise, le volume traité est passé d'environ

500 000 EVP [équivalent vingt pieds – unité de mesure des conteneurs, ndr] par an sous la gestion de DP World à plus de 1,2 million EVP en 2024. Nous avons investi. Le terminal est désormais capable d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs au monde, grâce à des investissements massifs dans la modernisation et l'équipement, comme le Super Post Panamax. La décision de reprendre le contrôle du terminal n'a pas freiné le développement du pays, bien au contraire : elle a permis de libérer le potentiel stratégique de Djibouti et de renforcer notre position comme hub portuaire global. Et tout cela grâce aux équipes et au management djiboutien de la SGTD [Société de gestion du terminal à conteneurs de Doraleh]. **DP World a refusé toute négociation amiable et a multiplié les arbitrages devant la London Court of International Arbitration (LCIA). Djibouti n'a pas participé à ces procédures. Pourquoi ce choix ?**

Un arbitre se base sur les clauses du contrat pour départager les partenaires au conflit. Participer à ces arbitrages aurait signifié reconnaître un contrat qui avait été invalidé par une loi souveraine, prise pour défendre les intérêts fondamentaux du pays. Il était donc logique que la République de Djibouti ne prenne pas part à des procédures fondées sur un instrument juridique devenu caduc.

Dans ce type d'arbitrage, l'absence d'une partie entraîne automatiquement une décision en faveur de l'autre. C'est ce qu'a exploité DP World. Par ailleurs, selon nous, plusieurs de ces décisions arbitrales ont été obtenues au moyen d'informations inexacts ou par des procédures particulièrement contestables,



comme le reconnaît d'ailleurs la Cour d'appel du district de Columbia, aux États-Unis, en rejetant l'exécution d'une décision de la LCIA contre Djibouti. **DP World affirme que la résiliation constitue une expropriation illégale. Djibouti soutient au contraire qu'il s'agit d'un acte souverain. Où se situe la frontière ?**

Nous ne remettons pas en cause la valeur d'un contrat commercial. Mais nous disons qu'aucun contrat commercial ne doit pouvoir l'emporter sur la souveraineté d'un pays. Lorsqu'un État agit dans le cadre de ses pouvoirs régaliens pour protéger ses intérêts vitaux, on parle d'acte souverain, *jure imperii*. Ce n'est pas une expropriation commerciale, mais une décision de régulation légitime.

La loi de 2017 encadre cette résiliation et prévoit l'indemnisation des opérateurs. L'État a d'ailleurs indemnisé l'autre actionnaire affecté, PDSA. DP World, en revanche, a refusé tout dialogue et exigé le rétablissement intégral du contrat initial, ce qui était évidemment inacceptable.

Comment expliquez-vous l'intransigeance de DP World ? Selon vous, cherche-t-il réellement à revenir au contrôle du terminal ?

DP World défend ses intérêts économiques à Djibouti, l'accès au marché éthiopien. Et aussi la protection de leur propre port à Jebel Ali qui doit rester la seule plaque de transbordement entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Et défend surtout un modèle. Celui d'un opérateur qui impose des concessions exclusives dans des pays stratégiques « sous-traitants ». Si Djibouti gagne ce combat, d'autres nations pourraient contester leurs propres contrats. C'est ce précédent que DP World voulait absolument éviter. Dans ce contexte, l'entreprise cherche à revenir à la situation antérieure – avec des droits exclusifs. Ce modèle appartient au passé. Sur ce point, aucun retour en arrière n'est envisageable. Djibouti est largement ouvert aux

investisseurs, mais refuse toute domination ou monopole contraire à l'intérêt national. Nous demandons l'équité.

Qu'en est-il de l'application des décisions arbitrales et des pénalités financières prononcées contre Djibouti ?

Aucune de ces décisions arbitrales n'est exécutoire contre un État souverain sans validation par des juridictions nationales. L'État de Djibouti ne détient par ailleurs aucun actif commercial saisissable à l'étranger. En résumé, l'effet réel de ces arbitrages est opérationnellement nul. Ils relèvent avant tout d'une stratégie de pression médiatique et de harcèlement juridique de la part de DP World.

Récemment, DP World a tenté sans succès d'obtenir une indemnisation via PDSA, devant la LCIA. Pourquoi, cette fois, avoir choisi de défendre activement la position de l'État ? Et que signifie cette décision favorable à Djibouti ?

Lorsque DP World a constaté qu'elle ne pouvait obtenir gain de cause directement contre l'État, il a tenté une nouvelle stratégie : attaquer PDSA lui-même, un opérateur semi-public indépendant, en réclamant près d'un milliard de dollars de prétendus dommages commerciaux et de réputation...

Cette fois-ci, PDSA a décidé de se défendre activement pour faire valoir ses droits et démontrer qu'il n'était en rien responsable d'un acte souverain décidé par l'État. La LCIA nous a donné raison le 29 septembre 2025. Elle a confirmé que la résiliation du contrat relevait d'une décision souveraine. Elle a jugé que PDSA n'avait commis aucune faute. Elle a rejeté l'intégralité des demandes de DP World et a condamné cette dernière à rembourser 1,85 million de dollars de frais de justice. C'est la deuxième

Djibouti est largement ouvert aux investisseurs, mais refuse toute domination ou monopole contraire à l'intérêt national.

fois qu'un tribunal rejette des demandes d'indemnisation de DP World depuis une année. Cette dernière décision est aussi un tournant majeur : elle confirme que les opérateurs publics ou semi-publics opérant à Djibouti ne peuvent être tenus pour responsables d'une décision de l'État prise dans l'intérêt supérieur de la nation.

DP World a également intenté des actions aux États-Unis ?

Oui, il a tenté de faire exécuter les sentences arbitrales aux États-Unis. Afin de pouvoir y saisir des actifs commerciaux potentiels de l'État. En adoptant une

stratégie très particulière, celle d'agir au nom de DCT. Une entreprise dans laquelle il était pourtant minoritaire et qui, par ailleurs, avait depuis été mise sous administration judiciaire par le tribunal de commerce de Djibouti. En juillet 2024, la cour d'appel du district de Columbia a estimé que les avocats de DP World n'avaient aucun mandat pour représenter la co-entreprise DCT. Et elle a annulé la décision d'exécution de cette sentence qui portait sur une réclamation de 474 millions de dollars américains. **Ce contentieux, qui dure depuis 2018, a-t-il freiné le développement du port ou découragé de nouveaux investisseurs ?**

Absolument pas. Comme je vous l'ai dit, le terminal a connu une croissance sans précédent depuis la reprise par Djibouti. Nous restons une place majeure sur les routes du commerce mondial. Nous avons créé de nouvelles structures portuaires. Avec des nouvelles activités comme les chantiers navals d'entretiens et de réparations ou le développement du complexe portuaire de Damerjog. Nous avons mis en place la plus grande zone franche d'Afrique dans la région de Khor Ambado. Nous travaillons sur des concepts novateurs, comme le commerce mer-terre-air, qui permettrait de desservir l'interland continental. Le différend avec DP World n'a pas isolé Djibouti ; au contraire, il a renforcé notre capacité à négocier sur des bases équilibrées.

Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous abstenir d'entretenir des relations privilégiées avec la Chine. Mais c'est aussi un acteur parmi d'autres.

En 2013, le groupe China Merchants est entré au capital de PDSA à hauteur de 23,5%.

Quel était l'objectif de cette participation ?

Nous avions besoin de diversifier notre partenariat et d'accélérer les investissements logistiques du pays. L'entrée de China Merchants, un acteur lui aussi majeur du domaine maritime et portuaire répondait à cette stratégie. L'un des objectifs était pour PDSA de construire un nouveau port polyvalent moderne (DMP) et d'accroître les capacités de Djibouti dans les secteurs non conteneurisés. China Merchants a co-investi dans la nouvelle zone franche de Khor Ambado. Il s'agit là d'un partenariat économique, fondé sur une vision à long terme, et non d'un alignement exclusif avec un pays ou un acteur. DP World cherche à faire croire dès lors que « Djibouti les a remplacés par China Merchants ». C'est faux. China Merchants est investi à Djibouti depuis 2013, bien avant

la résiliation de la concession qui date de février 2018. C'est un investisseur économique très important, mais aussi un acteur parmi d'autres, engagé dans des projets de développement conforme aux intérêts djiboutiens. Et China Merchants n'intervient en rien dans l'exploitation et le fonctionnement de SGTID. D'ailleurs tous les observateurs et partenaires présents à Djibouti le savent.

Parallèlement, la Chine a ouvert en 2017 sa seule base militaire à l'étranger à Djibouti. Certains y voient une influence croissante de Pékin sur les infrastructures stratégiques du pays. Que leur répondez-vous ?

Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous abstenir d'entretenir des relations privilégiées avec la Chine. C'est une très grande puissance économique, soucieuse de faire des affaires avec le monde entier. Djibouti est naturellement positionné pour s'inscrire dans les flux commerciaux entre l'Asie, l'Afrique et l'Occident.

Il faut aussi distinguer les investissements économiques et les coopérations militaires. Djibouti accueille depuis longtemps plusieurs bases militaires étrangères – américaines, françaises, japonaises, italiennes, et récemment chinoise. Cette présence multinationale témoigne de la stabilité et de l'importance stratégique de notre pays, mais ne confère à aucun partenaire un contrôle sur nos infrastructures nationales.

Après plus de sept ans de litige, voyez-vous aujourd'hui une issue réaliste à ce conflit ? Quels pourraient être les paramètres d'un éventuel accord avec DP World ?

Notre position est constante depuis le début. Nous sommes prêts à négocier de bonne foi, à trouver une solution à l'amiable. DP World peut s'il le souhaite retrouver une place à Djibouti, ce qui serait d'ailleurs son intérêt. Les opportunités de développement sont nombreuses. Mais tout nouvel accord doit respecter des paramètres essentiels : respecter pleinement la souveraineté de l'État et les intérêts stratégiques du pays ; aucun retour à un monopole ou à un droit de veto sur les infrastructures nationales ; une gouvernance équilibrée, sans clause de contrôle exclusive. Nous avons proposé à DP World de détenir 33,34% du capital de la nouvelle société SGTID. La même participation qu'elle détenait auparavant dans la société DCT, mais sans les privilèges exorbitants. La porte d'un accord juste et équilibré reste ouverte. Il lui appartient désormais de se positionner sur une base de partenariat respectueux de la souveraineté djiboutienne. ■ propos recueillis par ZL



Le terminal à conteneurs du port de Doraleh, objet du litige entre l'État et DP World.

La bataille de Doraleh

C'est un bras de fer homérique entre Djibouti et le géant émirati DP World, quatrième opérateur portuaire mondial (plus de 70 ports dans 48 pays). Une affaire politico-économico-juridique commencée en février 2018 avec la résiliation par l'État djiboutien de la concession sur le port à conteneurs de Doraleh (DCT devenu depuis SGTID). Le groupe dubaïote conteste depuis cette décision en multipliant les procédures devant la London Court of International Arbitration (LCIA) à Londres, mais aussi aux États-Unis et à Hong Kong. Dernier épisode particulièrement important, le 29 septembre dernier, la LCIA a rejeté la demande de DP World qui réclamait près d'un milliard de dollars à Port de Djibouti SA (PDSA). Le juge a estimé que la décision de résiliation relevait

exclusivement de la souveraineté de l'État, exonérant l'entreprise PDSA de toute responsabilité. Une victoire majeure pour Djibouti qui protège ainsi ses actifs portuaires. Sans pour autant clore le dossier, DP World tente toujours de faire exécuter d'autres décisions favorables rendues par la LCIA, notamment aux États-Unis et à Hong Kong. Depuis 2006, DP World bénéficiait d'une concession quasi exclusive de 50 ans sur le littoral djiboutien. L'entreprise s'est vu progressivement reprocher son manque d'investissements dans les infrastructures, notamment après la crise immobilière qui a secoué Dubaï en 2008. D'avoir limité le trafic en prétextant ses propres ports dubaïotes à celui de Djibouti, en particulier pour les opérations de transbordement. Tout en contrôlant intégralement l'entreprise DCT, via le pacte d'actionnaire. Se retrouvant ainsi sous cloche, Djibouti a

d'abord cherché à négocier un nouvel accord avant que l'affaire ne finisse devant les juridictions. Les enjeux de cette bataille sont considérables : pour Djibouti, il s'agit de préserver sa souveraineté portuaire, de garantir sa capacité d'investissement et de diversifier ses partenariats. L'entrée du groupe chinois China Merchants à hauteur de 23,5 % dans le capital de PDSA dès 2013, ou encore la récente concession du port de Tadjourah au groupe saoudien Red Sea Gateway Terminal, illustrent cette stratégie. L'idéal serait de parvenir à un accord équilibré permettant éventuellement un retour de DP World sur une plateforme portuaire incontournable du commerce mondial. En tenant compte des paramètres djiboutiens. Et tout en s'adaptant à un nouveau monde plus concurrentiel, où la souveraineté des États n'est plus négociable. ■ Rémy Doras

L'exigence durable

C'est l'un des plus faibles émetteurs de la planète. Pourtant, Djibouti subit de plein fouet les conséquences du dérèglement climatique : vagues de chaleur, inondations, montée des eaux. Face à ce défi existentiel, une stratégie ambitieuse se déploie, mêlant énergies renouvelables, dessalement de l'eau et innovations scientifiques. **par Rémy Darvas**

Bien que, avec sa faible population, Djibouti soit l'un des plus faibles émetteurs au monde de gaz à effet de serre (188^e rang selon Climatewatch en 2022), il demeure très vulnérable au changement climatique. Avec des alternances redoutables de longues périodes de chaleur et de brusques inondations. Durant les vingt dernières années, quatre épisodes de fortes pluies ont ainsi touché 200 000 personnes.

La parution, il y a un an, lors de la COP 29 à Bakou (Azerbaïdjan) du premier Rapport national sur le climat et le développement à Djibouti (CCDR), édité par la Banque mondiale, alertait sur l'intensification de ces changements climatiques à venir d'ici à 2050 : des vagues de chaleur encore plus extrêmes, des sécheresses et inondations plus fréquentes... Et sur les conséquences économiques qui en résultent : « Sans intervention rapide, le pays pourrait perdre

jusqu'à 6 % de son PIB par an d'ici à 2050, soit l'équivalent de près de quatre années de production économique », prévenait la Banque mondiale, qui chiffre les pertes à 14-15 milliards de dollars jusqu'au milieu du siècle. Alors que les températures ont augmenté d'un degré depuis 1974, elles pourraient encore croître de 1,5 degré dans les 25 prochaines années. À cet horizon, le nombre de jours à chaleur élevée pourrait doubler, passant de 66 à 123 (et tripler dans la capitale), et celui des jours tropicaux passer de 135 à 194 » fragilisant encore plus les moyens de subsistance des populations, notamment les éleveurs et les habitants des bidonvilles.

Les précipitations extrêmes enregistrées jusqu'à présent tous les dix ans devraient intervenir tous les six ans. Enfin, l'élévation du niveau de la mer de 22 centimètres d'ici à 2050 et de 69 centimètres d'ici à la fin du siècle, ainsi que l'érosion côtière menaceront



Red Sea Power

Le parc éolien Red Sea Power, dans le Goubet, dispose d'une capacité de production de 60 MW.

Objectif :
s'émanciper
des énergies
fossiles,
investir
dans les
renouvelables
et devenir le
premier pays
du continent
100 %
« propre ».

certaines des zones économiques les plus importantes de Djibouti, tandis que la hausse des températures de la mer met en péril les récifs coralliens et la pêche. Pour mieux appréhender ces phénomènes, Djibouti a mis sur pied en 2022 l'Observatoire régional de recherche pour l'environnement et le climat (ORREC), soutenu par l'Agence internationale de l'énergie atomique (IAEA), qui vise à étudier notamment l'origine des masses d'air porteuses de pluie, les taux de reconstitution des nappes phréatiques et le mouvement de l'eau à travers le cycle hydrologique.

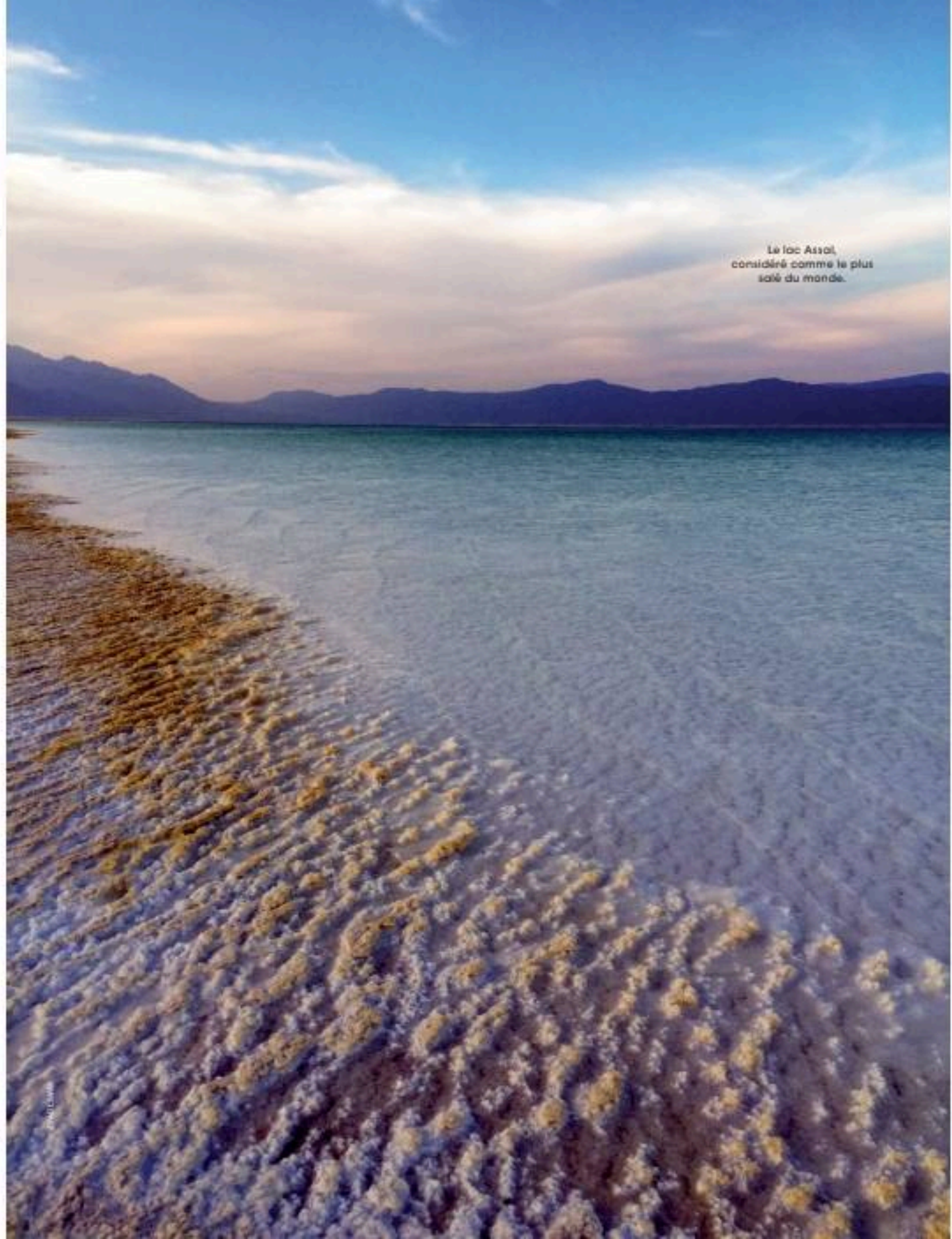
« L'objectif est de renforcer la coopération scientifique régionale et de promouvoir la résilience grâce à des projets innovants qui préviennent les conflits et garantissent une gestion durable des ressources naturelles », expliquait dans ces colonnes en mai dernier Nabil Mohamed Ahmed, ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, qui est à l'initiative de l'Observatoire. Parmi les buts atteints, ce dernier évoquait, entre autres, « le développement d'une méthodologie unique de surveillance de la nutrition humaine et animale à l'aide de technologies nucléaires ; la création d'un réseau de stations de surveillance hydroclimatique de la qualité de l'air, de l'eau et des sols ; la surveillance et le suivi des cyclones tropicaux ; l'appui aux agropasteurs dans la gestion des exploitations agricoles et de l'élevage grâce à l'utilisation d'analyses et de connaissances nucléaires ; l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) pour développer un modèle de prévision de la qualité des eaux souterraines dans l'aquifère transfrontalier. Et enfin, le développement d'un modèle dynamique local de prédiction des événements extrêmes, à une échelle de seulement trois kilomètres, là où les modèles globaux ont une échelle de 200 kilomètres ». L'autre versant ambitieux de la politique climatique djiboutienne pour inverser la courbe repose sur les investissements dans les énergies renouvelables pour réduire la dépendance aux combustibles fossiles et devenir ainsi le premier pays africain à énergie 100 % renouvelable. Inauguré en

2023, le parc éolien du Goubet (60 MW) a permis de réduire les émissions d'électricité de 83 % entre 2010 et 2020. D'une capacité de 25 MW, le projet de centrale solaire du Grand Bara (financé par Africa Finance Corporation à hauteur de 63 millions de dollars) devrait être complété par les marémotrices dans le Goubet et près du détroit de Bab el-Mandeb, par des forages géothermiques au lac Assal, dont le potentiel est évalué à 1 000 MW et un projet de 10 GW d'hydrogène vert.

FINANCEMENTS DE L'ONU ET DE L'UE

Alors que le pays connaît des précipitations très faibles, ne dispose pas de cours d'eau permanent, a une disponibilité en eau potable très limitée et des nappes aquifères très salinisées, il a inauguré en 2021 une usine de dessalement de l'eau à Doraleh (financée par l'Union européenne à hauteur de 73 millions d'euros). La même usine a bénéficié en 2023 d'un prêt de 79 millions d'euros pour doubler ses capacités en même temps que l'extension de trois stations à Doraleh, Balbala et Douda. Enfin la coopération avec le grand voisin éthiopien a permis d'augmenter l'approvisionnement en eau potable de 20 000 à 100 000 mètres cubes par jour. Le PNUD (agence de développement des Nations unies) a approuvé fin 2024 une enveloppe de 23,3 millions de dollars pour une meilleure gestion de l'eau durable et des ressources pastorales, tandis qu'une digue de deux kilomètres était construite pour protéger un quartier de Tadjourah des inondations et en parallèle développer la restauration des mangroves qui protègent la côte de l'érosion et des ondes de tempête. Enfin la même année a été lancé le projet Crews (3,6 millions de dollars) pour renforcer les capacités de prévision multirisques. Pour atteindre l'ensemble de ses objectifs de décarbonation et se protéger des changements climatiques trop intenses, les besoins de Djibouti se chiffrent à 2,7 milliards de dollars, selon la Banque mondiale, pour la période 2024-2030, dont 1,1 milliard pour des mesures prioritaires. ■

Le lac Assal, considéré comme le plus salé du monde.



La dure écologie du cargo

Alors que la décarbonation mondiale du transport maritime s'enlise, Djibouti prend les devants avec une taxe souveraine appliquée aux navires. Une initiative pionnière pour financer ses projets climatiques, mais aussi pour affirmer un leadership africain dans la transition écologique

par Rémy Darras

Comment réduire l'empreinte carbone du transport maritime mondial (3% du total des émissions de gaz à effet de serre) qui n'a cessé de croître entre 2019 et 2024 (de 884 à 974 millions de tonnes de CO₂) selon l'OCDE? Mi-octobre à Londres, l'Organisation maritime internationale (OMI) repoussait d'un an la ratification de l'accord NZF (cadre net-zéro), voté en avril, visant à taxer d'ici 2030 chaque navire, de 100 à 380 dollars.

Objectif pour cette industrie : atteindre une neutralité carbone à l'horizon 2050. Mais les très fortes pressions des États-Unis, de l'Arabie saoudite et de la Russie en ont eu raison. «Les États-Unis ne toléreront PAS cette arnaque verte mondiale sous forme de taxe sur le transport maritime et ne s'y conformeront d'aucune manière», avait tempêté le président Trump la veille sur son réseau social Truth Social. C'était compter sans la levée de boucliers des armateurs souhaitant administrer eux-mêmes la future manne au sein d'un «Fonds OMI» et craignant un patchwork de législations nationales.

Mais à Djibouti, «on ne peut pas attendre de telles échéances alors que l'urgence est quotidienne en matière d'éducation, d'énergie, de perte de biodiversité, de difficultés pastorales et agricoles, de sécheresse et surtout quand on dispose d'un tel potentiel solaire», réagit Ahmed Arita Ali, secrétaire général de la Fondation Africa Sovereign Carbon Registry (ASCR), ancien ambassadeur au Japon, entouré par l'ancien président du Conseil constitutionnel Abdi Ibrahim Absieh et de Mohamed Abdillahi Wais, secrétaire général de la Présidence. Un organisme rejoint récemment par des personnalités comme l'ex-Premier ministre nigérien Ibrahim Assane Mayaki, ou encore l'ancienne ministre française de l'Environnement et avocate Corinne Lepage.

En vigueur depuis 2023, ce dispositif «Pollueurs-Payeurs» (entériné par les Accords de Paris en 2015) mis en place par la Fondation permet de prélever 17 dollars par tonne de CO₂ sur chaque bateau accostant à Djibouti, ainsi que, spécificité nationale, sur chaque compagnie aérienne - secteur où la mesure n'a pas suscité autant de débats.

Et ce, alors que «d'autres ports dans la région comme Djeddah ou Salalah n'appliquent pas ce registre», souligne Aboubaker Omar Hadi, président de l'Autorité des ports et zones franches de Djibouti.

«UN BRUXELLES DU MARCHÉ CARBONE»

En pratique, les fonds sont versés dans une banque de la place djiboutienne et reversés aux pays qui y disposent d'un sous-compte, sous l'œil attentif de cabinets d'audit et de vérification. «Nous devenons un Bruxelles du marché carbone souverain africain!», s'enthousiasme le secrétaire général.

Décidée en 2022 par le président Ismail Omar Guelleh au retour de la Cop 27 de Charm el-Cheikh, l'initiative s'inspire directement du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (EU ETS) où il a déjà permis de collecter 33 milliards d'euros en 2023 (90 à 100 euros la tonne). L'armateur paye 50% au pays de départ et 50% au pays destinataire. Mais faute de mécanisme réciproque, la partie revenant aux États africains se perdait jusque-là sur le marché de compensation carbone international. Sans qu'ils en voient vraiment la couleur.

Plus de vingt millions de dollars pourraient ainsi être perçus par le registre djiboutien à terme. Il s'agit aussi de démontrer que l'Afrique est en mesure d'harmoniser son mécanisme et de gérer de manière souveraine les fonds «au lieu d'attendre un pourcentage dans cinq ans sur les apports

des uns et des autres et qui seraient en plus gérés de manière globale par l'industrie», poursuit le secrétaire général, qui assure aussi qu'il n'y a aucun bras de fer avec l'OMI.

Sur le terrain, le registre a déjà permis de financer une cinquantaine de projets, notamment la préservation et la restauration des sols sur le plateau d'Ayladou, le replantage de 15000 palétuviers sur les côtes de Douda, Ras Ali, Godoria et Khor Angar, la protection des tortues marines sur les îles de Moucha et Maskali, des véhicules solaires pour l'aéroport, la collecte de trois tonnes de déchets plastiques et bientôt la production de biochar dans la forêt du Day, la valorisation du bois mort, une unité de production d'eau atmosphérique au lac Abbé.

Après avoir convaincu le président Brice Clotaire Oligui Nguema, le Gabon a rejoint en janvier 2025 l'initiative. Et la petite république d'Afrique de l'est poursuit son plaidoyer panafricain à travers un marathon diplomatique qui a conduit ses émissaires à

rencontrer, entre autres, le Premier ministre guinéen Amadou Oury Bah, Denis Christel Sassou Nguesso, ministre congolais de la Coopération internationale, le chef de cabinet de la présidence camerounaise Samuel Mvondo Ayolo ou encore le Premier ministre tanzanien Kassim Majaliwa. Maurice et le Togo font aussi partie des pays approchés.

Ancien ministre djiboutien des Affaires étrangères, Mahmoud Youssouf a apporté à la Fondation, en septembre lors du second Sommet africain pour le climat à Addis-Abeba, le précieux soutien de la Commission de l'Union africaine (UA) qu'il préside depuis cette année. Lors de l'assemblée générale des Nations unies à New York, son successeur au ministère djiboutien des Affaires étrangères, Abdoukader Houssein Omar, a rappelé la singularité de cette initiative pour que l'Afrique puisse parler d'une même voix. Une voix que Djibouti entend également porter le 30 novembre prochain lors de la COP 30 à Belém. ■

Un dispositif «pollueur-payeur» permet de prélever 17 dollars par tonne de CO₂ sur chaque navire accostant à Djibouti.



Carte postale : voyagez Djibouti !

Tourné vers l'Orient, ce petit bout de terre porte en lui toute la beauté sauvage d'une nature façonnée par l'eau et le feu. par **Zyad Limam**

Ici, nous sommes presque à l'origine du monde, sur la faille du grand rift, à la pointe de la corne de la corne de l'Afrique, à l'un des points les plus orientaux du continent. Une terre volcanique, animée par de puissantes forces tectoniques et géothermiques, qui s'ouvre sur la mer Rouge et l'océan Indien. Un territoire qui offre un spectacle géologique unique, presque mystique.

Le lac Assal, troisième point le plus bas de la planète, brille de ses cristaux de sel sous un soleil implacable, donnant au paysage des allures de mirage. Plus loin, le lac Abbé dévoile ses cheminées calcaires fumantes, témoins de l'activité tellurique intense qui façonne cette région depuis des millénaires. C'est un décor lunaire, hors du temps, où l'on ressent physiquement le souffle originel de la Terre.

Ici le désert minéral côtoie des fonds marins d'une richesse exceptionnelle. Le désert du Grand Bara, ses dunes mouvantes et ses vents puissants offrent un terrain idéal pour les sports de nature. Le golfe de Tadjourah abrite des récifs coralliens parmi les plus préservés au monde, où évolue en majesté le requin-baleine, géant pacifique des océans. Plongeurs, scientifiques et amoureux de nature affluent pour observer cette biodiversité intacte.

Djibouti fait le pari d'un tourisme durable, respectueux de ses écosystèmes. Le pays renforce progressivement sa capacité hôtelière. Et vise plus d'un demi-million de visiteurs d'ici à 2030-2035. Le chantier est conséquent, en termes d'infrastructures et de formation, mais Djibouti n'est pas si «loin», le nombre de dessertes aériennes augmente et le voyage en vaut la peine! ■

Le golfe de Tadjourah,
enclave naturelle préservée.