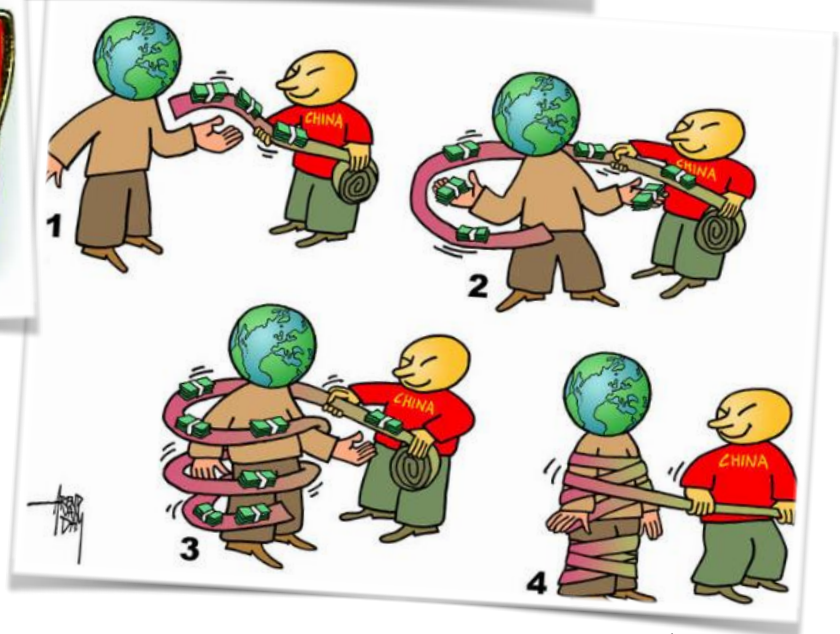
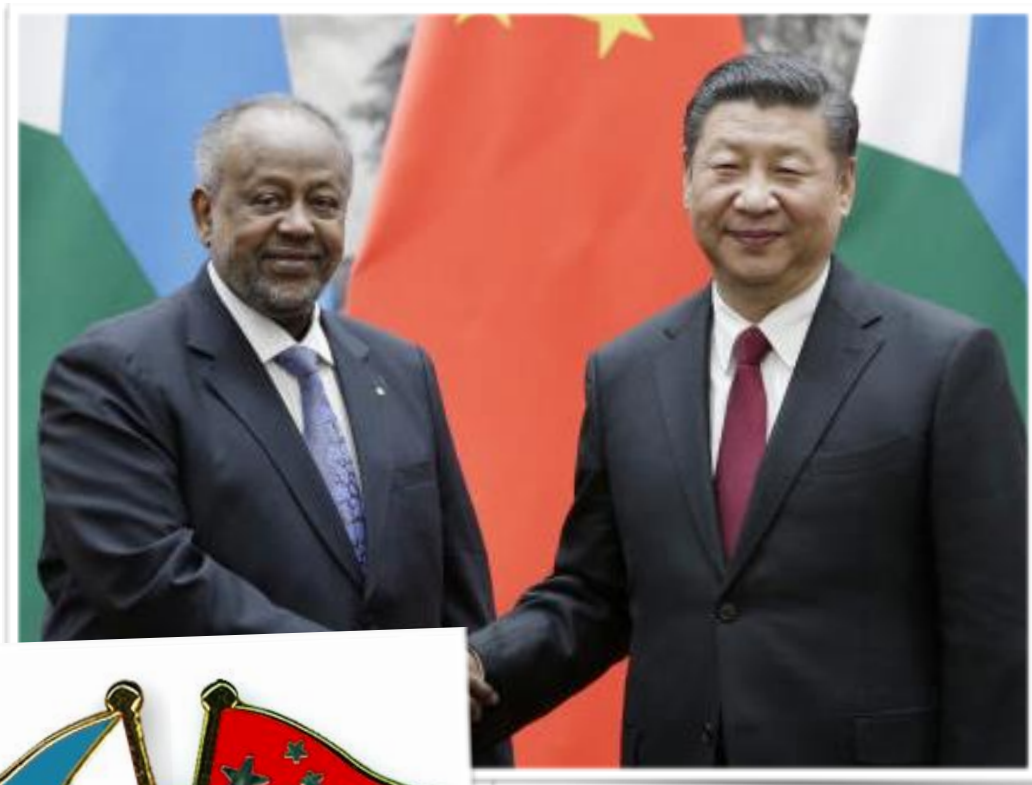


LA CHINE À DJIBOUTI

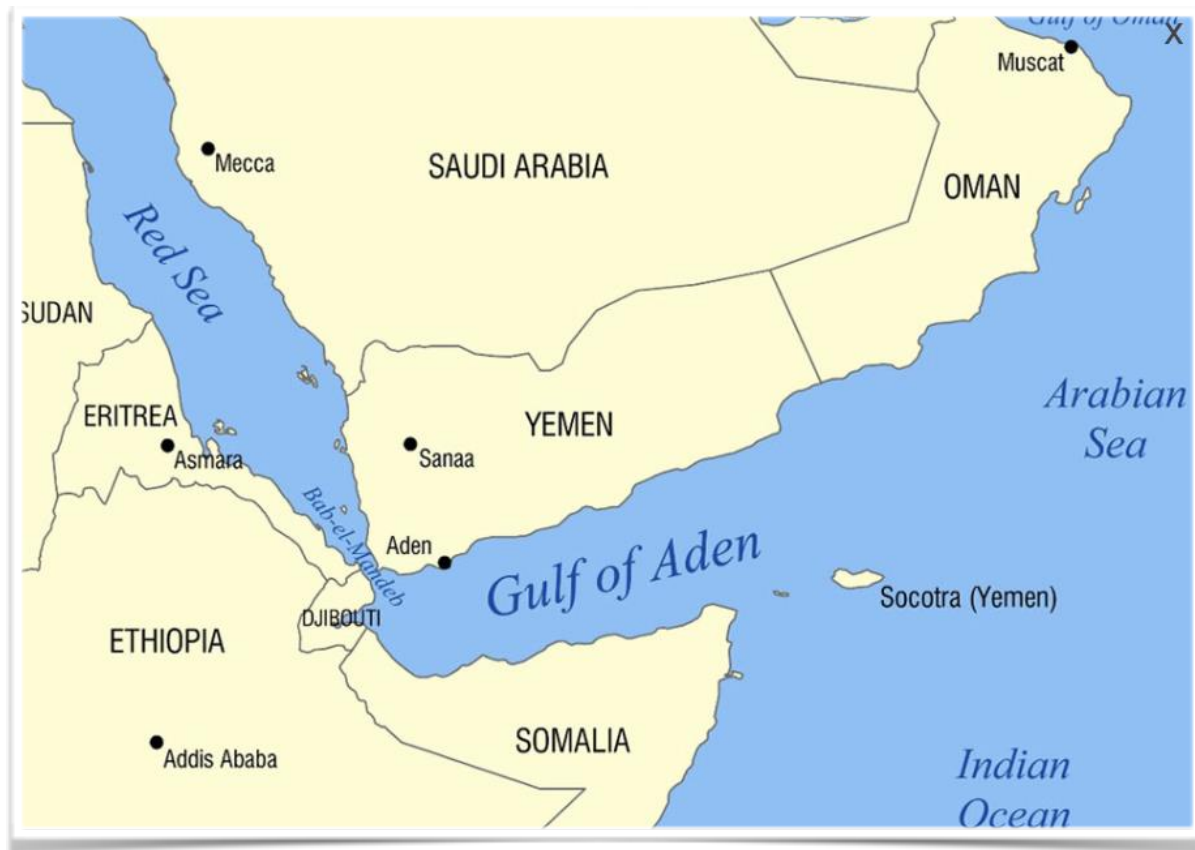


Zalina ISRAPILOVA

Solène MBOUSSA

Ce dossier a été réalisé dans le cadre de l'évaluation finale du cours intitulé « *Géopolitique de l'Eurasie - Enjeux politiques des nouvelles routes de la soie* », enseigné par Monsieur Jean-Robert Raviot.

« *Qui possède la mer Rouge possède le monde.* »
Gabriel Hanotaux (1853-1944), diplomate français



Carte représentant la position géographique de Djibouti

Introduction

Djibouti est un État de la corne de l'Afrique, situé à l'entrée de la mer Rouge et à l'est du golfe d'Aden. Il partage des frontières avec la Somalie au sud-est, l'Éthiopie, au sud et à l'ouest, et l'Érythrée, au nord. D'une superficie de 23 200 km² et d'une population d'environ 1,010,435 habitants en 2022, Djibouti est séparé de la péninsule arabique par le détroit de Bab el-Mandeb, qui est à la fois un emplacement stratégique important et l'un des couloirs de navigation les plus fréquentés au monde. Malgré ces avantages, Djibouti est un pays qui semble être limité par ses dimensions géographiques, son économie ou encore sa position régionale. En effet, il est entouré de voisins instables, tel que le Yémen qui est le théâtre d'affrontements de puissances, l'Éthiopie qui traverse une guerre civile ou encore la Somalie, fragilisée par sa province sécessionniste et la présence de groupes terroristes. Sa petite taille l'empêche de disposer de nombreuses ressources naturelles et terres cultivables, une difficulté accentuée par de faibles taux de précipitations. De ce fait, son économie est peu diversifiée car elle repose sur le secteur des services, et souffre d'un faible accès à l'électricité, pourtant nécessaire à son développement.

Malgré ces difficultés, les autorités djiboutiennes ont affirmé, en 2014, leur volonté de devenir « un pôle économique, financier et commercial international et régional » d'ici 2035, via

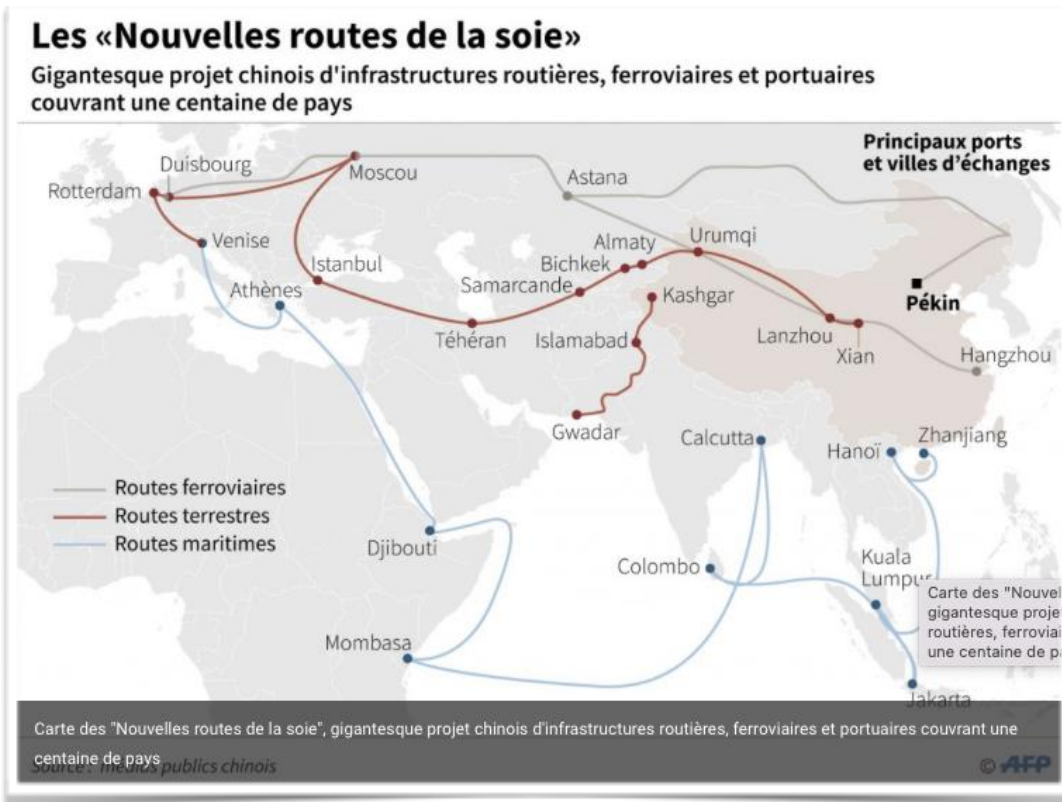
la publication de son plan de développement *Vision Djibouti 2035*. Ils souhaitent ainsi diversifier leur économie à travers la pêche, les nouvelles technologies de l'information et de la communication ou encore la finance. Relié à d'importants câbles sous-marins, Djibouti voudrait devenir une véritable « plateforme numérique » internationale : grâce au développement d'institutions financières et de zones économiques spéciales (ZES), il a pour ambition d'attirer de nombreux investisseurs étrangers. La Chine fait partie de ces partenaires : en 2017, elle a établi au sein de ce pays sa première base militaire permanente à l'étranger, depuis 2018, Djibouti participe au développement de la Route de la soie et Pékin est désormais le principal créancier de ce pays. **En raison de l'asymétrie des rapports de force entre les deux Etats, Djibouti souffre-t-il de l'influence grandissante de la Chine en son sein et de l'établissement de sa route commerciale ?**

Dans un premier temps, nous allons présenter les principaux projets d'investissements chinois et démontrer la relative marge de manœuvre que conserve Djibouti dans leur développement. Ensuite, nous analyserons les ambitions chinoises dans l'établissement de sa base militaire, des ambitions qui, malgré les réticences des puissances étrangères présentes, permettent à Djibouti de préserver son autonomie dans le choix de ses partenaires.

I) Djibouti au cœur de la Nouvelle route de la soie

Depuis 1949, la Chine et l'Afrique entretiennent des relations privilégiées. En effet, afin de se rapprocher du continent, Pékin met en avant une histoire commune et des valeurs partagées, telles que la lutte contre l'impérialisme occidental, l'affirmation de la souveraineté ou encore le droit à l'autodétermination. Ainsi, la Chine projette l'image d'un « pays frère », avec lequel il faut construire « une communauté d'avenir partagé ». Une stratégie affirmée le 12 novembre 2020, lors du vingtième anniversaire du Forum sur la coopération sino-africaine, par le conseiller d'Etat et ministre des Affaires étrangères chinois, Wang Yi : « *dans la grande famille sino-africaine, tous les membres, malgré leur taille et leur niveau de développement, sont des frères qui se respectent mutuellement et qui se traitent sur un pied d'égalité* ».

Depuis le début des années 2000, la Chine manifeste un intérêt pour Djibouti. En effet, elle a effectué des investissements dans la construction de stades, d'écoles, dans la rénovation de routes ou de bâtiments officiels comme le ministère des Affaires étrangères. Avec l'arrivée de Xi Jinping au pouvoir en 2013 et l'établissement des « nouvelles routes de la soie », les investissements chinois à l'étranger se sont accentués. De par sa position stratégique, Djibouti est devenu un partenaire idéal dans le développement de ces routes. Ainsi, la Chine a directement financé de grands projets souhaités par les autorités locales, comme l'a déclaré le ministre des Affaires étrangères djiboutien: « *Nous avons saisi la main tendue par la Chine ; aucun autre pays ne nous a proposé de prendre le relais pour financer nos infrastructures.* »



Les trois principaux investissements chinois à Djibouti sont la Djibouti Free Trade Zone (DIFTZ), Doraleh Multi-Purpose Port (DMPP) et la ligne de chemin de fer entre Addis-Abeba et Djibouti. Le nouvel engouement chinois pour Djibouti est à hauteur de 15 milliards de dollars d'investissements pour la construction de nouvelles infrastructures. Celles-ci sont en grande partie financées par la Exim Bank of China et des bailleurs de fonds internationaux.



Carte représentant le port de Doraleh ainsi que la zone franche, publiée sur le compte Twitter officiel de l'Autorité djiboutienne des ports et des zones franches. La traduction des noms en mandarin et en anglais démontre la prépondérance de la Chine dans l'économie du pays.

En 2017, le port polyvalent de Doraleh a été inauguré. D'une superficie de 690 hectares et d'une capacité de stockage de 2 millions de tonnes de marchandises par an, il est le plus grand port du pays. Sa construction s'est élevée à 590 millions de dollars soit environ 405 millions financés par la China Merchant Holding. Inaugurée, en 2018, la Djibouti Free Trade Zone a pour ambition de devenir la plus grande zone franche du continent. D'une superficie de 240 hectares, celle-ci devrait recouvrir 4800 hectares d'ici 2028. Sa construction confirme l'ambition de Djibouti de devenir un véritable hub commercial international car la zone est dédiée au développement d'entreprises et est équipée de télécommunications, routes, bureaux ou encore de dortoirs. Lors de son inauguration, vingt-et-une entreprises, majoritairement chinoises, se sont engagées à s'y installer et bénéficieront d'avantages fiscaux. Elle sera détenue à 60% par l'Autorité djiboutienne des ports et des zones franches, 30% par la China Merchant Group et 10% par le port chinois de Dalian.

1. La ligne de chemin de fer Addis Abeba-Djibouti : un projet se heurtant à des contraintes logistiques et géopolitiques

La proximité de Djibouti avec son voisin éthiopien lui a permis d'attirer l'attention des investisseurs chinois. En effet, depuis l'indépendance de l'Erythrée en 1993, ce pays est dépourvu de littoral, ce qui l'a rendu très dépendant de Djibouti : 95% du commerce maritime éthiopien traverse ses ports. Chaque année, Addis-Abeba lui verse 1,5 à 2 millions de dollars afin de pouvoir bénéficier de ses services portuaires. A travers Djibouti, la Chine souhaite avoir accès à ce géant démographique et économique est-africain. Ainsi, une ligne de chemin de fer reliant la capitale éthiopienne, Addis-Abeba, à Djibouti a été inaugurée en 2018, un siècle après l'ouverture de la première ligne établie lors de la colonisation française. Longue de 756 km, elle a été construite par les entreprises China Railway Engineering Corporation et China Civil Engineering Construction, et financée à une hauteur de 4,2 milliards de dollars américains, remboursable sur vingt-cinq ans, faisant d'elle l'un des plus gros projets d'investissements chinois effectué à Djibouti.



Première ligne ferroviaire entièrement électrifiée du continent, elle a pour ambition de faire entrer l'Éthiopie dans la liste des pays à revenus intermédiaires d'ici 2025, en réduisant le coût de transport de ses importations et exportations. De plus, contrairement à l'acheminement de marchandises par camions, le train permet de diminuer leur temps de trajet (dix heures au lieu de deux jours) et d'en stocker davantage, ce qui renforcerait à terme l'activité du port de Doraleh, relié par la ligne. Le chemin de fer sera contrôlé par les deux compagnies chinoises jusqu'en 2023, avant d'être cédé à l'Ethiopian Railways Corporation.

Or, malgré les objectifs de développement de ce projet, celui-ci fait face à des obstacles logistiques et géopolitiques. En effet, dès sa construction en 2015, une querelle avait éclaté entre Djibouti et la Chine en raison du coût élevé de son électrification. Aujourd'hui, ce problème énergétique perdure : les coupures d'électricité régulières ainsi que les actes de vandalisme ne permettent pas la rentabilisation de cet investissement. En effet, seulement deux trains sur les six prévus circulent par jour. Ce résultat décevant, ainsi que la rupture de l'accord de concession par

Djibouti avec DP World, au sujet du port de Doraleh¹, a encouragé l’Ethiopie a diversifié ses partenaires commerciaux, en se tournant par exemple vers les ports kényans, érythréens et soudanais.

De plus, la guerre civile que traverse l’Ethiopie depuis le mois de novembre 2020 est une menace pour la viabilité de cette infrastructure. Jusqu’à la nomination d’Abiy Ahmed en tant que Premier ministre en 2018, le pays était dirigé par une élite originaire de la région du Tigré, située au nord de l’Ethiopie. Les tensions se sont accumulées entre le parti au pouvoir et les Tigréens, jusqu’à ce que ces derniers ne décident d’organiser leurs propres élections législatives en septembre 2020, contrairement à la décision des autorités centrales qui souhaitaient les repousser en raison de la pandémie. La guerre a éclaté deux mois plus tard lorsque le Premier ministre a accusé les Tigréens d’avoir attaqué une base de l’armée, ce qui a justifié l’envoi de troupes au sein de la région en représailles. Deux ans plus tard, le conflit gronde toujours et est un risque pour Djibouti car il s’est étendu dans une région frontalière, l’Afar. De manière générale, si le gouvernement d’Abiy Ahmed est renversé, l’instabilité de cet Etat voisin sera aggravée, les liens commerciaux, ainsi que les investissements chinois, risquant alors d’être interrompus.

Cette guerre s’ajoute à des menaces sécuritaires qui inquiètent la Chine : soucieuse de protéger ses intérêts, celle-ci a nommé pour la première fois, en janvier 2022, un émissaire dans la corne de l’Afrique. Cette décision est intervenue en même temps que la nomination d’un représentant américain, ce qui concurrence la médiation de Washington dans les conflits de la région. Le Ministre des affaires étrangères chinois, Wang Li, avait justifié ce choix en arguant que : « Certains grands pays en dehors de la région ont utilisé la corne de l’Afrique comme arène pour des jeux géopolitiques ces dernières années, provoquant chaos et conflits dans la région », en précisant qu’ils n’allaient toutefois pas s’ingérer dans leurs affaires intérieures.

2. Un risque de surendettement ?

La Chine est le principal créancier, partenaire commercial et investisseur en termes de projets d’infrastructures et de bâtiments de Djibouti. En 2017, Xi Jinping et Ismaël Omar Guelleh se sont rencontrés à Pékin afin de lancer officiellement leur « partenariat stratégique », l’année suivante, Djibouti a accepté de participer au développement de la Nouvelle route de la soie. Une relation si importante qu’en 2019, cet Etat africain à majorité musulmane a soutenu la politique de Pékin menée dans le Xinjiang, en cosignant une lettre à destination de la Commission des droits humains des Nations unies, aux côtés de cinquante autres Etats.

¹ En juin 2000, un partenariat est scellé entre Djibouti et Dubaï Port World pour l’extension du port de Djibouti et du terminal à conteneurs de Doraleh. Mais en 2006, les autorités djiboutiennes dénoncent le contrat conclu avec DP World et accusent l’opérateur portuaire d’avoir corrompu un agent public. Après un vote du parlement djiboutien le 8 novembre 2017, le gouvernement résilie, avec effet immédiat et de manière unilatérale, la concession du terminal à conteneurs de Doraleh. Il s’appuie pour ce faire sur la loi du 8 novembre 2017 (portant sur les contrats d’infrastructures stratégiques) de protection des intérêts supérieurs de la nation. DP World mène une guerre judiciaire contre l’Etat djiboutien et l’opérateur portuaire China Merchants Port Holdings Co Limited, qui a repris une partie de ses parts, devant les tribunaux internationaux. DP World a gagné la bataille en 2019 et 2020.

De par son rôle prépondérant dans les investissements, la China Exim Bank a participé à l'augmentation de la dette publique djiboutienne : selon le FMI, entre 2013 et 2018, celle-ci est passée de 34% à 72% de son PIB. La construction du port de Doraleh et de la ligne de chemin de fer seraient les principales causes de cet endettement. Cette hausse importante serait due à une mauvaise gestion des risques de la part des Chinois et Djiboutiens, à un plan de développement trop ambitieux vis-à-vis des capacités de remboursements et d'un manque de main-d'oeuvre locale qualifiée. Si Djibouti a pris le risque de s'endetter, c'est parce que la Chine était le seul pays à avoir accepté d'investir dans des projets d'aussi grande ampleur. Mais les spécialistes craignent la répétition d'un scénario sri lankais : en 2019, incapable de rembourser ses créances auprès de la Chine, le Sri Lanka a dû lui céder le contrôle d'un de ses ports en eaux profondes pour 99 ans. Pour Djibouti, dont Pékin détient 70% de sa dette, le remboursement de ses prêts via la saisie d'une partie de ses infrastructures est une réelle menace. Le FMI a exprimé sa préoccupation quant à la stratégie chinoise visant à prêter sans limitation à des pays financièrement fragiles, qui auront les plus grandes difficultés à rembourser. Cette stratégie, loin d'être imprudente, est peut-être le retour délibéré vers une forme d'impérialisme que les puissances européennes ont elles-mêmes pratiqué au XIXe siècle, et qui permet de prendre le contrôle d'un pays par ses infrastructures.

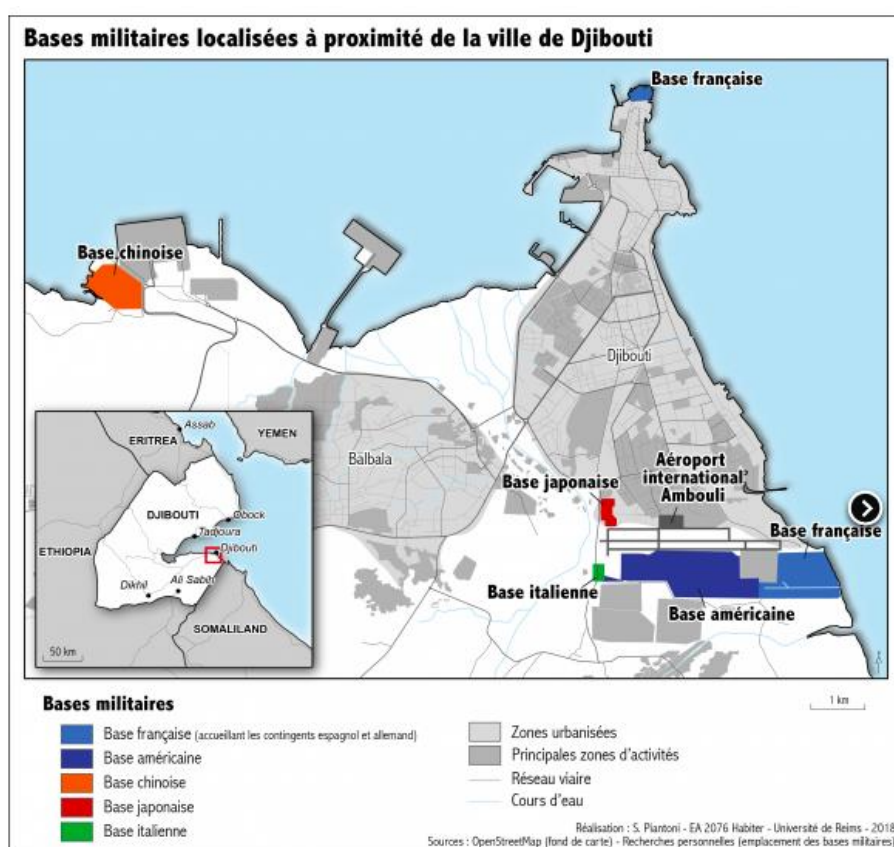
Or, même si la dépendance de Djibouti vis-à-vis de la Chine s'est accrue au fil des ans, depuis 2018, Guelleh tente de la réduire en renégociant ses engagements financiers vis-à-vis de la Chine, en œuvrant aux côtés du FMI afin d'alléger sa dette, en mettant fin ou en retardant l'établissement de gros projets et en maintenant la diversité de ses partenaires. En effet, la China Exim Bank a par exemple accepté d'allonger le délai de remboursement du prêt accordé au projet de chemin de fer et de baisser son taux d'intérêt : ainsi, en 2019, le prêt ne représentait plus que 12% du PIB, au lieu des 16% initiaux. Les projets de construction de deux aéroports, censés être inaugurés en 2016 et 2018, financés par la China Civil Engineering Construction Corporation à une hauteur de 600 millions de dollars, ont été abandonnés en raison du fort taux d'endettement djiboutien. Afin de diversifier ses partenaires, depuis 2017, Djibouti a intensifié ses relations avec l'Arabie Saoudite afin de contrer l'influence iranienne au Yémen et s'est vue accorder des prêts concessionnels (à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché) par ce pays à travers le Fond saoudien pour le développement.

II) L'établissement d'une base militaire chinoise à Djibouti : une menace pour l'équilibre des puissances ?

1. Djibouti, un « Etat garnison »

Le détroit de Bab-el-Mandeb, qui sépare Djibouti du Yémen, est une zone essentielle dans le commerce maritime mondial car il est situé entre la mer Rouge et le golfe d'Aden, qui relie l'océan Indien. Ce dernier est d'une grande importance stratégique car il représente 36% de l'économie maritime mondiale, 55% de la population de la planète y réside et il est composé des deux tiers des détroits les plus dynamiques du globe. Bab-el-Mandeb est un passage vital pour le commerce - en particulier pour les hydrocarbures -, entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique car en 2017, celui-ci représentait environ 9% de la totalité du transit pétrolier maritime (or noir brut et raffiné), soit environ 3,6 millions de barils par jour en direction de l'Europe et 2,6 millions vers l'Asie. Une importance stratégique qui s'est accrue lorsque diverses crises ont renforcé la nécessité des

puissances étrangères de protéger la liberté de navigation : la piraterie au large de la corne de l'Afrique, l'implantation de groupes terroristes – au début des années 2000, un pétrolier français et un destroyer américain transitant dans la zone avaient été les cibles d'Al Qaeda -, ou encore l'éclatement de la guerre au Yémen en 2014.



Ainsi, pour ces raisons, Djibouti possède l'une des plus fortes densités de bases militaires étrangères au monde car les puissances souhaitent protéger leurs intérêts. Malgré son indépendance en 1977, la France, ancienne métropole coloniale, a préservé au sein de ce pays ses infrastructures militaires. En 2013, *Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* soulignait l'importance de cette zone : « Pour la France et pour l'Europe, la sécurité de l'océan Indien, voie d'accès maritime vers l'Asie, est de ce point de vue une priorité. Zone de transit pour le commerce

international, l'océan Indien se situe au cœur d'enjeux stratégiques mondiaux, comme en témoigne la présence permanente des marines américaines, asiatiques et européennes". Les Forces françaises stationnées à Djibouti (FFDJ) sont la plus grande présence française en Afrique, ce qui lui permet d'intervenir rapidement en cas de crises, comme l'ont démontré les opérations « Barkhane » au Sahel ou « Sangaris » en Centrafrique. De plus, cette présence facilite la protection de ses voies de communication maritime et la lutte contre le terrorisme. En effet, en 2018, 95% des échanges extracommunautaires (échanges entre un État membre de l'UE et un État hors de l'UE) se faisaient par voie maritime, en particulier vers l'Asie. Djibouti permet à la France de communiquer avec les pays du Golfe, la Réunion, Mayotte et l'océan Indien. Depuis 2011, la France s'est engagée à protéger l'intégrité territoriale et la sécurité de Djibouti, mais cette protection est relative car elle n'est pas intervenue lors d'un conflit frontalier entre Djibouti et l'Erythrée en 2008. Cela a encouragé Djibouti à diversifier ses partenaires militaires.

Les Etats-Unis possèdent le plus grand complexe militaire étranger dans le pays : présents depuis le début des années 2000, ils souhaitent mener la « guerre contre la terreur » en Somalie et au Yémen. La piraterie a favorisé l'installation de bases militaires japonaise en 2011, italienne en 2012 et chinoise en 2017. Pour Djibouti, ces présences militaires étrangères lui permettent d'être des sources de revenus et d'activité économique. En effet, grâce à ces bases, cet Etat récolte 56 millions d'euros par an par les Etats-Unis, 30 millions d'euros par la France, 17 millions de d'euros par la Chine, 3 millions d'euros par le Japon, soit près de 10% du PIB djiboutien. De plus, l'autorité du régime de Guelleh est consolidée car les puissances étrangères, dépendantes de ce pays, ferment les yeux sur le non-respect de l'Etat de droit, comme l'atteste l'absence de missions d'observation électorale en son sein. Elles peuvent aussi plaider pour Djibouti auprès des institutions internationales. Enfin, en accueillant des Etats aux ambitions opposées, Djibouti a la possibilité de ne pas prendre parti dans le jeu des puissances et peut ainsi développer sa propre ligne diplomatique.

2. Une volonté de la Chine d'accentuer sa présence militaire à l'étranger ?

Paradoxalement, la présence de bases militaires en son sein permet à Djibouti de maintenir une certaine marge d'autonomie. En effet, l'annonce d'une installation chinoise a provoqué les réticences de la France et des Etats-Unis : l'ambassadeur américain avait d'ailleurs alerté sur les risques d'espionnage de la part de la Chine, car leurs bases sont voisines. Malgré ces critiques, Ismaël Omar Guelleh a pu maintenir sa décision car les puissances étrangères, bien que très influentes, ont besoin de Djibouti afin de protéger leurs intérêts. En effet, la France bénéficie d'un contrat de location assez faible par rapport à sa surface occupée, contrairement aux autres Etats présents. Ainsi, en acceptant l'établissement d'une base chinoise, cela permet à Djibouti de ne pas prendre parti dans le jeu des puissances et de conserver diverses sources de financements. De plus, selon des associations de défense des droits humains, cette dépendance stratégique n'encourage pas les Etats locataires à critiquer les répressions effectuées par le régime en place sur sa population.

En construisant sa première base militaire permanente à l'étranger, la Chine rompt avec son principe de non-intervention dans les affaires internes des Etats. Officiellement, c'est « un projet d'infrastructure offrant un support logistique aux convois de militaires chinois », qui permet de faciliter les opérations de maintien de la paix et humanitaires en Afrique ainsi que de protéger la circulation de leurs navires. La hausse de ses investissements ainsi que le nombre croissant de ses ressortissants présents dans cette région – en 2015, des citoyens résidant au Yémen ont dû

être évacué d'urgence à Djibouti, un évènement qui a possiblement accentué le rôle stratégique de ce pays -, ont favorisé cette décision. Une volonté de protéger leurs intérêts clairement affirmée dans le *Livre blanc* chinois de 2015, qui établit les grands principes de défense de la République populaire. Elle n'a pour l'instant pas encore utilisé sa présence à Djibouti dans le cadre des Nations unies, mais elle lui a permis de déployer, en 2017, son navire-hôpital, le *Peace Ark*, à des fins humanitaires. Ayant pour ambition de protéger ses intérêts, la base militaire pourrait servir, en cas de crises locales (conflits, terrorisme...), à collecter des informations, à faire évacuer ses ressortissants ou encore à mener des frappes ciblées. Son utilisation dépendra des futures crises à venir, dans lesquelles la Chine souhaitera s'impliquer. L'établissement d'installations souterraines ou les tentatives d'évitement des survols étrangers témoignent de son manque de transparence quant à ses réels objectifs.

La Chine n'a de présence militaire permanente qu'à Djibouti et au Tadjikistan, elle est la principale fournisseuse de troupes aux missions de l'ONU parmi les membres du Conseil de Sécurité, et la neuvième au monde. Selon le rapport du Département de la défense au Congrès américain (2021), la Chine souhaiterait s'installer dans d'autres pays, tels que le Kenya ou encore la Tanzanie. Même si elle ne communique pas officiellement sur sa volonté d'établir un réseau militaire capable de soutenir ses prochaines opérations, ses décisions d'acquérir des porte-avions ou encore des avions de transport de longue portée témoignent de son désir d'améliorer ses capacités de projection.

Conclusion

Malgré son statut de « petit Etat », Djibouti tente d'exploiter sa position géographique afin d'acquérir diverses sources de financements, nécessaires à son développement. La stabilité du régime d'Ismail Omar Guelleh, dans un environnement traversé par de multiples crises, renforce son attractivité auprès des puissances étrangères. En se rendant indispensable vis-à-vis de ces Etats, qui souhaitent avant tout protéger leurs intérêts dans un des passages maritimes les plus importants au monde, Djibouti limite leurs capacités d'influer sur ses décisions et conserve une certaine autonomie. Afin de préserver sa souveraineté, Djibouti doit donc maintenir l'équilibre entre les puissances. De plus, du fait de cette dépendance stratégique, l'autorité du régime est consolidée car les Etats étrangers rechignent à critiquer ses violations des droits humains. Un maintien de sa souveraineté qui profite à la Chine : en effet, celle-ci a pu se déployer de façon permanente dans le pays, via l'installation de sa base militaire, malgré les réticences des autres puissances.

Cet avantage géostratégique lui a permis d'attirer les investissements de l'une des économies les plus puissantes de la planète et d'établir de nombreuses infrastructures. Mais, une mauvaise appréhension des obstacles logistiques, tant de la part des autorités djiboutiennes que chinoises, ainsi qu'un environnement instable fragilisent la rentabilité de ces projets. Ces résultats décevants favorisent l'attractivité de ports concurrents, tel que celui de Berbera en Somalie, financé par le groupe DP World, qui souhaiterait lui aussi devenir un hub commercial international. De plus, comme le soulignent de nombreux experts et institutions financières, le poids conséquent de Pékin dans l'économie djiboutienne est un risque pour sa souveraineté : l'octroi de prêts pharaoniques font craindre la saisie de ses infrastructures par le créancier chinois. Les autorités djiboutiennes tentent malgré tout de renégocier les termes de ces

investissements, mais l'empreinte chinoise dans sa dette publique demeure néanmoins importante.

Tous ces grands projets d'infrastructures ont-ils réellement aidé au développement du pays ? Le port de Doraleh, par exemple, n'a que peu fait pour l'emploi local et « *il semble essentiellement tourné vers l'extérieur* » selon le chercheur Thierry Pairault. Autrement dit, ce sont en grande partie des entreprises chinoises qui en profitent. De plus, les financements chinois n'ont eu qu'un impact très limité pour les Djiboutiens : en effet, plus de 70% de la population vit aujourd'hui avec un peu moins de trois dollars par jour. Le manque de rentabilité de certains projets ont peut-être refroidi l'enthousiasme des investisseurs chinois, mais cela ne remet pas pour autant en cause leur présence dans le pays : Djibouti reste un élément important des nouvelles routes de la soie.

Bibliographie

Pairault Thierry, « Lin Yifu, l'Afrique et le modèle chinois d'émergence », Revue de la régulation, n° 25, 1er semestre/Spring 2019, à <http://journals.openedition.org/regulation/14529>

Ministère du Commerce de la République populaire de Chine, « Le ministère du Commerce publie le Bulletin statistique sur les investissements directs chinois à l'étranger en 2018 », 27 September 2019, <http://french.mofcom.gov.cn/article/actualite/201909/20190902901341.shtml>

Thierry Pairault. La China Merchants a Djibouti: de la route maritime a la route numerique de la soie. Espace Geographique et Societe Marocaine, CNRST-IMIST, 2018, L Afrique maritime, pp.59-79.
halshs-01917545

Le ministère du Commerce publie le Bulletin statistique sur les investissements directs chinois à l'étranger en 2018, <http://french.mofcom.gov.cn/article/actualite/201909/20190902901341.shtml>

James M. Inhofe, Martin Heinrich., « Copie originale de la lettre des sénateurs », United States Senat, 2 mai 2018, https://admin.govexec.com/media/gbc/docs/pdfs_edit/05_02_18_letter_to_john_bolton_re_djibouti_signed.pdf

Constas Paris, « China Tightens Grip on East African Port », 21 février 2019, the Wall Street Journal, <https://www.wsj.com/articles/china-tightens-grip-on-east-african-port-11550746800>

« Vision Djibouti 2035 », 2016, <http://www.ccd.dj/w2017/wp-content/uploads/2016/01/Vision-Nationale.pdf>

Ribadeau Dumas Laurent, « Djibouti, une position stratégique », 5 juin 2012, [Franceinfo, https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/djibouti/djibouti-une-position-strategique_3073269.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/djibouti/djibouti-une-position-strategique_3073269.html)

Desorgues Pierre, « Djibouti, un pivot stratégique cher aux puissances étrangères », Tv5monde, 24 mars 2021, <https://information.tv5monde.com/afrique/djibouti-un-pivot-strategique-cher-aux-puissances-etrangeres-401023>

Port de Djibouti S.A, « Strengthening Djibouti Ports strategic position », 4 juillet 2015, <https://www.portdedjibouti.com/strengthenin-djibouti-ports-strategic-position/>.

Meng Jin, « La Chine à Djibouti et en Afrique de l'est: la voie chinoise au croisement des routes, une idée qui fait son chemin », 26 mai 2021, Hal, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03156190/file/Psei%206.6.pdf>

CAMARA Kossa, « Djibouti : la stratégie chinoise de la dépendance et de l'influence », Intelligence Afrique, 15 janvier 2021, <https://portail-intelligence-afrique.com/djibouti-la-strategie-chinoise-de-la-dependance-et-de-linfluence/>

CAMARA Kossa, « Bab el Mandeb : le détroit des collusions douteuses », 1 février 2021, Intelligence Afrique, <https://portail-intelligence-afrique.com/bab-el-mandeb-le-detroit-des-collusions-douteuses/>

SEIBT Sébastien, « Djibouti et la Chine, de l'enthousiasme au mariage de raison », France24, 08 avril 2021, <https://www.france24.com/fr/afrique/20210408-djibouti-et-la-chine-de-l-enthousiasme-au-mariage-de-raison>

Le Gouriellec Sonia, « Quel est l'impact de la présence chinoise sur la politique étrangère de Djibouti ? », 25 mai 2017, la Revue de défense nationale, [https://www.defnat.com/pdf/Le%20Gouriellec%20-%20\(T%20897\).pdf](https://www.defnat.com/pdf/Le%20Gouriellec%20-%20(T%20897).pdf)

Henry Alain, « Géopolitique : La France à Djibouti face au renforcement chinois », 02 juillet 2018, Asaf, <https://www.asafrance.fr/item/geopolitique-la-france-a-djibouti-face-au-renforcement-chinois.html>

Pairault Thierry, « Questions générales de méthodologie à propos de la Chine à Djibouti », 25 mars 2020, Hal, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02517766/document>

Cobbett Elizabeth, and Ra Mason. "Djiboutian Sovereignty: Worliding Global Security Networks " , *International Affairs (London)* 97.6 (2021): 1767-784

David Styan, « China s Maritime Silk Road and Small States: Lessons from the Case of Djibouti », *Journal of Contemporary China*, 2020, vol. 29, n°122, p. 191–206, <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1637567>

Carnegie Endowment, "Indian Ocean politics: why is it so strategically important?", YouTube, 2:13, 03/03/2021 [Indian Ocean Politics: Why Is It So Strategically Important? - YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=...)

Le Gouriellec, Sonia. "Djibouti: Les Innovations Diplomatiques d'un Petit Pays." *Diplomatie*, no. 104 (2020): 29–33. <https://www.jstor.org/stable/26983588>

Cabestan, Jean-Pierre. "African Agency and Chinese Power: The Case of Djibouti." *South African Institute of International Affairs*, 2020. <http://www.jstor.org/stable/resrep29586>

"Djibouti - Inauguration de la Djibouti Free Trade Zone", *Business France*, 24/07/2018 [Djibouti - Inauguration de la Djibouti Free Trade Zone - Business France](https://www.businessfrance.fr/fr/actualites/djibouti-inauguration-de-la-djibouti-free-trade-zone)

"Djibouti International Free Trade Zone", Djibouti Ports and Free Zones Authority [Djibouti International Free Trade Zone | DPFZA \(gov.dj\)](https://www.dpz.gov.dj/)

"Djibouti - Inauguration du port polyvalent de Doraleh", *Business France*, 07/06/2017 [Djibouti - Inauguration du port polyvalent de Doraleh - Business France](https://www.businessfrance.fr/fr/actualites/djibouti-inauguration-du-port-polyvalent-de-doraleh)

Ethiopie - Mise en service de la ligne ferroviaire électrifiée Addis Abeba-Djibouti”, Business France, 25/06/2018 [Ethiopie - Mise en service de la ligne ferroviaire électrifiée Addis Abeba-Djibouti - Business France](#)

France 24, Ethiopie-Djibouti: la renaissance de la ligne de chemin de fer”, YouTube, 16/02/2018, 10:34, [Éthiopie-Djibouti : la renaissance de la ligne de chemin de fer - YouTube](#)

Gardner Tom, En Ethiopie, le train de la colère”, *The Guardian*, 06/07/2018 [En Éthiopie, le train de la colère \(courrierinternational.com\)](#)

Transports: L’Ethiopie et Djibouti, une interdépendance gagnante?”, Direction générale du Trésor [Transports : L’Éthiopie et Djibouti, une interdépendance gagnante ? - DJIBOUTI | Direction générale du Trésor \(economie.gouv.fr\)](#)

Djibouti fera-t-il les frais du conflit intérieur éthiopien?”, *The East Africa Monitor*, 04/12/2021 [Djibouti fera-t-il les frais du conflit intérieur éthiopien ? \(courrierinternational.com\)](#)

A chacun son émissaire: les Etats-Unis et la Chine lorgnent la corne de l’Afrique”, *The East African*, 11/01/2022 [À chacun son émissaire : les États-Unis et la Chine lorgnent la corne de l’Afrique \(courrierinternational.com\)](#)

Bertille James, La Chine à Djibouti: une base militaire à caractéristiques chinoises?”, *Lettre du Centre Asie*, n°69, 25 juillet 2016 [La Chine à Djibouti \(ifri.org\)](#)

Mathieu Duchâtel, Après Djibouti: la naissance d’une Chine interventionniste?”, Institut Montaigne, 20/01/2022 [Après Djibouti : la naissance d’une Chine interventionniste ? | Institut Montaigne](#)

Le Gouriellec, Sonia. « Les forces françaises stationnées à Djibouti au cœur d’un environnement stratégique régional en mutation », *Les Champs de Mars*, vol. 30+s, no. 1, 2018, pp. 231-239

”The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments”, U.S. Energy Information Administration, 27/08/2019 [The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments - Today in Energy - U.S. Energy Information Administration \(EIA\)](#)

Hicham Mourad et Amiral Patrick Hébrard, « La ruée sur la mer Rouge : la dimension militaire des enjeux et la stratégie des nouveaux acteurs », Fondation pour la recherche stratégique, juin 2019 [201922.pdf \(frstrategie.org\)](#)

« L’océan Indien, une zone stratégique », Ministère des armées, 01/12/2020 [Océan Indien, une zone stratégique.pdf](#)

Brown Will, « Djibouti, ce nid d’espions ouverts sur la mer Rouge », *The Daily Telegraph*, 04/03/2022 [Djibouti, ce nid d’espions ouvert sur la mer Rouge \(courrierinternational.com\)](#)

Martineau Jean-Luc, « Djibouti et le ‘commerce’ des bases militaires : un jeu dangereux ? », 2018 [Djibouti et le « commerce » des bases militaires : un jeu dangereux ? \(openedition.org\)](#)