

LE PLUS
de Jeune Afrique

PANORAMA Socialement votre

INTERVIEW Abdoukader Kamil Mohamed, Premier ministre

DIPLOMATIE Ménage à trois

TOURISME L'appel du désert

55



DJIBOUTI

Le dernier défi

Réélu en avril pour un quatrième mandat à la tête du pays, Ismaïl Omar Guelleh sait que les vraies priorités pour ses concitoyens sont l'emploi et l'amélioration de leurs conditions de vie.



POLITIQUE

Socialement

Réélu en avril, Ismaïl Omar Guelleh a fait de l'amélioration des conditions de vie et de la lutte contre le chômage la pierre angulaire de son quatrième et, a priori, dernier mandat.

OLIVIER CASLIN, envoyé spécial

Et de quatre! Ismaïl Omar Guelleh (IOG) a été reconduit le 8 avril pour un nouveau quinquennat présidentiel. Ça n'a été une surprise pour personne – et certainement pas pour l'intéressé. Une élection dans un fauteuil, puisqu'il a rassemblé sur son nom 86 % des suffrages exprimés dès le premier tour du scrutin. Le chef de l'État peut en partie remercier l'opposition, qui s'est présentée devant les électeurs en ordre dispersé. À commencer par certains de ses leaders, qui n'ont tout simplement

pas pu être candidats. C'est le cas de Daher Ahmed Farah, alias « DAF », sa binationalité belgo-djiboutienne le rendant inéligible, et d'Abdourahman Mohamed Guelleh, dit « TX », emprisonné au lendemain des affrontements claniques qui ont fait sept morts en décembre 2015 à Balbala, un quartier de Djibouti.

L'essentiel semble être ailleurs pour l'opposition, en pleine réorganisation, qui espère pouvoir tirer son épingle du jeu politique lors des législatives de 2018. L'échéance semble être la même pour le chef de l'État. Bien qu'il ait déjà assuré à plusieurs reprises ne pas vouloir se présenter pour un cinquième mandat, IOG semble aujourd'hui pressé



ABOU HALLOYTA

t vôtre

de redistribuer les fruits de la croissance à une population lassée de les attendre.

REDISTRIBUTION. Après la paix en 1999, le développement économique en 2005, les grands projets structurants en 2011, l'heure est désormais à la redistribution sociale, avec un nouvel ennemi identifié : le chômage. Le pays a beau aligner, ces dernières années, des taux de croissance supérieurs à 6 %, près des deux tiers de la population restent sans emploi. Pour mener la lutte, IOG a considérablement remanié son gouvernement, formé le 12 mai, et accordé sa confiance à une nouvelle génération de ministres, le plus souvent issus de la société civile. « Un gouvernement de combat », selon l'expression du chef de l'État, qui a tracé les grandes lignes de la feuille de route confiée à

△ Bain de foule du chef de l'État dans un quartier populaire de la capitale, le 24 mars, pendant la campagne présidentielle.

son fidèle Premier ministre, Abdoukader Kamil Mohamed, l'un des rares à avoir conservé ses fonctions (*lire interview pp. 62-63*).

Ismail Omar Guelleh sait que la lutte contre le chômage s'annonce longue et difficile. Les premières dispositions ont été prises, en matière de formation professionnelle notamment, mais les premiers résultats ne seront pas visibles avant des mois, voire des années. D'autant qu'en ce domaine l'exécutif n'est pas vraiment maître du jeu. La création des dizaines de milliers d'emplois nécessaires pour progresser de manière significative sur ce front dépend pour beaucoup de la volonté des Chinois d'implanter une partie de leur appareil industriel dans la sous-région.

Pour être sûr de toucher le jackpot, Djibouti est prêt à leur accorder toutes les facilités, comme

la création d'une vaste zone franche, appuyée sur un port qui n'en finit pas de s'étendre et de se moderniser (lire pp. 64-66 et 69-70). Le pays n'a pas grand-chose à perdre. Bien au contraire, il en profite pour s'équiper en infrastructures modernes, renforçant au passage son rôle de hub régional au service d'un marché éthiopien en pleine expansion, grâce à ses 100 millions de consommateurs potentiels... Même si l'arrivée de ces équipements se fait au prix d'un endettement qui commence à inquiéter certains milieux financiers.

ACCÉLÉRATION. Dans l'immédiat, et pour que son action puisse rapidement se traduire par des retombées concrètes au sein de la population - non seulement dans la capitale, mais à l'intérieur du pays -, LOG a demandé à son équipe d'accélérer le travail sur deux dossiers

en particulier : le logement et la décentralisation (lire pp. 62-63), n'hésitant pas à s'engager personnellement pour passer à la vitesse supérieure, comme lorsqu'il lance sa propre fondation sur le logement afin de mobiliser plus efficacement les forces vives du pays.

La population attend des retombées concrètes, dans la capitale, mais aussi dans l'intérieur du pays.

Après l'eau et l'électricité fournies par les Éthiopiens en échange de l'utilisation du port de Djibouti, après les infrastructures routières et ferroviaires financées par les Chinois et qui vont donner une nouvelle ossature au pays, le chef de l'État djiboutien s'est fixé pour objectif principal, au cours de son nouveau quinquennat, d'améliorer le quotidien de ses concitoyens. De quoi mieux les faire patienter jusqu'au dernier grand chantier qui continue de se faire attendre à Djibouti, celui de la démocratie. ●

Envisagée il y a dix ans, la décentralisation est remise à l'ordre du jour. Il s'agit désormais d'opérer le délicat transfert de compétences et de moyens de l'État vers les collectivités locales.

Opération proximité

C'est une première dans l'histoire de Djibouti. En mai, un ministère délégué à la Décentralisation a vu le jour lors de la formation du gouvernement, comme pour sanctionner le fait que l'aménagement du territoire reste un grand chantier à accomplir. Une tentative avait déjà été lancée en 2006, au lendemain des premières élections locales organisées dans le pays. « L'initiative était cependant restée sans suite », rappelle Hamidou Ongoiba, consultant pour le Pnud sur les questions de décentralisation, un sujet ô combien sensible en Afrique. Ce Malien connaît bien les problématiques propres à Djibouti en la matière, puisqu'il avait déjà été dépêché sur place en 2006. Dix ans plus tard, il rouvre le dossier, avec cette fois le sentiment de pouvoir mener à bien sa mission. « La nomination d'un jeune ministre [Hamadou Mohamed Aramis], issu du développement local, témoigne de la prise de conscience des dirigeants politiques djiboutiens de l'importance de la réforme à mener », veut croire Hamidou Ongoiba, qui, à son arrivée à Djibouti, le 5 septembre, a rapidement eu confirmation de son impression.

En octobre, Hamadou Mohamed Aramis a réussi à réunir autour de la table huit ministres, dont plusieurs poids lourds du gouvernement, ainsi que les

secrétaires généraux des autres ministères, sans oublier un représentant de la présidence. « Il agit comme un véritable chef d'orchestre et, grâce à son sens de la diplomatie et au soutien du chef de l'État, il est en passe de gagner son pari », reprend l'expert malien. Lui est là pour aider le ministre à définir la feuille de route qui doit être mise en place afin, dans un premier temps, de procéder à la déconcentration des services publics hors d'une capitale qui représente à elle seule 75 % de la population du pays et 90 % de la formation des richesses.

Côté décentralisation, il ne semble pas nécessaire de démultiplier les niveaux de responsabilité et, donc, les coûts de fonctionnement pour se rapprocher de la population. Mais il reste à définir un cadre juridique pour accompagner les transferts de compétences de l'État vers les collectivités territoriales. « Le grand point d'interrogation concerne la définition d'une vraie fiscalité locale, même symbolique », souligne Hamidou Ongoiba. Nombre d'expériences de décentralisation à travers le continent montrent que la faiblesse des taux de recouvrement fiscal empêche toute indépendance financière des collectivités locales. Souvent, les moyens de ces dernières se résument encore aux seules subventions accordées par l'État central ou par les bailleurs de fonds. « Il faudrait les convaincre de financer non pas les projets mais les structures qui en sont chargées, estime par ailleurs le consultant du Pnud. Encore faut-il pour cela que les compétences existent sur place. » C'est le cas dans les cinq chefs-lieux régionaux de Djibouti. « Reste à savoir s'ils ont les moyens techniques de remplir leurs missions pour accompagner cette décentralisation », s'interroge encore Hamidou Ongoiba, qui doit rendre son rapport à la fin de cette année. ●

Six régions



OLIVIER CASLIN

Des villas aux bidonvilles

L'habitat devient une préoccupation majeure pour l'exécutif. Ismaïl Omar Guelleh tente d'y remédier en créant une fondation privée et en relançant la construction de logements sociaux.

Djibouti a deux visages. D'un côté, les villas modernes et un brin ostentatoires - comme celles du quartier-champignon de Haramous, près de l'aéroport -, les tours et les futurs centres commerciaux qui bousculent la verticalité de la vieille ville. De l'autre, l'habitat précaire, principalement visible aux abords du quartier populaire de Balbala, où s'étendent les bidonvilles, construits au moyen de cartons et de sacs plastique. Un grand écart jugé aujourd'hui intolérable par le président Ismaïl Omar Guelleh (IOG), qui a fait de la lutte contre le mal-logement l'une des priorités de son quatrième mandat.

Le chef de l'État vient d'ailleurs de lancer sa propre fondation, dont la mission est de « loger décemment les plus démunis, toutes ces catégories de personnes qui ne peuvent emprunter l'argent nécessaire ». En s'appuyant

sur la solidarité des Djiboutiens et, en particulier, celle du secteur privé, la fondation a engagé la construction de 2 000 logements standard sur les 5 000 dont la capitale aurait besoin pour voir disparaître ses bidonvilles. IOG assure être en mesure de remettre, en personne, les 200 premières clés « avant la fin de cette année ».

DÉFICIT. Parallèlement à l'initiative présidentielle, le ministère de l'Habitat poursuit l'objectif, fixé il y a cinq ans, de construire près de 27 000 logements sociaux. « Il s'agit de réduire le déficit constaté depuis quinze ans et amplifié par les pressions démographique et migratoire », explique Kadir Abdallah Youssouf, le directeur du Fonds de l'habitat, dépendant du ministère. Les 3 000 premières maisonnettes devraient

sortir de terre sous peu grâce aux 105 millions de dollars (environ 95 millions d'euros) collectés auprès de diverses institutions internationales. Car si le foncier ne manque pas autour de la capitale, les budgets restent en revanche plus difficiles à boucler. « Nous sommes en négociation pour 20 000 logements

Le foncier ne manque pas autour de la capitale, les budgets sont en revanche difficiles à boucler.

supplémentaires », assure Kadir Abdallah Youssouf. La capitale n'est pas la seule concernée par ce programme, puisque le Fonds travaille également à réunir les capitaux nécessaires à la construction de 500 logements dans chaque chef-lieu de région. ●

o.c.

AU SERVICE DES ENTREPRISES DEPUIS 1907

**CHAMBRE DE COMMERCE
DE DJIBOUTI**

Place Lagarde, République de Djibouti - Tel: (253) 21 35 10 70 - www.ccdj

INTERVIEW

Abdoulkader Kamil Mohamed

« La grande priorité reste l'emploi »

Six mois après avoir constitué sa nouvelle équipe, le Premier ministre fait le point sur les dossiers les plus urgents.

Nommé le 31 mars 2013, Abdoulkader Kamil Mohamed est resté le chef d'un gouvernement pourtant profondément remanié au lendemain de la réélection d'Ismail Omar Guelleh pour un quatrième mandat, le 8 avril dernier. À 65 ans, il apparaît comme le garant d'un nouvel équilibre entre les anciens, membres des partis traditionnels, et la nouvelle génération, issue de la société civile. Avec un objectif très clair : redistribuer les fruits de la croissance et faire en sorte que celle-ci soit perceptible pour la population.

JEUNE AFRIQUE: C'est un gouvernement profondément remanié que vous dirigez depuis le mois de mai. Comment décririez-vous votre équipe ?

ABDOULKADER KAMIL MOHAMED: En effet, seuls dix membres du précédent gouvernement ont conservé leur poste, dont moi-même, alors que quatorze nouveaux ont été nommés pour la première fois. En outre, la plupart d'entre eux viennent de la société civile, et non de partis traditionnels. C'est donc une équipe composée de personnes qui connaissent le terrain, une équipe de techniciens bien plus que de politiciens. Et, six mois après leur nomination, je constate que c'était une très bonne idée de faire appel à cette nouvelle génération, par ailleurs très bien encadrée par des ministres expérimentés, qui ont une parfaite connaissance de leurs dossiers. C'est un gouvernement d'action !

Quelle est votre feuille de route ?

L'un de nos premiers objectifs est de rapprocher l'administration de la population, en raccourcissant notamment les délais d'obtention des documents officiels. C'est l'une des principales demandes exprimées par les Djiboutiens pendant la dernière campagne présidentielle, et c'est dans ce but qu'un ministère de la Décentralisation a été mis en place. Mais la grande priorité reste l'emploi et

la lutte contre le chômage des jeunes. L'État s'est engagé à trouver une solution adaptée à tous les Djiboutiens, qu'ils soient diplômés ou non. Nos besoins sont aujourd'hui importants, tant dans les postes d'encadrement intermédiaire qu'en matière de savoir-faire technique spécifique, comme la soudure par exemple. Il n'est pas question d'importer de la main-d'œuvre alors que tant de Djiboutiens n'ont pas d'emploi. Cela fait partie des dossiers sur lesquels nous devons pouvoir obtenir rapidement des résultats palpables. D'ici à deux ans, le chômage n'aura pas disparu mais il aura considérablement baissé, et une grande partie des services publics aura été déconcentrée.

Comptez-vous sur la livraison des grands projets d'infrastructures pour développer l'emploi ?



J'aurais aimé vous dire que les premiers investisseurs du pays sont les Français...

Tout à fait. Rien que la ligne de chemin de fer peut créer un millier d'emplois, entre sa gestion au quotidien et sa maintenance. Nos ingénieurs sont actuellement en formation en Turquie, en Éthiopie et en France, auprès de la SNCF. Le secteur du gaz, avec son pipeline et son usine de liquéfaction à Damerjog, au sud de la capitale, va aussi avoir besoin de main-d'œuvre.

Quels sont les principaux objectifs du processus de décentralisation et de déconcentration voulu par le président Guelleh ?

Le but est d'apporter les services publics dans les régions et les communes afin que les gens ne soient plus contraints de venir systématiquement à Djibouti pour obtenir les papiers dont ils ont besoin. Il nous faut pour cela

des infrastructures, que nous commençons à mettre en place et, surtout, une véritable volonté politique. Un ministère spécifique a ainsi été créé, doté des moyens financiers nécessaires à sa mission et, étant donné que les effets doivent être visibles très rapidement par la population, directement géré par la primature. Tout doit commencer à se mettre en place dès 2017, les transferts de compétences comme les finances.

Le chef de l'État fait également de la question du logement l'un des axes forts de son nouveau mandat. Quelle est l'urgence en la matière ?

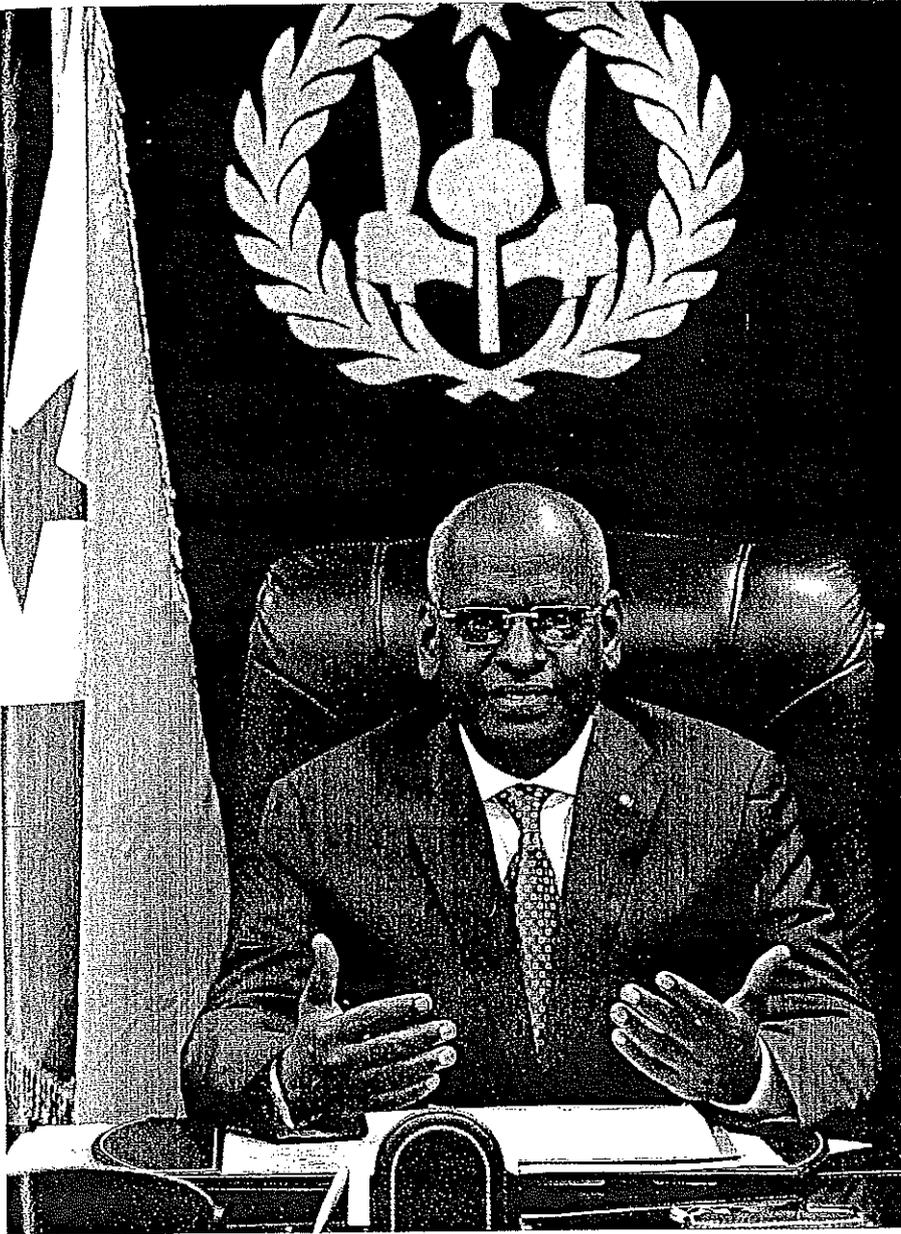
Nous voulons faire disparaître les bidonvilles qui ceignent la capitale et accélérer l'attribution de logements décentes aux ménages les plus pauvres. C'est exactement le but de la fondation que vient de créer le chef de l'État. Il souhaite que les premiers logements soient attribués avant la fin de cette année. Cette question est d'autant plus

importante que nous devons faire face à un afflux de plus en plus important de réfugiés, pour lesquels les infrastructures de Djibouti n'ont pas été dimensionnées.

La présence chinoise est de plus en plus marquée et remarquable à Djibouti. Comprenez-vous que cela puisse inquiéter les chancelleries étrangères, en particulier celles des pays occidentaux ?

Ces derniers font pourtant la même chose : ils vont chercher des investisseurs et des capitaux chinois. Pourquoi ce qui serait bon pour leur économie ne le serait pas pour la nôtre ? J'aurais aimé vous dire que les premiers investisseurs du pays sont les Français... Mais ils ne viennent pas.

Que ce soit dans les ports, les chemins de fer, l'énergie ou l'aménagement



◀ Il dirige un gouvernement largement renouvelé à la suite de l'élection présidentielle d'avril.

Nos installations construites dans le Nord seront également rentables, d'autant qu'elles participent, en plus, à nos objectifs de décentralisation. Donc nous ne sommes pas inquiets, tous ces investissements s'autourneront.

L'Éthiopie est devenue un partenaire incontournable de Djibouti. Comment qualifieriez-vous vos relations ?

L'Éthiopie est un modèle d'intégration pour tout le continent. Même le président kényan, Uhuru Kenyatta, le dit et cherche à s'en inspirer pour l'Afrique de l'Est. L'axe Djibouti - Addis-Abeba peut s'imposer comme la base d'un réseau plus vaste en matière d'intégration régionale, tant au niveau économique que politique. L'Éthiopie devient un peu moins arrogante que par le passé et souhaite développer des relations avec l'ensemble de ses voisins. Et c'est une très bonne chose pour Djibouti.

Au point d'envisager un jour une union monétaire ?

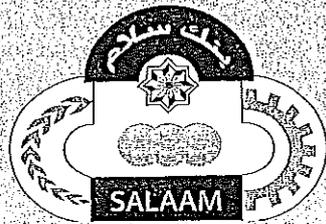
Nous sommes très fiers de notre franc djiboutien, qui est amarré à la zone dollar et présente une excellente garantie pour nos échanges commerciaux. C'est une devise convertible, reconnue et appréciée. Il n'est donc pas question de la voir disparaître. Nos échanges avec l'Éthiopie s'effectuent pour l'instant en dollars, d'où les retards permanents de paiement auxquels nous sommes confrontés. Avoir une devise commune serait une très bonne chose, mais c'est à eux de venir vers nous. Pas le contraire. ●

Propos recueillis à Djibouti par

OLIVIER CASLIN

urbain, Djibouti a multiplié les investissements ces dernières années. Que répondez-vous aux bailleurs de fonds qui craignent que le taux d'endettement du pays devienne insupportable ?

Tous ces investissements seront rentables à l'avenir. Destinées à alimenter le marché éthiopien, les infrastructures actuellement en construction ne suffiront même pas à satisfaire ses besoins.



SALAAM AFRICAN BANK

ISLAMIQUE • VIABLE • RAPIDE

Votre partenaire économique

Avenue Pierre Pascal - PO.Box 2550 République de Djibouti - Tél.: 0025321351544
Fax : 0025321351534 • E-mail: info@banksalaam.com • www.banksalaam.com



▲ De g. à dr., Ismaïl Omar Guelleh, président de Djibouti, Hailemariam Desalegn, Premier ministre éthiopien, et l'envoyé spécial du président chinois lors de l'inauguration de la ligne ferroviaire Djibouti-Addis-Abeba, le 5 octobre.

DIPLOMATIE

Ménage à trois

La Chine et l'Éthiopie sont désormais des partenaires de premier plan pour le pays. Qui a lui-même très bien compris ce qu'il peut tirer de cette entente politique, économique et militaire.

Lorsqu'on demande au président Ismaïl Omar Guelleh si l'intégration économique entre son pays et l'Éthiopie, présentée aujourd'hui par nombre d'observateurs comme « le modèle à suivre en Afrique », aurait été possible sans l'apport des capitaux chinois, la réponse du chef de l'État est aussi franche que spontanée : « Non ! » Mahamoud Ali Youssouf, le ministre djiboutien des Affaires étrangères et de la Coopération internationale, peut bien affirmer que son pays n'a pas attendu l'arrivée de la Chine pour se rapprocher de son puissant voisin éthiopien, les milliards de dollars que Pékin a injectés ces dernières années dans la construction de nombreuses infrastructures de la région ont certainement contribué à renforcer les liens

entre Djibouti et Addis-Abeba, qui ne disposaient ni l'un ni l'autre des moyens financiers nécessaires pour concrétiser cette union en marche.

Seule certitude, les deux pays de la Corne de l'Afrique n'ont pas eu besoin

Pour sortir de son enclavement, Addis-Abeba n'a pas d'autre choix que de s'entendre avec Djibouti.

des Chinois pour identifier leur destin commun, encore moins depuis que l'Éthiopie a perdu l'Érythrée et son accès à la mer Rouge, en 1991. Depuis, pour sortir de son enclavement et alimenter son vaste marché de 90 millions d'habitants, Addis-Abeba n'a pas d'autre choix que de s'entendre avec Djibouti pour utiliser

ses installations portuaires. D'autant que la présence d'importants contingents militaires américains et français sur le territoire de la petite république interdit toute velléité éthiopienne de tenter une invasion pourtant « possible en moins de quatre heures », selon un expert étranger des questions de sécurité.

Mieux, les deux voisins ont tout à gagner à s'entendre. L'Éthiopie utilise à sa guise les quais de Djibouti, où elle réceptionne chaque année 98 % de ses importations, dopant les résultats du

port. Les échanges avec l'Éthiopie représentent en effet 90 % des trafics enregistrés, à l'import comme à l'export (voir infographie p. 66). En échange, depuis

2011, Addis-Abeba fournit à son voisin près de 50 % de sa consommation en électricité, pour à peine quelques millions de dollars par an, en attendant l'arrivée d'une deuxième ligne à haute tension, en 2017. Ce sera la même chose pour l'eau potable, qui sera bientôt livrée gratuitement à Djibouti depuis la région de ...

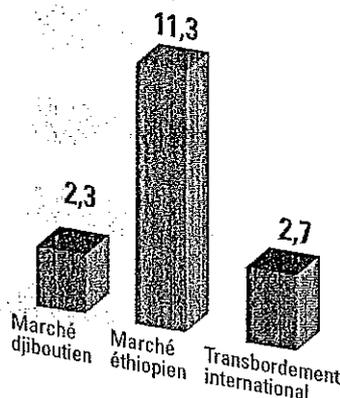
... Dire Dawa, dans l'est de l'Éthiopie. Un projet qui n'est devenu réalité que grâce à la Chine : ses entreprises sont en train d'achever la construction des 358 km de l'aqueduc, et ses banques ont financé l'investissement à hauteur de 300 millions de dollars (276 millions d'euros).

Et ce n'est pas le seul chantier d'envergure que la manne chinoise a permis de concrétiser ces dernières années. Si, sur ce projet, l'empire du Milieu n'a rien d'autre à gagner qu'une image positive dans la région, c'est évidemment pour satisfaire son immense appétit de matières premières qu'il finance les ports djiboutiens, ainsi que les oléoducs et trains éthiopiens. Ainsi, les Chinois ont investi 80 millions de dollars dans le port de Tadjourah, qui exportera dès l'année prochaine la potasse éthiopienne, et 70 millions de dollars dans celui du Goubet, par lequel transitera le sel djiboutien du lac Assal.

ZONE FRANCHE. Dans le sud de Djibouti, le terminal de Damerjog, attendu pour fin 2017, expédiera en Chine du gaz éthiopien liquéfié dans une usine en cours de construction pour un coût de 2,6 milliards de dollars. Avec ses 700 km de pipeline tirés depuis l'Ogaden, le projet pèse plus de 4 milliards de dollars. « Le plus gros investissement direct étranger jamais réalisé à Djibouti », précise Aboubaker Omar Hadi, le président de l'Autorité des ports et zones franches de Djibouti. Ce dernier peut d'ailleurs se frotter les mains, car depuis l'arrivée en 2013 de China Merchants Holding International (CMHI), à hauteur de 23,5 %, dans le capital de l'organisme public qu'il dirige, les dollars venus de Chine pleuvent sur le port de Djibouti. À Doraleh, un nouveau terminal à conteneurs est programmé, proche du futur quai polyvalent attendu pour mars 2017.

Juste derrière ces nouvelles installations portuaires, destination finale du train en provenance d'Addis-Abeba

Destination des trafics du port de Djibouti en 2015
(en millions de tonnes)



(lire p. 70), une vaste zone franche de 4 800 ha est en cours de réalisation. Elle devrait recevoir quelques-unes des milliers d'entreprises chinoises que Pékin prévoit de délocaliser dans les années à venir en Afrique, pour permettre aux produits chinois de rester compétitifs sur le marché mondial en profitant des faibles coûts de la main-d'œuvre sur le continent. Avec à la clé la création de plusieurs dizaines de milliers d'emplois rien qu'à Djibouti.

Tous ces investissements représentent quelques centaines de millions de dollars supplémentaires et pourraient bien, à terme, bouleverser l'économie de l'ensemble de la sous-région, alors que Djibouti et Addis-Abeba commencent à parler de plus en plus ouvertement de la mise en place d'une « zone yuan », susceptible de remplacer le dollar et d'unifier le birr et le franc djiboutien pour fluidifier leurs échanges commerciaux.

Pourtant, la grosse affaire du moment n'est pas économique mais militaire, avec la mise en place, dès l'an prochain, d'une base navale chinoise et de son quai, également dans la baie de

Doraleh. Officiellement dimensionnée pour accueillir 300 à 500 marins, elle est la première installation du genre à voir le jour en dehors de la Chine et la première perle du collier que Pékin veut mettre en place pour sécuriser la ligne maritime qui traverse l'océan Indien.

RUMEURS. L'autorisation délivrée par les autorités djiboutiennes – un bail de dix ans moyennant une redevance annuelle de 20 millions de dollars – a passablement agacé les alliés américains et japonais, également présents dans la petite république. Ceux-ci n'auraient pas hésité à faire courir les bruits les plus inquiétants, comme l'affectation par Pékin de plus de 10 000 soldats... « Il n'en a jamais été question et cela n'arrivera jamais », insiste Mahamoud Ali Youssouf, qui comprend l'insistance chinoise à affirmer sa présence militaire, « pour protéger ses intérêts commerciaux et ses milliers de ressortissants présents dans la région ».

Un tiers du trafic maritime transitant aujourd'hui par le détroit de Bab-el-Mandeb est d'origine chinoise, alors que les investissements de Pékin dans la région viennent de dépasser les 10 milliards de dollars.

De plus en plus confortablement assise sur ses deux piliers éthiopien et djiboutien, l'influence chinoise grandit pour se faire de plus en plus sentir dans la Corne de l'Afrique, voire au-delà. Au point d'attiser les jalousies et de faire enfler les pires rumeurs. Comme celle qui verrait la main des États-Unis derrière les troubles qui secouent depuis un an le pouvoir central d'Addis-Abeba, afin de contrecarrer l'avancée chinoise dans la sous-région. Partant du principe que « quand l'Éthiopie éternue, c'est toute la région qui s'enrhume », selon l'expression employée par notre expert militaire. ● o.c.



BOOSTEZ VOTRE COMMUNICATION

COMMUNICATION & PUBLICITÉ

OUTILS DE COMMUNICATION

AFFICHAGE PUBLICITAIRE

ARTICLES PROMOTIONNELS

SIGNALÉTIQUE



Tél : (253) 21 35 10 50
Fax : (253) 21 35 61 16
E-mail : infos@acs-djibouti.com
www.acs-djibouti.com



ABOU HALLOYTA

▲ Les nouveaux quais, construits avec des capitaux chinois, devraient entrer en service au début de 2017.

TRANSPORTS & LOGISTIQUE

Le vent en poupe

Principale porte d'entrée maritime de l'Afrique orientale, **le port de la capitale change de dimension.** Le pays aménage en outre de nouveaux terminaux sur le golfe de Tadjourah.

Depuis une douzaine d'années, le port de Djibouti est entré dans une nouvelle catégorie, celle des interfaces portuaires majeures du continent. Sa position géostratégique, entre l'Asie et l'Europe, lui avait depuis longtemps conféré un statut particulier et un nom connu des marins du monde entier. Sa notoriété ne se justifiait cependant pas par les volumes de marchandises traitées à l'époque (notamment celles qui étaient conteneurisées) sur ses quais vieillissants, surtout au regard des trafics manutentionnés par

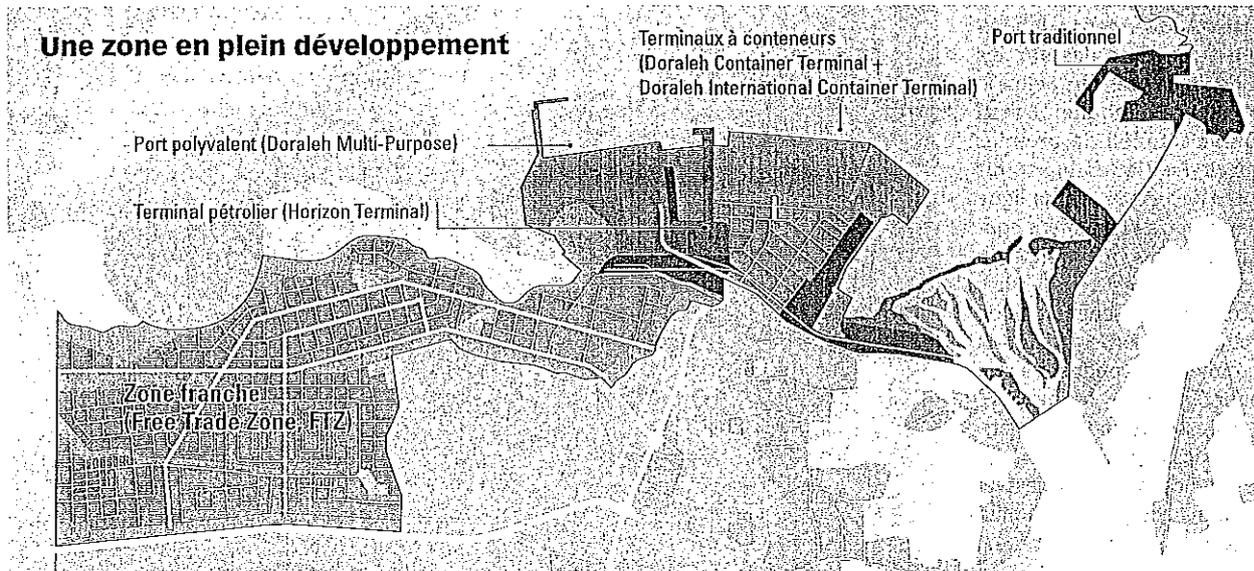
certains ports égyptiens ou sud-africains. Mais, cela, c'était avant que le port de Djibouti change de dimension.

Dans les années 1960, les terminaux du pays voyaient passer en moyenne 1 million de tonnes de marchandises chaque année. Depuis 2006, les tonnages ont été multipliés par dix. L'an dernier, le port de Djibouti a établi à lui seul un nouveau record : 15,5 millions de tonnes de marchandises ont transité sur ses quais – dont certains flambant neufs –, soit une hausse de 6 % par rapport à l'exercice précédent.

Si le port est désormais entré pleinement dans la modernité, il le doit en grande partie au terminal à conteneurs inauguré en 2009 et géré depuis par Dubai Port World (DP World). Un tournant stratégique pris au moment même où le conteneur s'imposait définitivement dans les échanges maritimes mondiaux, ce qui a permis à un petit port de dimension régionale de devenir une escale obligée sur l'un des axes maritimes les plus empruntés du monde. Symbole de ce changement d'échelle, le nombre de conteneurs réceptionnés sur place est passé de 160 000 unités en 2004 à plus de 900 000 en 2015. Sur le continent, seul Tanger Med, au Maroc, affiche une progression aussi rapide. Et ce n'est qu'une première étape pour l'escale djiboutienne, qui pourrait bien devenir la porte d'entrée de toute l'Afrique orientale si son concurrent kényan, Mombasa, ne s'active pas davantage.

RÉVOLUTION. C'est une véritable métamorphose qui attend le port de Djibouti – et, au-delà, tout le pays –, car les investissements en cours ne concernent pas que la capitale : grâce à la main-d'œuvre et aux capitaux chinois, tout un chapelet de terminaux devrait, à terme, voir le jour le long du golfe de Tadjourah.

Premier symbole de cette révolution en marche, le vieux port, installé depuis la fin du XIX^e siècle aux portes de la ville de Djibouti, va déménager. Cette opération, dont le coût est estimé à 3,5 milliards de dollars (3,2 milliards d'euros), prévoit le démantèlement complet, d'ici à 2030, de l'ancienne structure. Ses bassins vont ...



... être entièrement remodelés pour laisser place à une ville nouvelle constituée de zones commerciales et résidentielles ainsi que de centres d'affaires, le tout « les pieds dans l'eau », autour d'une marina destinée à accueillir bateaux de croisière et de plaisance.

À partir de mars 2017, les marchandises conteneurisées et celles qui sont en vrac seront manutentionnées de l'autre côté de la baie, à Doraleh, où se trouvent déjà le terminal à conteneurs ainsi que le poste pétrolier, géré depuis 2006 par Horizon Terminal. Dans la continuité du premier, un deuxième port à conteneurs, Doraleh International Container Terminal (DICT), va être construit sur un remblai gagné sur la mer, pour un investissement de 640 millions de dollars. Il devrait être opérationnel à partir de 2020 et sera en mesure de traiter 2,5 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). DICT aura pour opérateurs Port Djibouti Société Anonyme (PDSA) et son partenaire privilégié, China Merchants Holdings International (CMHI), tout comme l'immense linéaire de quais de 1500 m construit un peu plus à l'ouest.

Dès le début de l'année prochaine, les 645 ha de terre-pleins de ce port polyvalent accueilleront les produits en vrac et les marchandises diverses destinées à l'Éthiopie. L'Exim Bank of China apporte 85 % des 580 millions de dollars nécessaires à son aménagement, le solde étant financé sur les fonds propres de l'autorité portuaire djiboutienne.

La future zone franche industrielle abritera les usines et les emplois délocalisés par Pékin.

Pour unifier le tout, à seulement quelques centaines de mètres des quais et à proximité de la future base militaire chinoise (*lire pp. 64-66*), des colonnes d'ouvriers rasent les montagnes pour préparer l'installation de la future Free Trade Zone (FTZ) : une zone franche industrielle de 4800 ha, qui abritera les usines et les emplois délocalisés par Pékin. Une première tranche de 244 ha sera disponible avant la fin de cette année. Des entreprises s'y installeront dès juillet 2017. À long terme, cet investissement,

d'un montant total estimé à 156 millions de dollars, pourrait permettre de créer 250 000 emplois, essentiellement dans l'assemblage et l'industrie légère.

De l'autre côté de la ville, en allant vers la Somalie, le port de Damerjog doit prochainement commencer ses activités d'exportation de bétail vers les pays du golfe Persique. Sur ses 50 ha de terre-pleins, construits et aménagés pour 70 millions de dollars, près de 150 000 têtes devraient défilier chaque année. Ce site jouxtera les terminaux pétroliers et gaziers, dont la construction doit démarrer dans les tout prochains mois, pour une livraison prévue en 2019. D'ici là, le pays aura réceptionné les premiers ports décentralisés de son histoire, à Tadjourah et au Goubet, dans le nord du pays. Là encore, les deux installations ont été réalisées et financées par la Chine, qui en accueillera la totalité des trafics à partir de la fin de cette année. De quoi doper un peu plus le chiffre des échanges commerciaux entre Pékin et Djibouti, décidément au beau fixe ces dernières années. ● OLIVIER CASLIN

Bientôt à plein régime ?

Entre l'Éthiopie et son voisin, tout roule ou presque : la liaison ferroviaire devrait fonctionner dès cette année. Et prendre de l'ampleur très rapidement.

Régulièrement annoncée depuis un an, et officiellement inaugurée le 5 octobre dans la capitale éthiopienne, la liaison ferroviaire Addis-Abeba-Djibouti n'est toujours pas sur les rails, mais presque. Selon le président djiboutien Ismaïl Omar Guelleh, le premier service est attendu « pour le 22 décembre », et la ligne devrait être pleinement opérationnelle un mois plus tard. Le temps de régler les derniers problèmes d'alimentation de cette connexion ferroviaire – la première du continent à être entièrement électrique.

S'il est ouvert aux passagers, le service vise essentiellement le fret. Destiné à désenclaver le vaste marché éthiopien, le train rejoindra directement ...



Présentation de la nouvelle ligne le 5 octobre, en gare d'Addis Ababa

ABOU HALLOTA

... le port de Djibouti pour embarquer près de 70 % des 11,3 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année par les quais du pays. Il lui faudra un peu moins de douze heures pour parcourir les 752 km qui séparent Addis-Abeba de Djibouti (contre trois jours actuellement pour les 1 500 camions empruntant quotidiennement la route entre les deux capitales). Cette ligne pourrait être

le premier maillon d'un réseau ferroviaire qui desservirait à terme toute la sous-région.

CONSORTIUM. Si les deux pays peuvent se féliciter de disposer d'un tel outil, susceptible de doper leurs économies respectives, ils le doivent à l'implication des Chinois (*lire pp. 64-66*), qui, eux, y voient un moyen d'inonder le continent de leurs produits manufacturés tout en réceptionnant en

retour les matières premières dont ils ont besoin. Symbole de cette entente très cordiale aux intérêts bien compris par chacune des parties, cette ligne a été financée à hauteur de 70 %, soit 2,4 milliards de dollars (2,2 milliards d'euros), par l'Exim Bank of China. Quant à sa réalisation, elle a été confiée à un consortium réunissant China Railways Engineering Corporation (CREC) et China Civil Engineering Construction

Corporation (CCECC). Et si, sur le chantier (qui a duré trois ans et demi), la plupart des 25 000 ouvriers étaient d'origine éthiopienne ou djiboutienne, l'encadrement venait de Pékin. Un avant-goût de ce qui devrait se passer en Éthiopie comme au sein de la zone franche en construction à Djibouti, où la Chine compte délocaliser une partie de son appareil industriel. ●

OLIVIER CASLIN

Sur un air de rock'n'roll

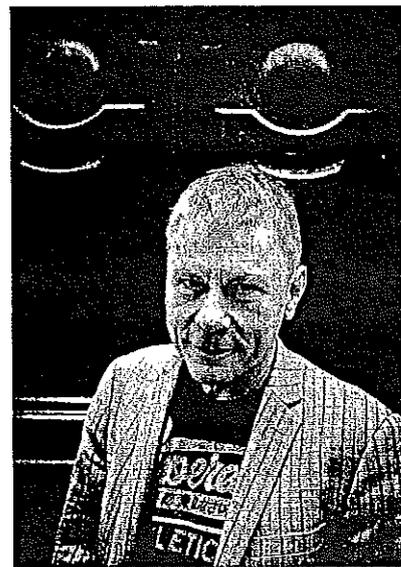
Dans le secteur aérien également, le pays prend son envol, notamment grâce au flair du chanteur et pilote britannique Bruce Dickinson, qui a relancé la compagnie nationale.

Le gouvernement djiboutien a confié les manettes d'Air Djibouti à un as. Essentiellement connu pour être le chanteur d'Iron Maiden, le célèbre groupe de heavy metal britannique, Bruce Dickinson a pris, le 11 août, les commandes du B737 qui a décollé de Cardiff (Pays de Galles) pour rallier Djibouti lors du vol inaugural de « sa » compagnie. Car, même si le transporteur reste la propriété de la petite république, sa gestion ainsi que la maintenance de ses appareils ont été confiées en août 2015 à la société Cardiff Aviation, fondée en 2011 par Bruce Dickinson *himself*. Un sacré coup médiatique pour Djibouti, dont

bord afin de se faire embaucher par des compagnies britanniques. Depuis qu'il a rejoint ses copains de scène, en 1999, il n'a pas lâché le manche. C'est lui qui pilote le B747-400 chargé de convoyer le groupe aux quatre coins du monde lors de ses tournées.

OPPORTUNITÉS. En 2011, lorsque Astraeus, la compagnie aérienne pour laquelle il travaille en parallèle de ses activités musicales, met la clé sous la porte, Bruce Dickinson réalise son rêve et crée sa propre société, Cardiff Aviation, spécialisée dans la maintenance des avions de ligne et la formation des personnels de bord. Quelques années plus tard, il rencontre le représentant à Londres de l'Autorité portuaire djiboutienne, qui l'entretient du projet de relance de la compagnie nationale. Le temps de se rendre dans le pays afin de rencontrer le président, et le voilà embarqué dans l'aventure.

Le plan de vol de la compagnie est des plus précis. Pendant que le B767 est en maintenance au Pays de Galles (jusqu'en février), le B737 qu'elle a affrété est utilisé pour couvrir l'Europe et quelques destinations du golfe Persique, en attendant l'arrivée prochaine d'un BA146 qui, dans un premier temps, desservira la Somalie. Mais c'est dans le domaine du fret que les ambitions de la compagnie aérienne sont le plus manifestes, compte tenu de l'augmentation constante des volumes



VINCENT FOURNIEZ/IA

▲ Le patron de Cardiff Aviation a d'autres projets de reprise sur le continent.

transitant par les ports djiboutiens. Pour répondre à l'énorme demande, Bruce Dickinson prévoit déjà l'arrivée, début 2017, de deux « B737 ou B757 » spécialisés.

En véritable businessman, et fort du soutien de Djibouti, il a le flair pour les opportunités que représentent les liaisons vers l'Europe via des lignes triangulaires pour embarquer de la marchandise en Afrique australe, mais aussi les connexions avec l'Asie, sans oublier les pays limitrophes de la Corne. Kenya Airways respecte déjà son nouveau concurrent. Ethiopian Airlines le craint. Et la petite musique jouée par Bruce Dickinson à Djibouti a déjà séduit plusieurs autres pays, du Portugal à l'Albanie, sans oublier d'autres États d'Afrique francophone où il annonce disposer de deux contacts avancés. ●

o.c.

C'est dans le domaine du fret que les ambitions d'Air Djibouti sont le plus manifestes.

les autorités espèrent bien qu'il suffira à assurer la pérennité d'une compagnie tombée en faillite en 2002.

Leader d'un groupe mondialement connu qui, en près de trente-cinq ans de carrière, a écoulé plus de 16 millions d'albums, Bruce Dickinson est aussi un pilote chevronné qui cumule plus de sept mille heures de vol depuis l'obtention de sa licence, en 1991. Le chanteur a profité d'un moment de tension au sein d'Iron Maiden pour prendre un peu d'altitude. Il a alors coupé ses cheveux longs et tombé le Perfecto pour enfiler la chemise blanche aux trois barrettes de commandant de



OLIVIER CASLIN POUR JA

MONKATE

Banquières en plein air

Depuis des générations, **une trentaine de femmes proposent des opérations de change informelles** dans le centre-ville. Si les autorités les ont toujours tolérées, elles veulent mieux les encadrer.

Leur présence surprend le visiteur qui se promène pour la première fois dans la capitale. Assises à chaque coin de rue de la vieille ville de Djibouti, ces dames, généralement bien mises, papotent entre elles ou avec les passants. Et dès que passe un étranger, elles bondissent de leur chaise en plastique en dégainant des liasses de billets. Elles n'ont pas cambriolé la banque. Elles pratiquent simplement une activité aussi vieille que la ville elle-même : celle de changeur de devises.

Chaque jour depuis cinq ans, Choukri Omarshi est installée, avec quelques collègues, au croisement des rues d'Athènes et de Rome. Aînée d'une fratrie de huit enfants, elle a succédé à sa mère, comme cette dernière l'avait fait avant elle. « C'est toujours mieux que d'être au chômage », lance la jeune femme de 34 ans. Dans la sacoche posée entre ses pieds s'empilent des liasses de birrs éthiopiens, de livres sterling, de dollars américains et d'euros,

sagement rangées dans leurs petits étuis transparents. En tout, l'équivalent de 2500 euros.

Installée depuis quelques heures, Choukri Omarshi a déjà vu passer pas mal de clients quand arrive Ali, un jeune Dubaïote. Il se plante devant elle et lui tend 100 dollars en coupures de 10, qu'elle a vite fait de recompter de ses doigts experts pour les enfouir dans sa besace et en ressortir la somme correspondante, au franc djiboutien près. Sous l'œil protecteur du policier qui fait sa ronde, l'opération n'a pas pris plus de cinq minutes.

Pourquoi venir ici plutôt qu'au bureau de change situé à moins de dix mètres ? « Parce que c'est plus rapide, moins cher que les banques traditionnelles, et que ces dames sont là tous les soirs jusqu'à 23 heures, explique Ali. Elles font partie du paysage. Même le président Guelleh veut les conserver. Et puis c'est aussi un

▲ Les pouvoirs publics voudraient légaliser l'activité des « changeuses » en les regroupant dans un local unique.

acte de solidarité sociale. » Dans l'opération, Choukri Omarshi vient en effet de gagner 100 francs djiboutiens (56 centimes d'euro), et peut récolter entre 1 000 et 4 000 francs par jour, soit un bon salaire de complément pour sa famille.

Elle se rend chaque matin à la Banque centrale, avec ses « sœurs », pour connaître les taux de change du jour. Puis, pour ne pas tenter le diable et éviter les mauvaises rencontres, elles s'installent toujours par petits groupes dans les endroits les plus animés du centre-ville, jamais très loin d'un policier en faction. Les cas de violence à leur

L'activité peut rapporter entre 1 000 et 4 000 francs par jour, soit un bon salaire de complément.

encontre restent exceptionnels. « Un jour, l'une d'elles s'est fait kidnapper, elle a été retrouvée le soir même. Elles se protègent entre elles et la population est toujours prête à leur venir en aide », explique le sergent-chef Abdou Razak Abdi, dans son uniforme élimé, sans jamais quitter des yeux ses protégées. ●●●

... Elles sont encore une trentaine à faire perdurer cette tradition que même l'administration coloniale avait refusé de bousculer, à pratiquer cette activité appréciée par la population et acceptée par les autorités. « Les volumes qu'elles brassent ne pèsent rien par rapport à la masse monétaire du pays. Elles ne représentent aucun risque macroéconomique, assure Ali Daoud Houmed, chef du service des renseignements financiers à la Banque centrale de Djibouti. Et, grâce à elles, il n'y a pas de faux-monnayeurs. » Pas question, donc, de chercher des noises à celles que

le fonctionnaire considère comme « les meilleures banquières du pays » ni de « prendre le risque de voir leur activité passer sous le manteau ».

MUTUALISATION. Au contraire, il est plutôt question de mieux les encadrer. Les pouvoirs publics cherchent en effet à les faire entrer dans le cadre légal, « ne serait-ce que pour des raisons d'équité fiscale », précise Ali Daoud Houmed. Mais aussi pour des questions de sécurité, afin d'éviter tout blanchiment d'argent sale. Pour les faire rentrer dans le rang, la Banque

centrale propose de les réunir dans un même local: « Elles y mutualiseraient les demandes en toute sécurité et ce serait pour elles une forme de reconnaissance officielle », reprend le banquier. Derrière son beau voile bleu turquoise, l'œil de Choukri Omarshi reste circonspect face à cette perspective. Elle n'a jamais été enregistrée, rarement contrôlée. « La modernisation en marche de la société djiboutienne va pourtant avoir raison de certaines habitudes », soupire, un peu fataliste, Ali Daoud Houmed. ●

OLIVIER CASLIN

Quand l'eau coule de source

Pomper les nappes phréatiques plutôt que dessaler la mer, voilà une idée qui réussit à Yassin Ali, directeur du groupe Bio. Commercialisées depuis 2013, ses bouteilles pourraient un jour s'exporter.

Après une quarantaine de kilomètres à rouler dans le désert poussiéreux depuis la capitale, difficile d'imaginer visiter l'une des principales usines d'embouteillage d'eau naturelle de Djibouti. Elle est d'ailleurs bien cachée, tel un trésor, derrière son haut mur peint en vert et recouvert de barbelés. Yassin Ali, directeur du groupe Bio et patron des lieux, est persuadé d'avoir touché le jackpot, au point de délaissier un peu les activités d'importation de matériel informatique qui ont fait jusque-là sa fortune. « Le

marché est en plein développement, notamment avec toutes les bases militaires à approvisionner », veut croire l'homme d'affaires djiboutien, âgé de 52 ans. Bio est venu compléter l'offre du pays - l'eau minérale de Tadjourah, commercialisée depuis 2009 - et apporter une vraie alternative à l'eau dessalée, alors majoritairement consommée par les Djiboutiens. Avec ses partenaires, Yassin Ali s'est installé près d'Arta, petite ville de villégiature prisée par l'élite locale, où une source d'eau souterraine a depuis longtemps

été identifiée. Jusqu'à ce que Yassin Ali soit autorisé à y placer ses pompes, en 2010, seul le bétail en profitait. Le temps de mobiliser les quelque 1,3 mil-

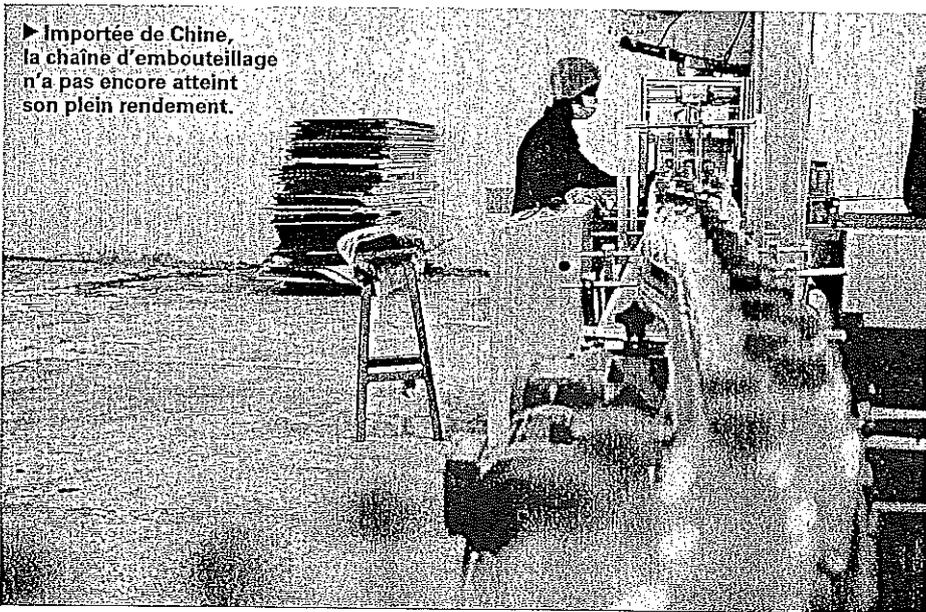
Si l'objectif de production de 5 000 bouteilles à l'heure est encore rarement atteint - à cause de problèmes techniques récurrents -, les ren-

La marque bénéficie aujourd'hui d'une excellente image et d'un réseau de distribution très efficace.

lion d'euros d'investissements nécessaires pour importer de Chine une chaîne d'embouteillage dernier cri et les premières bouteilles estampillées Bio ont commencé à inonder le marché local en 2013.

dements s'améliorent chaque année et la marque gagne ses lettres de noblesse à travers le pays, bénéficiant d'une excellente image et d'un réseau de distribution très efficace. Pendant que les bouteilles en plastique se remplissent à la chaîne, à l'autre bout de l'unité, les palettes s'empilent dans les trois camions quittant quotidiennement l'usine. En attendant de s'attaquer, plus tard, à l'export. « Dubaï s'est déjà montré intéressé, mais il est encore un peu trop tôt. Nous ne disposons pas pour l'instant des capacités de production suffisantes », tempère Yassin Ali, qui réfléchit pourtant déjà à agrandir son usine afin d'accompagner la croissance du secteur. Il songe même à diversifier et à valoriser sa production en proposant des eaux parfumées, comme le font les grandes marques européennes. ● o.c.

► Importée de Chine, la chaîne d'embouteillage n'a pas encore atteint son plein rendement.



OLIVIER CASLIN POUR JA

Partir pour mieux revenir

Ils sont de plus en plus nombreux, **ces Djiboutiens, trentenaires ou quadragénaires, qui se sont exilés** et effectuent aujourd'hui le chemin inverse. Désireux de participer à la modernisation de leur pays, ils apportent l'expérience qu'ils ont acquise ailleurs et leur soif de changement.

Linda Aïcha Ahmed Hassan 41 ans, hôtelière

Linda Aïcha Ahmed Hassan est rentrée au pays depuis bientôt deux ans, et elle ne regrette pas sa décision. Partie à l'âge de 22 ans afin de poursuivre ses études de comptabilité en France puis en Belgique, elle rayonne aujourd'hui devant l'Oceania Appart'Hotel, qu'elle dirige depuis septembre 2015. Seuls ses enfants, restés à Bruxelles pour des raisons scolaires, lui manquent. Mais, affirme-t-elle, « il était temps de se stabiliser, après tant d'années passées entre l'Europe et le Canada », où vit sa mère. Elle qui ne s'était jamais vraiment habituée au froid a choisi la fournaise djiboutienne pour réaliser son rêve d'ouvrir une maison d'hôte pour les membres de la diaspora de passage dans le pays, ce qu'elle a elle-même été pendant plus de dix-sept ans. Ses compatriotes sont encore rares à fréquenter son établissement haut de gamme, alors elle remplit ses chambres et appartements avec des expats, bien contents de trouver un endroit tout confort dans le quartier parfaitement sécurisé de Haramouss, entre l'aéroport d'Arbouli et le centre-ville de Djibouti – à un pâté de maisons de la résidence présidentielle et de l'ambassade américaine. Pour l'instant, elle est locataire de l'immense villa et de sa crêperie, ouverte depuis trois mois. Mais depuis qu'elle a trouvé sa clientèle, Linda Aïcha cherche à acheter et, surtout, à se rapprocher de la mer. Pour justifier pleinement le nom de son hôtel, qui est aussi celui de sa fille de 3 ans. ●

OLIVIER CASLIN



MEYSMAN PHIL

Mourwan Mohamed Robleh

36 ans, expert en sécurité

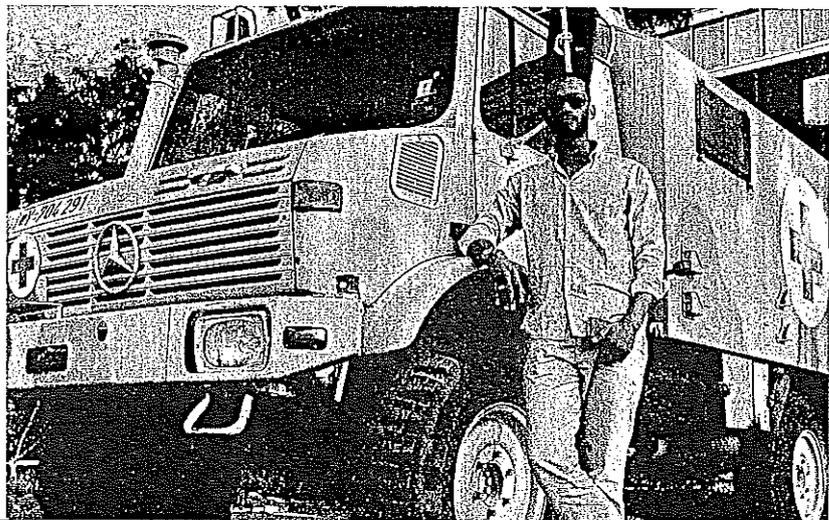
Avec son mètre quatre-vingt-douze et son énergie débordante, Mourwan Mohamed Robleh impose d'entrée le respect. Encore plus après avoir déroulé le fil de sa carrière au sein de l'armée française, d'abord comme fusilier marin puis dans les commandos : sept ans passés sous l'uniforme entre Lorient, en Bretagne, et Kourou, en Guyane, avec en bandoulière quelques faits d'armes en Côte d'Ivoire et au Tchad. « Comme un hommage » à son père, dit-il, lui-même ancien militaire français en poste à Djibouti, où il a rencontré la mère de Mourwan.

Le destin de ce Franco-Djiboutien aurait pourtant pu être très différent. Lorsqu'il quitte son pays après le bac, en 1998, c'est pour intégrer un cursus sport-études à Montréal, avec l'ambition de rejoindre la NBA, la célèbre ligue nord-américaine de basket-ball professionnel. Mais il se fait dribbler – et doubler – par un jeune Canadien, qui signera un peu plus tard à Toronto. Son pied tape encore nerveusement quand Mourwan raconte cet épisode de sa vie... Il se défoule donc à l'armée et en

profite pour voir du pays avant de rentrer dans le sien, à Djibouti, en 2008. Le réseau local des anciens militaires se met vite en branle. Il travaille un temps dans un casino, avant d'être engagé comme agent de sûreté maritime dans une mer encore infestée de pirates. Mourwan fait vite ses preuves et gagne assez d'argent pour lancer son propre business, dans la construction, en plein boom à Djibouti. Il a peu de temps pour s'occuper de sa petite entreprise, d'autant qu'il succombe à l'appel du large et file au

Yémen, où il prend en charge la sécurité d'un site gazier pour Total. Jusqu'à ce que la guerre éclate dans ce pays, en 2014. Même si sa petite entreprise de construction ne connaît pas la crise, l'entrepreneur rêve de créer sa propre société de sécurité à Djibouti. « Il y a tellement de demande dans ce secteur », constate le gaillard, qui se laisserait bien tenter aussi, à plus long terme, par la politique. Avec en ligne de mire un poste de ministre de l'Intérieur qui lui irait comme un gant. ●

O.C.

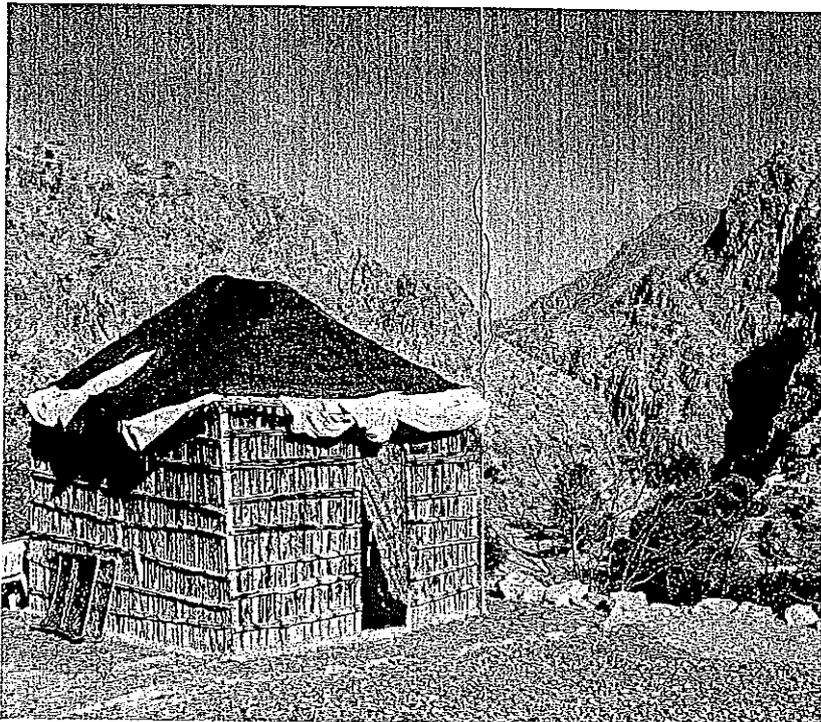


OLIVIER CASLIN POUR JA

TOURISME

L'appel du désert

Encore peu nombreux à visiter le pays, les étrangers s'aventurent rarement au-delà de la capitale et des côtes de la mer Rouge. Le nouveau pari du secteur ? Les attirer dans les terres.



OLIVIER CASLIN POUR JA

▲ Un confort sommaire au milieu d'une nature préservée.

À une trentaine de kilomètres de Tadjourah, le long du golfe du même nom qui sépare le nord de Djibouti de sa capitale, Houmed Ali Houmed a monté son campement. Au milieu des oueds desséchés qui n'ont pas connu la pluie depuis une éternité, difficile de parler de tourisme vert. Et pourtant, c'est le pari qu'a décidé de faire ce Djiboutien de 40 ans, avec l'objectif d'ouvrir l'intérieur de son pays au tourisme international pour créer un peu d'emploi local et faciliter le développement économique de cette région reculée. « Si cela pouvait déjà pousser le gouvernement à finir de goudronner la route nationale, comme il l'a promis il y a cinq ans », soupire Houmed, assis à l'ombre du grand acacia dominant la petite case qui lui sert de bureau d'accueil. Cela fait bientôt vingt ans qu'il a construit les premières de ses quatorze paillotes sur un terrain familial, à flanc de coteau. Installées sur de petites terrasses bien ombragées, elles offrent toutes une vue imprenable sur les

sommets arides qui bouchent l'horizon. En contrebas devait couler une rivière. Seules affleurent encore quelques flaques d'eau, prises d'assaut par les troupeaux de chèvres en provenance du village perché sur le versant d'en face. Le long de son lit pierreux poussent des palmiers géants et quelques-uns de ces fameux manguiers de Bankoualé, au feuillage abondant, grâce aux sources souterraines qui permettent aux rares habitants de la région de faire un peu de maraîchage pour satisfaire tout juste leurs besoins et alimenter, à l'occasion, les hôtes de Houmed.

Ils sont une dizaine actuellement, venus de France pour réaliser un périple de quelques jours entre le lac Assal et la ville d'Obock. Arrivés au campement la veille, ils sont partis depuis le matin en expédition de l'autre côté de la montagne pour visiter la forêt du Day et ses genévriers rabougris. Les

plus courageux rentreront à pied, en se protégeant comme ils pourront du soleil de plomb, qui permet au campement de disposer de l'énergie nécessaire pour assurer le gîte et le couvert.

Le confort est sommaire mais l'essentiel y est, notamment la moustiquaire, grâce à laquelle on peut s'endormir en écoutant les chants d'oiseaux qui percent dans la nuit noire. Les repas se prennent en commun sous la grande case construite au milieu d'arbres et de fleurs odorantes, avec une large baie ouverte sur le panorama alentour. Éblouissement garanti.

FRANÇAIS ET ITALIENS. Mais les touristes sont encore peu nombreux : à peine 200 chaque année à venir humer ce parfum de bout du monde. Essentiellement en provenance de France, mais aussi d'Italie, car Houmed propose également, depuis 2010, quelques escapades en Éthiopie, de l'autre côté de la frontière toute proche. Depuis que le campement est référencé par plusieurs tour-opérateurs européens, les touristes remplacent avantageusement les expatriés, moins nombreux aujourd'hui à résider à Djibouti que dans un passé encore récent.

Pour l'instant, Houmed ne vit pas de cette activité. Il espère qu'un jour, peut-être, les Chinois viendront à leur tour découvrir les beautés sauvages du pays afar. À condition bien sûr

de leur faire savoir que de tels campements existent. Les touristes commencent seulement à quitter la capitale et le littoral pour explorer l'intérieur du pays. Il est donc temps de diversifier une offre jusqu'à présent essentiellement axée sur le potentiel exceptionnel – bien qu'également encore trop peu valorisé – des fonds multicolores de la mer Rouge. L'Office national du tourisme se lance aujourd'hui dans la promotion de ce nouveau tourisme vert. Avec l'espoir de doper les chiffres de fréquentation. ●

OLIVIER CASLIN

Pour les voyageurs en quête d'authenticité, Djibouti compte déjà

21

campements, dont 9 dans la région de Tadjourah