

❖ Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis Abeba



L'économie bleue à Djibouti

Malgré sa position géographique stratégique au carrefour de routes maritimes majeures reliant l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie, Djibouti peine à structurer une véritable stratégie d'économie bleue. Si les activités portuaires et logistiques constituent le cœur de son économie, les autres segments, notamment la pêche, l'aquaculture ou le tourisme côtier, restent peu développés et largement artisanaux. Dans un contexte de contrainte budgétaire, des partenariats ciblés, notamment avec la France, accompagnent la montée en compétence du pays. Djibouti affiche par ailleurs une volonté croissante de s'affirmer sur les enjeux liés à l'océan, en particulier dans le cadre de la gouvernance de la mer Rouge et de la conférence UNOC-3.

Une économie tournée vers le commerce maritime, qui fait de Djibouti un acteur important dans le développement de l'économie bleue

Djibouti est un petit pays côtier de la Corne de l'Afrique, avec un littoral de 372 km et une zone économique exclusive de 7 200 km². Près de 85 % de la population djiboutienne habite en zone côtière. Son économie dépend largement de son secteur des services (76,9 % du PIB en 2023¹⁵), lié à la position stratégique de son port en eau profonde à l'intersection de la mer Rouge et du golfe d'Aden.

Le sujet de l'économie bleue a émergé récemment à Djibouti, avec le développement d'une Stratégie Nationale pour l'Economie Bleue en 2023, s'inscrivant dans la continuité dans la stratégie régionale de l'Autorité Intergouvernementale pour le développement (IGAD) pour l'économie bleue. L'Observatoire régional de recherche sur l'environnement et le climat a été inauguré en 2022 à Djibouti, avec le soutien de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

En amont de la conférence UNOC-3, le pays a signé le 9 mai 2025 le traité *Biodiversity Beyond Nation Jurisdiction (BBNJ)* visant à protéger la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales. Djibouti dispose d'une législation portant interdiction d'importation et de commercialisation des sacs plastiques non-biodégradables non produits en République de Djibouti. **Djibouti est par ailleurs engagé dans de nombreux accords internationaux** : Djibouti a ratifié trois conventions de Rio (Convention sur la diversité biologique en 1994, Convention cadre des Nations-Unies sur le changement climatique en 1995, Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification en 1994). Il a adhéré à l'Accord sur les mesures du ressort de l'Etat du port¹⁶ en 2018 afin de lutter contre la pêche illégale et assurer une gestion durable des ressources halieutiques. Djibouti est également membre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins, organisation intergouvernementale chargée d'organiser et de contrôler les activités relatives aux ressources minérales des fonds marins situés au-delà des limites de la juridiction nationale. Djibouti est membre, aux côtés de six autres pays¹⁷, de l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden, créée en 1995 pour coordonner les efforts de protection et de gestion durable des écosystèmes marins et côtiers.

Le **ministère de l'Environnement et du Développement Durable** est en charge de la gouvernance de l'économie bleue. Il pilote la stratégie nationale, notamment par la mise en place d'une plateforme de coordination réunissant de nombreux acteurs, dont les ministères des Transports, de l'Economie et des Finances, de la Pêche, de l'Énergie, ainsi que des représentants du secteur privé, des universités et de la société civile.

Djibouti dispose d'un réseau portuaire stratégique. Le port de Djibouti gère principalement les produits pétroliers et le commerce avec l'Éthiopie. Le terminal à conteneurs de Doraleh, en eau profonde, accueille de très grands navires pour le trafic conteneurisé. Le port polyvalent de Doraleh traite le vrac et les véhicules. Le **terminal Horizon**, également situé dans le port de Doraleh, stocke et distribue des produits pétroliers, en particulier vers l'Éthiopie. **Tadjourah** est dédié à la potasse, **Goubet** au sel et aux minerais, et **Damerjog**, encore

¹⁵ Banque Mondiale, Djibouti Economic Monitor 2024

¹⁶ Traité international juridiquement contraignant adopté par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

¹⁷ Arabie saoudite, Égypte, Jordanie, Soudan, Yémen et Somalie

en développement, associera terminal pétrolier et zone industrielle. Ces ports font de Djibouti un hub maritime régional. Le **terminal de Doraleh a traité 1 million d'Equivalent Vingt Pied en 2024. CMA-CGM y assure l'essentiel du volume.** Malgré les tensions en mer Rouge, les ports restent performants grâce aux « feeders », petits navires relais assurant le transbordement en provenance de pays tiers et restent confrontés aux phénomènes d'engorgement. Face à cette pression croissante, des extensions sont envisagées, tant sur les jetées qu'au niveau des installations terrestres.

Les autres activités liées à l'économie bleue sont très limitées à Djibouti : le secteur de la pêche représentait environ 0,2 % du PIB national¹⁸ quand le tourisme, pourtant au cœur de la stratégie Vision 2035, représentait 3 % du PIB en 2023.

Des tentatives de protection des zones côtières

L'économie djiboutienne repose principalement sur le transport maritime, soutenu par d'importants investissements en infrastructures, la plupart gagnées sur la mer, entraînant des **risques environnementaux pour les écosystèmes marins**. Pour y répondre, le gouvernement a mis en place des mesures de protection dès 1972, avec la création **d'aires marines protégées**. Un décret de 1985 y interdit la collecte de coraux, de coquillages et la pêche artisanale à la ligne. En 2023, l'accès aux zones de migration des requins-baleines a également été réglementé.

Les zones côtières de Djibouti restent largement menacées, notamment par la pêche illégale. Selon l'indice de risque de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le pays se classe au 19^e rang sur 24 dans la région de l'océan Indien en 2023, ce qui met en évidence des lacunes dans la surveillance et la répression des prises illicites. Les mangroves, essentielles contre l'érosion et pour les pêcheries artisanales (zones de nourriture et reproduction des poissons), restent dégradées malgré les efforts de restauration en raison des prélèvements illégaux de bois et de la production de sel. Parallèlement, **l'érosion côtière s'accélère sous l'effet de la montée du niveau de la mer et des émondages incontrôlés**. La Banque mondiale prévoit un recul de la ligne de côte de 0,22 mètre d'ici 2050¹⁹ à Djibouti, exposant plusieurs zones urbaines basses à un risque accru d'inondations et fragilisant les habitats littoraux.

L'économie bleue n'est pas au cœur des interventions des bailleurs

L'économie bleue ne fait pas l'objet d'une attention accrue des bailleurs. Récemment, seul le PNUD a mis en œuvre un projet de 2018 à 2025 de renforcement **du système national d'AMP à Djibouti**, qui a permis la création de trois nouvelles aires tout en améliorant la gestion de celles déjà existantes, et a créé un dialogue entre toutes les parties prenantes pour les sensibiliser à la protection de la biodiversité marine.

Le soutien des bailleurs actifs à Djibouti se concentre en particulier sur le secteur de l'assainissement. Alors que seul 16 à 25 % de la population seraient directement reliés à des infrastructures d'assainissement formelles, notamment des réseaux d'égouts et des stations de traitement, l'Union européenne et l'AFD représentent les principaux acteurs sur ce secteur avec un total d'engagement de 140 MEUR depuis 10 ans pour financer l'extension et la réhabilitation du réseau d'assainissement.

Les investissements privés restent modestes en raison d'un climat des affaires peu favorable. Les entreprises françaises, comme Vinci et Veolia, sont actives dans le secteur de l'assainissement, mais interviennent principalement sur financements de bailleurs internationaux. Les contraintes budgétaires de Djibouti et les arriérés de paiement freinent les contrats directs avec l'État.

¹⁸ Banque africaine de développement (2023) Rapport pays 2023 - Djibouti

¹⁹ Banque Mondiale, Profil pays sur le risque climatique de Djibouti 2023

Annexe : Zones marines et terrestres protégées de Djibouti



Source : [Protected Planet](#)