

# Deux sites géostratégiques : le détroit de Bab El Mandeb et Djibouti.

## Quel usage de Géoimage ?

JM NOAILLE IA-IPR Histoire-géographie

### DIAPO 1 :

**Deux images issues de Géoimage :** les images du détroit de Bab El Mandeb et de Djibouti. Objectif : comment les exploiter par une géographie concrète et active ?

### **Démarche obéissant à 3 principes :**

- Faire accéder à la complexité géopolitique de cette région par un jeu d'échelles.
- Associer images satellitales et cartes pour faciliter la compréhension.
- S'appuyer sur la réalisation de croquis pour fixer la mémorisation et constituer une trace écrite..

### DIAPO 2 et 3

**Première image permet de présenter le détroit de Bal El Mandeb** faisant communiquer au Nord la mer Rouge et au Sud l'océan Indien et surtout, grâce à l'échelle placée en bas à gauche de l'image, d'en mesurer l'étroitesse : à peine 26 km de large entre la côte africaine et l'île Yéménite de Périm au droit du Yémen et de Djibouti.

**Si l'on zoome, on peut constater qu'il existe en fait deux détroits : un petit détroit entre l'île de Périm et la côte yéménite trop étroit (3 km) pour assurer le passage de grands navires**, et un grand détroit plus large mais ayant nécessité malgré tout la délimitation de deux couloirs de navigation bien distincts afin de permettre aux plus gros tankers ou porte-containers de se croiser sans risques...

**On peut également faire constater que l'étroitesse du passage est un facteur de vulnérabilité considérable surtout dans un environnement stratégique à haut risque** à proximité d'un pays en guerre le Yémen et alors que transite par le détroit plus de 40% du trafic maritime mondial : en 2018 par exemple, en pleine période de guerre civile yéménite, l'Arabie saoudite a dû interrompre momentanément ses exportations pétrolières par le détroit après que plusieurs roquettes houthis aient ciblées deux pétroliers saoudiens.

#### DIAPO 4

**Pour illustrer cette vulnérabilité, on peut étudier** une carte des routes maritimes comme cette carte issue du site du ministère de la défense d'octobre 2021 qui est à la fois d'une grande richesse d'information et très synthétique.

On y observe bien le caractère stratégique du détroit de Bab El Mandeb, situé sur la grande route maritime circumterrestre unissant les 3 plus grandes façades maritimes du monde, à proximité du canal de Suez, de zones de guerre au Yémen, en Somalie et de zones de pirateries maritimes nécessitant la présence de bâtiments de la marine nationale.

La légende nous précise que plus de 20000 navires passent en effet chaque année par ce détroit **qui concentre plus du quart du trafic mondial de conteneurs et 6% du trafic mondial de pétrole.**

On repère aussi bien la position stratégique de Djibouti...

#### DIAPO 5 et 6

Pour matérialiser les flux s'écoulant dans le détroit, être encore plus concret et montrer aux élèves l'importance du trafic et sa nature, on peut également mobiliser un outil remarquable, que vous connaissez déjà certainement et qui se nomme "Marine traffic". On y découvre en temps réel les navires présents dans le détroit : en rouge les tankers, en vert les porte containers ou les cargos, en bleu clair les remorqueurs, poseurs de cable, en bleu foncé les navires de croisière ou de plaisance... On peut cibler chaque navire pour en découvrir la nature...

Chaque navire possède sa fiche d'identité avec sa photo que les élèves peuvent consulter... On y découvre toutes les caractéristiques du navire, sa nature, son tonnage, sa provenance, sa destination, sa vitesse, son armateur...

Si l'on revient sur l'image de Marine Traffic, on constate qu'au-delà du flux impressionnant de navires qui passent par le détroit, certaines pôles portuaires s'individualisent : **Djibouti** qui accueille quelques portes conteneurs de grande taille et apparaît comme un port d'importance dans la région, **Hudeida** au nord, le port de la capitale yéménite Sanaa ou **Aden** au Sud...

Par contre, rien sur les côtes africaines, notamment sur les côtes érythréennes avec pourtant deux ports qui apparaissent sur la carte : **Massawa au Nord** desservant la capitale Asmara **et Asseb au sud**. Deux ports appelés pourtant, comme nous allons le voir, à jouer un rôle géostratégique essentiel dans la région.

On peut remarquer que le port d'Asseb en particulier, situé à l'entrée Nord du détroit, possède une position éminemment stratégique...

## DIAPO 7

Si lon zoome grâce à Géoimage, on constate que...

**Le site du port d'Aseb est en effet remarquable situé en sortie d'une vaste baie protégée par une longue barrière de corail et plusieurs îles. Un site idéal pour abriter un port de guerre et une base militaire, ce qu'ont bien compris les Emirats Arabes Unis qui ont obtenu du gouvernement érythréen, en pleine guerre civile yéménite, le droit d'utiliser le port d'Aseb durant 30 ans et d'y implanter une assez importante base militaire.**

**Ils y maintiennent actuellement des installations assez modestes mais c'est aujourd'hui la Russie ou la Chine qui restent particulièrement intéressés par le site.**

Pour la Chine en effet, posséder une base militaire de l'autre côté du détroit alors qu'elle est déjà présente à Djibouti, serait un atout stratégique de première importance en cas de conflit **pour éventuellement verrouiller le détroit...**

Plusieurs darses en eau profondes ont d'ores et déjà été creusées au nord du port et sont d'ores et déjà prête à accueillir des navires à fort tirant d'eau.

Bien évidemment les américains voient d'un très mauvais oeil ce projet, de même qu'ils s'avèrent très inquiet quant au projet de la Russie de s'implanter également dans le secteur.

## **DIAPO 8**

**Si l'on élargit le cadre, on voit bien** sur cette carte géopolitique de la région extraite du numéro de mars avril 2019 de la revue diplomatie, **l'enjeu que représente la mer Rouge et les environs du détroit de Bab El Mandeb par le nombre important de bases militaires que l'on y trouve...**

**Bases française, américaine, japonaise, italienne et chinoise à Djibouti, émirati à Aseb ou à Berbera en Somalie mais aussi base russe en Erythrée et turque à Souakin au Soudan.**

**On repère aussi et surtout la position clé de l'Erythrée** qui dispose de plus de 2200 km de façade maritime sur la Mer Rouge face au Yémen et à l'Arabie Saoudite.

**La position des russes, derniers arrivés dans le jeu des puissances, est particulière. Elle est matérialisée sur la carte par une base positionnée justement en Erythrée dont la localisation, comme il est précisé dans la légende, n'est pas précisément définie... Cette base en fait n'existe pas mais le cartographe a anticipé et a voulu traduire la forte probabilité, qu'à terme, une base russe soit implantée en Erythrée soit à Aseb, soit à Massawa plus au Nord.**

Pourquoi ? Car les russes, en quête d'un point d'appui stratégique dans la région, **se sont lancés depuis quelques années dans une vaste opération de séduction diplomatique en direction de l'Erythrée.** Le président érythréen Issayas Afwerki a par exemple été reçu de manière très solennelle à St Petersburg par Vladimir Poutine le 26 juillet dernier à la veille du sommet Russie-Afrique.

**Signe d'un rapprochement récent, la ville de Massawa a d'ailleurs signé un protocole d'accord avec la base navale russe de Sébastopol sur la mer Noire...**

## DIAPO 9 Quels sont les avantages de Massawa pour les russes ?

Ils sont au nombre de trois :

**Le premier avantage est la position stratégique de Massawa, port en eau profonde situé au droit de la capitale érythréenne Asmara et qui pourrait, à terme, constituer un futur corridor de transport débouchant sur les champs pétrolifères soudanais (Diapo 13)**

**Le deuxième avantage est plus pragmatique : Massawa intéresse en effet d'autant plus les russes qu'Assab au Sud est convoitée par la Chine** qui développe aussi depuis plusieurs années des relations privilégiées avec l'Erythrée et aimerait, comme on l'a vu, implanter une base navale au plus près du détroit de Bab El Mandeb et ouvrir un nouveau corridor d'accès vers Addis-Abeba.

## DIAPO 10 et 11

**Massawa enfin pourrait être une alternative au projet d'implantation d'une base à Port Soudan** qui était très avancé et qui était allé jusqu'à la signature **en nov 2020** d'un pré-accord entre Khartoum et Moscou prévoyant l'hébergement de plusieurs navires de guerre. Cet accord **est désormais suspendu** avec la guerre civile qui fait rage à Khartoum.

A cet égard, **Je vous renvoie à cet égard à l'excellent article de la revue "Conflits" d'octobre 2023... (Hemedti contre Al Buhran) .**

Sur l'image satellitale de la ville de Port-Soudan, on peut bien situer l'implantation de la future base russe à l'aide d'un document provenant du ministère russe de la guerre, prévoyant la présence de 4 navires de guerre à propulsion nucléaire ou conventionnelle et de 300 soldats dans la future base...

Depuis l'arrêt du projet et face à l'incertitude quant à sa ratification par une future assemblée nationale soudanaise, Massawa apparaît comme une seconde opportunité intéressante par les autorités russes...

## **DIAPO 12**

**Pour résumer, on voit bien se dessiner dans les années à venir une vraie géopolitique des corridors avec pour enjeu un accès à la mer rouge, les deux corridors existant, celui reliant Khartoum à Port Soudan au Nord et Addis-Abeba à Djibouti au Sud étant appelés à être doublé à l'avenir pour Khartoum par un accès aux ports de Massawa et pour Addis Abeba par un accès au port d'Aseb.**

**Enfin, dans le concert des puissances cherchant à prendre pied en mer rouge, on trouve également un nouveau venu, la Turquie** qui, dans le cadre d'un partenariat stratégique avec le Soudan, s'est vu accorder la souveraineté sur le port de Souakin par un bail de 99 ans. Riyad et ses alliés voient cet accord d'un très mauvais oeil et le considère comme une manœuvre d'Ankara pour étendre son influence en Afrique de l'Est et construire un port militaire en eau profonde au Soudan.

D'autant que Souakin pourrait bien devenir aussi à terme un débouché de Khartoum sur la mer rouge...

**Dans cette dynamique des corridors Djibouti, de par sa position stratégique, garde une longueur d'avance et bénéficie à l'heure actuelle d'aménagements qui en font une plate-forme commerciale et stratégique incontournable même si sa position, à terme, pourrait être menacée par la création de nouveaux corridors concurrents comme ceux d'Aseb au Nord et de Lamu au Kenya au Sud.**

### DIAPO 13

**L'image de Djibouti proposée par Géoimage peut à cet égard faire l'objet d'une analyse très fouillée mais surtout très parlante pour les élèves...**

**On peut dans un premier temps bien montrer le caractère très étroit de l'espace utile sur lequel s'est développé l'agglomération djiboutienne et en même temps le caractère très favorable du site** marqué par l'existence d'une assez large plaine littorale bien délimitée au Sud par toute une série de plateaux basaltiques et désertiques que l'on peut identifier sur l'image par leur couleur marron foncé.

On peut repérer ensuite l'Oued Ambouli s'écoulant des plateaux vers la mer et séparant l'espace de la ville en deux zones :

**L'Est** où s'est développée la ville coloniale et où l'on retrouve les 4 bases occidentales toutes situées autour de l'aéroport **et l'Ouest où l'on trouve le quartier populaire longtemps resté précaire de Balbala** et désormais les nouvelles infrastructures portuaires et militaires construites par la Chine. On remarque aussi que ces infrastructures portuaires relient directement Djibouti à son arrière pays, c'est à dire à Addis-Abeba par une voie ferrée de 800km toute neuve construite là encore par les chinois.

Il peut être intéressant alors de faire identifier aux élèves l'aéroport, les bases militaires étrangères, le centre ville historique et la vieille ville coloniale, le vaste quartier populaire de Balbala au centre mais aussi le nouveau port polyvalent de Doraleh entièrement construit grâce à des investissements chinois et composé de deux sites : le terminal à conteneurs entièrement aménagé sur un terrain artificiel et le port vracquier situé à proximité de la base militaire chinoise, de même que la ligne de chemin de fer reliant le port à son hinterland qui est la ville d'Addis Abeba en Ethiopie.

## DIAPO 14

Le croquis que je vous propose complète parfaitement celui de Jean-Luc Martineau qui figure dans Géoimage et qui divise l'espace djiboutien se divise en 5 grands ensembles : à citer...

## DIAPO 15

**Si l'on fait un zoom sur le port de Doraleh construit en 2017, on s'aperçoit qu'il est à l'heure actuelle l'un des ports les plus modernes d'Afrique (reconnu récemment par la Banque mondiale comme le port offrant la meilleure expertise numérique et logistique d'Afrique)**

**Il peut accueillir des navires ayant un tirant d'eau de 20m et allant jusqu'à 100000 tonnes de jauge brute. Sur Google Earth, on peut s'amuser à mesurer la longueur des 2 portes conteneurs à quai : 385m pour le plus grand, 323 m pour le plus petit. A titre de comparaison, le MSC Tessa, le plus gros porte conteneur du monde qui a été lancé en 2023 mesure 400m de long et a un tirant d'eau de 16m ce qui veut dire que le port de Doraleh peut accueillir désormais les plus gros navires de la planète.**

On peut également faire mesurer aux élèves la longueur et la largeur du terre-plein construit entièrement grâce à des capitaux chinois : 1Km de longueur pour 500 m de largeur.

On peut leur faire repérer la plate-forme multimodale au sud du port entièrement reliée au chemin de fer Addis-Abeba-Djibouti desservant son hinterland, terminal porte conteneur et plate-forme multimodale que l'on peut découvrir facilement en faisant un zoom via Google Earth.

## DIAPO 16

**Si l'on zoome maintenant sur la composante vracquière et pétrolière du port, l'on constate le même modernisme des infrastructures.** C'est que les chinois considèrent désormais Doraleh comme un relais majeur de leurs nouvelles routes de la soie d'autant et ce, d'autant que le port est adossé à leur base militaire, base militaire louée pour 10 ans à l'Etat djiboutien...

**Base militaire qui monte en puissance progressivement ce qui ne lasse pas d'inquiéter de plus en plus les américains...**

Ainsi en 2022, les images satellitales issues des satellites américains Maxar et traitées par la société Préligen ont révélé que le port avait accueilli le porte hélicoptère **Chanbai Chan** de 25 000 tonnes et pouvant embarquer 800 marins. En 2021, le patron du commandement des Etats-Unis pour l'Afrique, le général Stephen Townsend, assurait déjà que la jetée de la base militaire de Doraleh était assez longue pour accueillir un des porte-avions chinois.

Les chroniqueurs s'accordent d'ailleurs à dire que La prochaine étape pourrait être le passage du **Fujian**, le dernier et troisième porte-avion chinois qui totalise 80 000 tonnes. Ce serait un message fort sur la montée en puissance de la Chine. A titre de comparaison le Charles De Gaulle fait 42000 tonnes, le Gérald Ford Américain 100000 tonnes.

## DIAPO 17

Pour conclure, on peut dire que l'avenir de Djibouti s'affirme comme de plus en plus prometteur du fait de deux atouts :

- Du fait des investissements chinois massifs effectués dans les infrastructures ferroviaires et portuaires du pays et du fait de l'hinterland privilégié que constitue pour Djibouti le territoire éthiopien.

Ainsi, grâce aux investissements chinois, pas moins de 3 complexes portuaires ont été créés depuis 2017 à Doraleh, à Ghoubet et à Tadjoura ainsi qu'un pipe line d'eau potable, une voie ferrée ultra moderne de 800 km entre Djibouti et Addis-Abeba et une ligne à haute tension venant des hauts barrages éthiopiens... Deux pipe line sont en projet

**Un projet titanesque devrait encore doper ce dynamisme :**

**- La construction du futur complexe de Damerjog à 10 km au sud de Djibouti-ville** qui acheminera le gaz naturel éthiopien jusqu'à un terminal méthanier gigantesque. C'est le géant chinois GCL qui s'est attelé à ce chantier titanesque qui comprendra entre autre la construction d'un gazoduc de 800 km, une usine de liquéfaction du gaz associée au terminal méthanier, une nouvelle zone franche et un complexe industriel et touristique.

**Ce complexe pourrait à terme devenir aussi le débouché des gisements d'hydrocarbure du Sud Soudan si le projet de corridor vers le port de Lamu au Kenya échoue.**