



EXAMEN DES POLITIQUES COMMERCIALES

RAPPORT DE

DJIBOUTI

Conformément à l'Accord établissant le Mécanisme d'examen des politiques commerciales (Annexe 3 de l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce), la déclaration de politique générale présentée par Djibouti est reproduite ci-après.

Note: Le présent rapport fait l'objet d'une distribution restreinte et ne doit pas être communiqué à la presse avant la fin de la première séance de la réunion de l'Organe d'examen des politiques commerciales portant sur Djibouti.

Table des Matières

1 INTRODUCTION	3
2 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL.....	3
2.1 Principaux indicateurs macroéconomiques	3
2.2 Impacts du Covid-19 sur l'économie nationale.....	4
2.3 Perspectives macroéconomiques à moyen terme	5
2.4 Evolution du commerce extérieur	5
2.5 Indicateurs sociaux.....	6
3 POLITIQUES NATIONALES DE DÉVELOPPEMENT	6
3.1 Vision 2035	6
3.2 Plans quinquennaux de développement	6
3.3 Stratégie nationale de développement du commerce.....	7
3.4 Stratégie nationale de mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAf	7
4 APERÇU DES PRINCIPAUX SECTEURS PORTEURS	7
4.1 Secteur primaire: pêche et élevage.....	7
4.1.1 La pêche.....	7
4.1.2 L'élevage	8
4.2 Energies renouvelables.....	8
4.3 Transports et logistique.....	9
4.4 Nouvelles technologies de l'information	10
4.5 Tourisme	11
5 RÉGIME D'INVESTISSEMENT ET CLIMAT DES AFFAIRES.....	12
5.1 Politique de l'investissement	12
5.2 Amélioration du climat des affaires	13
6 EVOLUTION DE LA POLITIQUE COMMERCIALE	13
6.1 Cadre général	13
6.2 Le système commercial multilatéral	14
6.3 Accords commerciaux régionaux et bilatéraux.....	15
6.3.1 La Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf)	15
6.3.2 La Zone de libre-échange tripartite (ZLET).....	15
6.3.3 Marché commun des états de l'Afrique orientale et australe (COMESA).....	15
6.3.4 L'Autorité inter-gouvernementale pour le développement (IGAD).....	16
6.3.5 Les accords commerciaux bilatéraux	16
7 CONCLUSIONS.....	16

1 INTRODUCTION

1.1. La République de Djibouti est un état de la Corne de l'Afrique, située sur la mer Rouge et bordée au nord par l'Erythrée, au nord-ouest, à l'ouest et au sud par l'Éthiopie, et au sud-est par la Somalie. La superficie du territoire est limitée avec 370 kilomètres de façade maritime, la population est estimée à un million d'habitants et le pays ne dispose pas de ressources naturelles.

1.2. Le pays est membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) depuis le 31 mai 1995 et a été partie contractante du GATT à compter du 16 décembre 1994, après l'avoir appliqué de fait depuis le 18 novembre 1960. La République de Djibouti reconnaît le rôle central joué par l'OMC dans le cadre de la gestion et la sauvegarde d'un système commercial multilatéral ouvert et fondé sur des règles visant à encourager le développement économique et le bien-être des populations. Le Gouvernement djiboutien réitère que la surveillance des politiques commerciales nationales, à travers le Mécanisme d'examen des politiques commerciales, constitue un aspect fondamental des travaux de l'OMC et la transparence est une composante essentielle de l'efficacité du système commercial multilatéral.

1.3. La République de Djibouti a déjà procédé aux deux premiers examens de la politique commerciale en 2006 et en 2014, respectivement. Ce troisième examen de la politique commerciale de la République de Djibouti est particulièrement important compte tenu des éléments nouveaux et autres réformes entreprises dans le domaine du commerce et des politiques liées au commerce.

1.4. Ce présent examen se déroule pendant une période tourmentée avec la pandémie sanitaire liée au COVID-19 qui continue à avoir des répercussions prolongées sur les économies mondiales, en particulier sur les petits fragiles comme Djibouti, déjà affectée par les effets induits par les conflits et l'instabilité dans la région de l'Afrique de l'Est et les effets des sécheresses récurrentes.

1.5. La politique commerciale de Djibouti est inscrite dans le cadre de la Vision 2035, document stratégique de développement de long terme, complétée par les plans quinquennaux de développement, la Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE 2015-2019) et le Plan national de développement (PND 2020-2024) adoptés en 2014 et en 2021.

1.6. Ces dernières années, le pays a continué à œuvrer dans le cadre des travaux du Secrétariat du Marché commun des États de l'Afrique orientale et australe (COMESA), de l'Accord de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), de la Zone de libre-échange tripartite (ZLET) et de de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD). Djibouti poursuit sa participation aux différents accords de l'OMC et son programme de libéralisation du commerce au niveau bilatéral et régional en vue de promouvoir le commerce et les investissements.

1.7. La République de Djibouti entend réaliser tous ses objectifs liés à la politique commerciale tout en assurant une croissance économique et un développement durable, et en recherchant une meilleure inclusion sociale de la population. L'objet de ce présent rapport est de fournir un large aperçu de la manière dont la politique commerciale est formulée et de mettre en exergue les priorités de la politique commerciale actuelle et future du pays.

2 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

2.1 Principaux indicateurs macroéconomiques

2.1. La République de Djibouti a enregistré depuis deux décennies de bonnes performances économiques et financières essentiellement tirées par les échanges commerciaux et les investissements directs étrangers.

2.2. L'économie djiboutienne a connu une croissance du produit intérieur brut (PIB) de près de 5% sur la période 2000-2009 et une expansion entre 5 et 7% sur la période 2010-2019 sous l'impulsion des investissements structurants dans les infrastructures de transport, des télécommunications et d'adduction d'eau. Le taux de croissance du PIB s'est accéléré de près de 6% en moyenne au cours de la période 2016-2019, avant de décroître à 1,2% en 2020 en raison de la crise sanitaire du COVID-19.

2.3. Le pays a pu maintenir au cours des cinq dernières années un niveau général des prix à la consommation relativement maîtrisé (1,7% en moyenne) à l'exception de l'année 2019 marquée par une inflation de 3,3% sous l'effet de l'augmentation des prix des produits alimentaires.

2.4. En matière des finances publiques, les dépenses de l'Etat ont fortement augmenté sur la période 2016-2020 notamment les dépenses courantes alors que les dépenses d'investissement sont restées quasiment inchangées. Au niveau des recettes totales, les ressources mobilisées (recettes intérieures et dons) ont cru à un rythme moins soutenu que les dépenses publiques au cours de la même période.

2.5. Après avoir enregistré des déficits successifs en 2016 et 2017, le solde de la balance courante s'est amélioré avec des excédents de l'ordre de 14% du PIB entre 2018 et 2020 principalement en raison de l'embellie de la balance des services et revenus ainsi que l'accroissement des transferts sans contrepartie.

2.6. La réalisation des grands projets d'investissements dans le domaine des infrastructures structurantes (chaîne des transports, adduction d'eau, énergie, etc.) s'est matérialisée ces dernières années par le biais des emprunts majeurs contractés auprès des partenaires au développement. Le ratio de la dette publique extérieure exprimée en pourcentage du PIB a fortement cru pour passer de 50% en 2015 à plus de 71% en 2020.

2.2 Impacts du COVID-19 sur l'économie nationale

2.7. La pandémie du COVID-19 a eu des répercussions importantes sur la situation sanitaire et continue d'avoir des effets négatifs sur les perspectives économiques et financières de Djibouti. La récession mondiale et régionale conjuguée à la baisse des investissements directs étrangers et les incertitudes liées à la situation politique et sécuritaire en Ethiopie¹ ont eu des effets négatifs sur l'économie nationale largement tributaire du secteur des services de transport et de logistique.

2.8. En 2020, la croissance du produit intérieur brut s'est réduite à 1,2% en termes réels contre une projection de croissance de 6,6% avant le déclenchement de la pandémie du Coronavirus. Les secteurs les plus touchés par la baisse de la valeur ajoutée sont la construction-bâtiments et travaux publics, les transports aérien, maritime et routier, le commerce général, le tourisme-hôtellerie-restauration.

2.9. Le niveau général des prix à la consommation a connu une hausse annuelle de 0,3% en décembre 2020. Suite au confinement, les prix de certaines denrées alimentaires ont observé une hausse en raison des risques de pénurie liés aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement et la constitution de stocks importants de précaution par les ménages.

2.10. La situation des finances publiques s'est détériorée en 2020 du fait de la contraction des recettes budgétaires et de l'augmentation imprévue des dépenses courantes. Les dépenses liées au COVID-19² ont sensiblement impacté la trésorerie de l'Etat. Les manques à gagner en termes de recettes fiscales ont représenté plus de 1,2% du PIB et les dépenses de l'Etat ont augmenté de 0,8% par rapport au PIB. La baisse des recettes fiscales est imputable à la cessation d'activités dans les secteurs économiques touchés par les mesures de confinement ainsi que les reports dans le paiement des impôts. Les dépenses liées au COVID-19 ont atteint 2,5% du PIB fin 2020. Les dépenses d'investissement ont reculé de 0,9% du PIB au terme de l'année 2020.

2.11. Le recul de la balance des services liés au commerce extérieur et à la logistique, la détérioration de la balance des transferts courants ainsi que la cessation des activités de voyages et du tourisme ont contribué en 2020 à la détérioration de la balance des transactions courantes par rapport à l'année 2019. Les investissements directs étrangers ont également baissé par rapport aux projections d'avant-COVID en raison de l'achèvement de la plupart des projets d'infrastructures structurantes.

¹ L'Éthiopie est le principal partenaire commercial du pays avec plus de 90% de ses échanges transitant par les ports djiboutiens.

² Ce sont les dépenses de santé et dépenses de secours et d'urgence en faveur des ménages et des entreprises.

2.12. Le niveau des réserves internationales a augmenté à 5,4 mois d'importations en 2020. La dette extérieure est passée de 67,8% du PIB en 2019 à 71% du PIB en 2020 compte tenu des besoins de financements de la balance des paiements imputables à la pandémie sanitaire et aux mesures de soutien économique et sociale.

2.3 Perspectives macroéconomiques à moyen terme

2.13. En 2021, un certain rebond du PIB a été enregistré avec une croissance réelle estimée à 4,8% sous l'effet de la reprise économique consécutivement à la réouverture des frontières. Le secteur des services (transports maritimes, télécommunications et banques) ainsi que la construction devraient être les principaux moteurs de cette croissance à moyen terme projetée à près de 5% en moyenne.

2.14. Le niveau général des prix à la consommation a crû à 2,5% en 2021 sous l'effet des pressions inflationnistes mondiales notamment sur les produits alimentaires et les hydrocarbures, et les dérèglements des chaînes d'approvisionnement liées aux effets prolongés du COVID-19.

2.15. Les données provisoires pour 2021 tablent sur un déficit budgétaire correspondant à 3,2% du PIB notamment en raison de la baisse des recettes non fiscales et des financements sous forme de dons. L'arrêt des activités des entreprises durant la période du confinement et les difficultés rencontrées par les secteurs touchés par l'impact du Coronavirus ont entraîné une baisse du chiffre d'affaires des opérateurs économiques, base de calcul des impôts et autres taxes fiscales.

2.16. La balance courante devrait dégager un solde excédentaire de 4 milliards FDJ en 2021 après avoir enregistré un excédent de 64 milliards FDJ en 2020. Le niveau des réserves internationales devrait reculer à 4,6 mois d'importations en 2021.

2.4 Évolution du commerce extérieur

2.17. Concernant le commerce international, la majeure partie des exportations djiboutiennes de marchandises sont en réalité des réexportations de produits notamment agricoles en provenance de l'Éthiopie. Les données sur les exportations de biens sont extraites des chiffres de la balance des paiements élaborée par la Banque Centrale de Djibouti (BCD).

2.18. Au niveau des importations de biens, les principaux produits importés par le pays sur la période 2016-2020, hormis le khat qui représente près de 7% du total des importations, ont concerné le poste Alimentation et boissons (23,2%), suivi des machines diverses et appareils électriques (20,7%), des véhicules et matériels de transport (12,9%), des hydrocarbures et produits dérivés (10,8%), des produits chimiques (7,4%), des plastiques (6,4%), de l'énergie électrique et des textiles et chaussures (4,8%, respectivement).

2.19. La part des produits alimentaires et boissons a progressé au cours des cinq dernières années pour représenter près du quart des importations totales compte tenu de la quasi-inexistence des productions locales et de la forte dépendance de l'extérieur pour les besoins domestiques de ces produits. Les parts des importations des machines et des matériels de transport ont reculé sur la même période dans le total des importations du pays en raison de l'achèvement de la plupart des projets d'investissements structurants (ports, chemin de fer, etc.).

2.20. D'après les données de l'annuaire des statistiques du commerce extérieur de l'Institut National des Statistiques de Djibouti (INSD), en 2020, le principal partenaire commercial de Djibouti demeure l'Éthiopie qui contribue pour près de 15% des importations totales en valeurs de marchandises. Les autres principaux partenaires commerciaux de la République de Djibouti en termes de valeurs sont, respectivement, les Emirats Arabes Unis (10,5%), la Chine (9,2%), la Türkiye (5,3%), l'Arabie Saoudite (4,6%), la France (3,1%), l'Inde (2,5%) et les États-Unis d'Amérique (1,6%).

2.21. Concernant le commerce des services, le pays dégage des soldes excédentaires sur la période 2016-2020 principalement pour les postes suivants : services aux administrations publiques, transports, communications. Le solde excédentaire des services aux administrations publiques représente les dépenses de consommation des différents contingents militaires étrangers, des ambassades et organisations internationales installés à Djibouti et contribue pour près de la moitié de la structure des échanges de services. Les services de transport surtout maritime dégagent des

excédents importants compte tenu du rôle important joué par les ports djiboutiens dans l'évacuation des échanges commerciaux de l'Éthiopie. En baisse en 2020, le solde excédentaire des services de communications représente un poids de 17% de la balance des services.

2.5 Indicateurs sociaux

2.22. La République de Djibouti se caractérise par des indicateurs sociaux en dessous des normes des pays à revenu intermédiaire tranche inférieure. Avec un indicateur de développement humain de 0,524 en 2019, le pays est classé dans la catégorie "développement humain faible" et au 166^{ème} rang sur un total de 189 pays classés.

2.23. La pauvreté monétaire³ s'élève à 17% de la population selon les données de l'enquête EDAM-IS (Enquête Djiboutienne Auprès des Ménages-Indicateurs Sociaux) de 2017 et touche plus les régions de l'intérieur (45%) que la capitale (13,6%).

2.24. En dépit des progrès réalisés pour améliorer l'accès à l'éducation, des inégalités persistent en matière d'accès limité à l'enseignement moyen général et secondaire des filles pauvres et du milieu rural.

2.25. Le système national de santé fait face à des contraintes liées à une infrastructure insuffisante de santé de soins primaires et des services hospitaliers principalement dans les régions reculées notamment en matière de santé de la mère et de l'enfant.

2.26. Avec la dualité du marché du travail entre le secteur public et l'informel, le taux de chômage constitue une préoccupation majeure avec 47% de la population active principalement pour les femmes et les jeunes.

3 POLITIQUES NATIONALES DE DÉVELOPPEMENT

3.1 Vision 2035

3.1. La République de Djibouti a adopté en 2014 une vision stratégique à long terme intitulée « Vision 2035 » qui ambitionne de faire du pays un pôle économique, commercial et financier régional et international assurant le bien-être de la population dans un environnement sécurisé et propre. Ce cadre stratégique d'orientation de la politique nationale de développement repose sur cinq piliers principaux : paix et unité nationale, bonne gouvernance, économie diversifiée et compétitive, consolidation du capital humain, et intégration régionale.

3.2. Les principaux objectifs stratégiques retenus dans la Vision 2035 ambitionnent de développer une intégration commerciale et de services dans la sous-région, d'édifier une place économique, commerciale et financière régionale, de construire des dispositifs de régulation communautaires et de renforcer la stratégie nationale de coopération internationale. La Vision stratégique 2035 prône une plus grande ouverture du pays sur l'extérieur, une participation plus active au commercial mondial et une insertion aux communautés économiques régionales (IGAD, COMESA) et continentales pour favoriser et accélérer la diversification économique.

3.2 Plans quinquennaux de développement

3.3. Pour compléter la Vision 2035, le Gouvernement djiboutien a validé en 2015 un premier plan quinquennal, la SCAPE (Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi) pour la période 2015-2019. Les objectifs essentiels de la SCAPE concernent l'accélération du taux de croissance, la modernisation des bases de l'économie, l'affirmation du rôle du secteur privé, la promotion de l'emploi et la réduction des disparités sociales et territoriales.

3.4. L'axe premier de la SCAPE porte sur la croissance économique, la compétitivité et le rôle moteur du secteur privé. Le commerce international et l'intégration régionale y sont définis comme une orientation stratégique majeure de la SCAPE. Le deuxième axe concerne le développement du capital humain (éducation, santé, employabilité et insertion sociale) et la lutte contre la pauvreté et la

³ Il s'agit de la population vivant sous le seuil de pauvreté international de 1,90 dollars américains en 2017.

vulnérabilité (autonomisation des femmes, égalité du genre, logement. Le troisième axe vise à améliorer les questions de gouvernance (politique, judiciaire, économique, financière) et les capacités des institutions (modernisation de l'administration, décentralisation). Le dernier axe de la SCAPE met en avant le développement urbain et territorial et l'environnement.

3.5. Plus récemment, le Gouvernement de Djibouti a officiellement lancé début 2022 le Plan National de Développement (PND) pour la période 2020-2024 (intitulé « Djibouti ICI »). Ce nouveau cadre de référence des politiques de développement est articulé autour de 3 axes majeurs : inclusion, connectivité et réformes institutionnelles. Les objectifs principaux du PND visent à prioriser le renforcement des échanges avec les pays voisins par le biais d'une intégration régionale plus approfondie et d'une politique commerciale plus globale comprenant les services, l'industrie et l'agriculture.

3.6. L'axe premier du PND relatif à l'inclusion porte sur l'amélioration de la qualité de vie et le bien-être des djiboutiens, la réduction des inégalités sociales et spatiales, et l'amélioration de l'équité genre intergénérationnelle. Dans l'axe 2 du PND portant sur la connectivité, l'accent est mis sur l'expansion des échanges, l'accès aux marchés et l'ouverture à la concurrence pour créer des emplois plus productifs, stimuler la diversification économique et accélérer la transformation structurelle de l'économie djiboutienne axée sur les services. L'axe 3 du PND concernant les institutions vise à promouvoir une administration publique efficace, le renforcement de l'état de droit, la transparence et la responsabilisation afin que tous les djiboutiens puissent contribuer à faire du pays un pôle commercial et logistique du continent africain.

3.3 Stratégie nationale de développement du commerce

3.7. La république de Djibouti dispose depuis 2010 d'une Stratégie nationale de développement du commerce (SNDC) qui consacre un axe majeur au développement du commerce régional. La SNDC a pour objectifs de contribuer au développement économique et social et à la réduction de la pauvreté, à la création d'un hub commercial régional et à l'intégration économique du pays au sein des organisations économiques régionales telle que le COMESA et dans le système commercial multilatéral.

3.8. La SNDC aborde explicitement la facilitation du commerce et l'insertion de Djibouti dans le système commercial multilatéral et régional. Le document de la SNDC souligne que le renforcement des liens commerciaux permettra de tirer profit des réelles potentialités qu'offre l'essor du commerce intra-communautaire et d'optimiser la situation géostratégique du pays et son rôle de plaque de transbordement et de transit.

3.4 Stratégie nationale de mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAf

3.9. Le pays a adopté en mai 2022 sa stratégie nationale de mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAf (Zone de Libre-Échange Continentale Africaine) qui vise le renforcement de l'intégration de l'économie nationale au sein du marché unique continental. La stratégie nationale d'intégration continentale cible des objectifs spécifiques qui devraient permettre d'accroître les échanges des marchandises et des services du pays avec les pays africains et de renforcer la diversification de l'économie djiboutienne en s'appuyant sur la ZLECAf.

3.10. La mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAf aura pour la république de Djibouti des impacts positifs en termes de renforcement du dispositif institutionnel et réglementaire régissant la production et le commerce des biens et services, d'amélioration du niveau de compétitivité des filières d'exportation et de conquête de nouveaux marchés continentaux, et la création d'opportunités de diversification économique et d'emplois notamment pour les femmes et les jeunes.

4 APERÇU DES PRINCIPAUX SECTEURS PORTEURS

4.1 Secteur primaire: pêche et élevage

4.1.1 La pêche

4.1. La république de Djibouti dispose d'importantes ressources halieutiques avec un potentiel exploitable estimé à plus de 47 000 tonnes par an toutes espèces confondues. Ce potentiel

halieutique est largement sous-exploité (3 089 tonnes en 2021) en raison de l'insuffisance des moyens de production, notamment le nombre limité des embarcations, le faible niveau de formation des pêcheurs et les techniques de pêche non adaptées.

4.2. Le pays souhaite conserver le modèle d'une pêche exclusivement artisanale tout en encourageant l'intensification de l'exploitation avec des nouvelles embarcations à plus grand rayon d'action et l'expérimentation de nouvelles pêcheries, en particulier les mollusques et les crustacés à travers la promotion de l'aquaculture.

4.3. La demande en poissons et en produits de la mer est en croissance sur le marché intérieur avec le changement des habitudes alimentaires et le développement du tourisme. Il existe également d'importantes opportunités d'exportation en particulier vers l'Ethiopie, les pays du Golfe et l'Europe. Des partenariats avec des opérateurs privés et étrangers pourront être développés pour augmenter la disponibilité et la qualité des produits halieutiques sur le marché national et à l'exportation.

4.1.2 L'élevage

4.4. Pour sa part, l'élevage constitue la principale activité de la population rurale et contribue fortement aux revenus des ménages ruraux (1/3 de la population totale). Les conditions d'activité de l'élevage se sont durcies ces dernières années en raison des effets du changement climatique, de la récurrence des sécheresses et de la dégradation des sols et des pâturages.

4.5. La production animale du pays couvre la totalité des besoins des ruraux mais seulement une partie des besoins de la population urbaine. Les besoins croissants des produits d'origine animale (viande et lait) offrent de bonnes opportunités commerciales aux éleveurs. Un nombre élevé d'animaux sur pied est exporté par les éleveurs djiboutiens, notamment vers les pays de la péninsule arabique.

4.6. La république de Djibouti dispose d'un centre régional d'exportation du bétail qui contribue à l'amélioration du revenu des éleveurs par la valorisation des productions animales et la création d'emplois. Le pays prévoit de construire un terminal spécifiquement dédié à l'exportation du bétail dans le nouveau port de Damerjog équipé d'un centre de quarantaine moderne et d'une aire de regroupement des animaux.

4.2 Energies renouvelables

4.7. Jusqu'en 2011, l'essentiel de l'électricité était produite à Djibouti par des centrales de production diesel, dont le combustible devait être importé, avec une capacité totale de 60 mégawatts. Cette production thermique ne permettait pas de couvrir une croissance exponentielle de la demande d'électricité tirée par les grands projets d'investissements structurants (ports, zones franches, hôtels, etc.) et l'installation de nouvelles bases militaires étrangères.

4.8. Pour sécuriser les approvisionnements en électricité et réduire le déficit énergétique, le pays a achevé en 2011 l'interconnexion du réseau électrique avec l'Ethiopie qui fournit plus de 80% de la demande d'électricité avec de l'énergie propre. Pour répondre à l'augmentation de la demande à Djibouti, au développement industriel et à l'aménagement des lignes ferroviaires entre Djibouti et l'Ethiopie, une deuxième ligne de transport de l'électricité sera bientôt lancée pour accroître de 30% l'alimentation du pays en électricité propre et moins onéreuse.

4.9. Le Gouvernement djiboutien prévoit également de développer des sources d'énergie renouvelables, en particulier la géothermie considérée comme un volet important de la politique énergétique. L'énergie géothermique, éolienne et solaire, dont les potentialités sont jugées considérables, devrait progressivement compléter les productions actuelles des centrales thermiques et les importations de l'énergie via l'interconnexion avec l'Ethiopie.

4.10. En termes d'investissements, le projet de parc éolien du Ghoubet d'une capacité de 60 mégawatts est achevé et sera opérationnel avant fin 2022. Le projet de production photovoltaïque du Grand Bara devrait fournir une capacité de production totale de 30 mégawatts grâce à l'installation de panneaux solaires. Le projet d'exploration géothermique dans la région du

Lac Assal devrait permettre à terme la construction d'une centrale électrique géothermique d'une capacité maximale de 50 mégawatts.

4.3 Transports et logistique

4.11. Dans le domaine des infrastructures, la république de Djibouti a massivement investi depuis le début des années 2000 dans le développement de six nouvelles plateformes portuaires pour répondre à la forte demande du marché éthiopien et se positionner sur le marché du transbordement régional et continental (encadré 4.1).

4.12. A l'heure actuelle, les installations portuaires ont globalement une capacité de traitement de 1,5 million d'équivalent vingt-pieds pour les conteneurs, de 10,5 millions de tonnes métriques pour les marchandises générales et de 11 millions de tonnes métriques de marchandises en vrac. Le pays a entrepris des réformes majeures pour améliorer le climat des affaires et attirer les investisseurs internationaux et régionaux afin de développer les infrastructures de transport et portuaires par le biais de l'Autorité Portuaire et des Zones Franches de Djibouti (APZFD).

Encadré 4.1 Infrastructures pour une meilleure intégration aux marchés régionaux et continentaux

Le secteur portuaire s'est renforcé au cours des dernières années avec les ports de Doraleh, Tadjourah, Ghoubet et Damerjog pour un coût global évalué à plus de 85 milliards FDJ:

1. Le Complexe portuaire de Doraleh (Doraleh Multipurpose Port) inauguré en mai 2017, et la Société Djiboutienne de gestion de Terminal Vraquier (SDTV) permettent d'accueillir jusqu'à 8,2 millions de tonnes de marchandises en vrac et plus de 200 000 conteneurs par an.
2. Le HDTL (Horizon Djibouti Terminal Limited) dispose d'une capacité globale de stockage de 371 000 tonnes métriques pour les produits pétroliers et gaziers.
3. La Société de Gestion du Terminal à Conteneurs de Doraleh (SGTD) dispose d'un terminal d'une capacité de manutention de 1,2 million de conteneurs équivalent vingt-pieds par an.
4. Le Port de Tadjourah a été inauguré en juin 2017 comme port d'exportation des produits et d'importation de tous types de marchandises et matières premières nécessaires pour les industries.
5. Le Port du Ghoubet, nouveau terminal minéralier également inauguré en juin 2017, permet l'accostage des bateaux jusqu'à 100 000 DWT (DeadWeight Tonnage), et l'exportation de 5 millions de tonnes de sel par an.
6. Le Port de Damerjog, dont la construction a débuté en août 2018, est conçu pour traiter et stocker les produits pétroliers et pour l'exportation du bétail à destination des marchés des pays du Golfe. Ce port sera complété par une zone franche industrielle sur une superficie de 2,5 km².

Source: Extrait du PND, 2021.

4.13. La première phase de 240 hectares de la zone franche internationale à vocation industrielle et commerciale (DIFTZ) a été lancée en juillet 2018 pour permettre à des entreprises continentales et internationales d'installer des unités de transformation susceptibles d'ajouter de la valeur ajoutée aux produits au détriment de l'import-export des matières premières. Le pays entend développer à terme la plus grande zone économique spéciale d'Afrique, couvrant une superficie de 48,2 km², avec un régime d'incitations⁴ attractif pour les entreprises industrielles et commerciales.

4.14. Une nouvelle ligne ferroviaire longue de 756 kilomètres reliant les ports de Djibouti à Addis Abeba a été inaugurée en 2017 pour concurrencer la route pour le transport des marchandises et des hydrocarbures. Les services ferroviaires devraient permettre de réduire substantiellement le temps de transport entre les installations portuaires de Djibouti et la capitale éthiopienne et d'évacuer 900 conteneurs par jour en fonctionnant à pleine capacité. La ligne de chemin de fer

⁴ Il s'agit notamment d'une participation étrangère autorisée à 100%, le libre rapatriement du capital et des bénéfices, l'exonération de l'impôt sur les sociétés et sur le revenu.

pourrait progressivement prendre en charge environ la moitié du commerce extérieur éthiopien et concurrencer les corridors routiers internationaux actuellement desservis par près de 1 000 camions par jour opérant de Djibouti à Addis Abeba.

4.15. Le secteur routier, avec la construction du corridor nord Tadjourah-Balho, et la route Djibouti-Loyada, permet de renforcer les relations économiques et la connectivité avec l'Éthiopie et la Somalie, et par extension aux pays limitrophes enclavés de la région des Grands Lacs, pour le transport de bétail, des produits agricoles, des marchandises diverses et des personnes. L'amélioration du réseau routier interurbain va accroître les opportunités d'affaires et d'emplois dans les régions rurales, notamment dans les domaines agricole, halieutique, minier ou touristique.

4.16. La compagnie aérienne Air Djibouti a été relancée en 2015 pour compléter le maillage formé par les ports, les routes et le chemin de fer et accroître la multi-modalité des infrastructures logistiques avec les pays de la région. La compagnie nationale Ethiopian Airlines s'est récemment associée à Air Djibouti pour lancer le transport multimodal mer-air du fret acheminé par voie maritime depuis la Chine et distribué par voie aérienne depuis l'aéroport de Djibouti vers les différentes parties du continent africain.

4.17. Un nouveau système centralisé unique pour la gestion des marchandises entrant et sortant (DPCS: Djibouti Port Community Systems) a été mis en place en 2018 pour fournir un ensemble complet de services en ligne à la communauté commerciale et réduire les coûts et les durées des procédures administratives. Ce système optimise, gère et automatise les processus portuaires et logistiques en une seule soumission de données et en connectant les chaînes de transport et de logistique.

4.18. Dans un souci de créer des synergies, d'améliorer la productivité et de réduire les coûts des services proposés, toutes les activités portuaires, aéroportuaires et routières (corridors internationaux seulement) ont été regroupées au sein de l'APZFD.

4.19. L'étude récente de la Banque mondiale publiée en mai 2022 sur l'indice de performance mondial des ports à conteneurs⁵ positionne les ports de Djibouti à la première place au niveau des ports de l'Afrique sub-saharienne et au 19^{ème} rang mondial, après avoir été classé 61^{ème} en 2021.

4.20. La position géostratégique de Djibouti sur la Nouvelle route de la soie permet au pays de se positionner sur une voie commerciale très fréquentée et de bénéficier des retombées positives par le biais des investissements chinois dans des projets d'infrastructures stratégiques. En plus des ports et du chemin de fer, il est prévu la construction d'un gazoduc destiné à évacuer le gaz éthiopien, d'une usine de liquéfaction et d'un terminal d'exportation à Damerjog.

4.21. Pour diversifier les services logistiques et de transport, Djibouti compte développer un parc industriel autour du futur port de Damerjog, un nouveau quartier d'affaires et un chantier de réparation navale dans l'enceinte du port historique de Djibouti.

4.4 Nouvelles technologies de l'information

4.22. La Vision 2035 accorde la priorité au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) comme levier de la transformation numérique de l'économie djiboutienne. Il s'agit de réduire la facture numérique sur le plan national et d'impulser l'émergence d'un hub d'activités centrées sur les TIC au niveau régional et international.

4.23. Pour ce faire, la république de Djibouti s'est récemment dotée d'un ministère délégué chargé de l'économie numérique et de l'innovation pour préparer les réformes nécessaires (réduction des coûts, fiscalité adaptée, protection des données et de la cybercriminalité, etc.) à la transformation numérique dans tous les secteurs d'activités et promouvoir l'émergence de nouveaux métiers et secteurs innovants tels que le commerce en ligne et les métiers connexes.

⁵ L'Indice de performance mondial des ports à conteneurs communément appelé CPPI (Container Port Performance Index) est basé sur le nombre d'heures de port par escale.

4.24. Une Autorité de régulation multisectorielle (télécommunications, TIC, et énergies renouvelables et non renouvelables, gaz) a été mise en place en février 2020 pour encadrer et contrôler les secteurs concernés et promouvoir la concurrence commerciale.

4.25. Le secteur des télécommunications a bénéficié d'investissements conséquents au cours de la décennie 2010 pour développer des infrastructures modernes et accroître l'accessibilité de la population djiboutienne. L'utilisation de l'internet est relativement élevée à Djibouti par rapport aux pays africains alors que la pénétration du mobile demeure faible notamment dans les zones péri-urbaines et rurales.

4.26. Le pays a enregistré ces dernières années des progrès significatifs au niveau régional dans le domaine de la connectivité et des données grâce à une infrastructure dense de câbles sous-marins. Actuellement, Djibouti est reliée à neuf câbles sous-marins de fibre optique qui lui confèrent le statut de plaque tournante de la région dans le domaine des télécommunications. Plus récemment, l'opérateur national Djibouti Télécom a lancé, avec un consortium d'opérateurs de télécommunications d'Afrique de l'Est, un nouveau système régional de câbles sous-marins DARE1 (Djibouti Africa Regional Express) reliant la Somalie et le Kenya afin de fournir de la fibre optique.

4.27. La république de Djibouti pourrait profiter de sa situation géostratégique pour se positionner comme un centre numérique régional, notamment pour les centres de données. En 2013, le pays a lancé un Centre de données de niveau 3 (Djibouti Data Centre) détenu majoritairement par Djibouti Télécom en vue de centraliser les connexions de données entrantes en un seul endroit pour les rediriger en Afrique, en Asie et en Europe. Ce centre de données complète le Djibouti Internet Exchange (DjIX) qui regroupe 16 membres dont de grands acteurs régionaux tels que MTN et Telkom SA, et des fournisseurs internationaux de réseaux de diffusion de contenu.

4.28. L'ouverture annoncée du capital de la société publique Djibouti Télécom à des investisseurs privés va permettre d'améliorer l'efficacité et la qualité des services et de réduire les coûts actuellement élevés des services de télécommunications par rapport aux pays comparateurs de la région du COMESA.

4.29. Dans le cadre de l'intégration régionale, les TIC permettront à Djibouti d'exploiter pleinement son potentiel numérique, d'offrir des opportunités d'emplois qualifiés, de développer des compétences nationales et de faciliter l'accès aux marchés régionaux et continentaux. Les entreprises des pays africains pourront être attirées par ces infrastructures de télécommunications développées et une main d'œuvre abondante et qualifiée.

4.30. La libéralisation prochaine du secteur des télécommunications à Djibouti, le développement du réseau des télécommunications au niveau régional et à l'international, l'émergence de nombreuses opportunités d'emplois pour les jeunes en offshoring, vont renforcer la position privilégiée du pays en tant que nœud de connectivité au niveau régional et continental.

4.5 Tourisme

4.31. La filière touristique est largement embryonnaire et encore sous-exploitée à Djibouti avec une contribution de moins de 3% du produit intérieur brut. Le secteur touristique est un facteur important de croissance économique et peut induire des effets d'entraînement sur les autres activités économiques telles que le transport, l'agroalimentaire, l'artisanat et les services professionnels.

4.32. Le pays dispose pourtant d'un parc hôtelier relativement moderne et en constante augmentation avec environ 2 200 lits en 2021. La fréquentation hôtelière essentiellement étrangère est plutôt liée aux activités du hub logistique et de transport (45% du nombre total des visiteurs internationaux), au tourisme de loisirs et aux opérations des bases militaires étrangères.

4.33. La capacité hôtelière actuelle va se renforcer substantiellement depuis la signature fin 2020 d'un partenariat avec le groupe français Accor pour la rénovation et la construction de 3 complexes hôteliers dans la capitale, et d'un contrat de gestion en septembre 2021 pour la construction du futur complexe hôtelier de luxe Fairmont de 150 chambres.

4.34. Compte tenu de la richesse des sites d'attraction uniques (paysages géologiques, riche patrimoine culturel et archéologique) et des fonds marins préservés, le secteur du tourisme offre

des atouts réels et des potentialités de développement importantes. Des offres touristiques plus diversifiées et combinées avec les pays de la sous-région permettront de capter un plus grand nombre de visiteurs internationaux et régionaux.

4.35. D'après la Vision 2035, la république de Djibouti ambitionne de se positionner comme une destination touristique régionale de premier plan, s'appuyant sur un modèle fondé sur trois pôles: (i) un pôle capital (tourisme d'affaires et de plaisance), (ii) un pôle balnéaire (complexes balnéaires et de plongée implantés sur des sites d'aménagement prioritaires), et (iii) un pôle écoresponsable (tourisme de découverte dans les sites archéologiques et préhistoriques).

4.36. Une loi d'orientation stratégique pour le développement et la promotion du tourisme a été adoptée en avril 2019 et le schéma directeur de développement du tourisme durable de Djibouti (2019-2024) a été élaboré. Les principaux axes d'intervention du schéma directeur concernent l'accompagnement du développement du tourisme durable, la planification et la valorisation des sites touristiques, la structuration de l'offre et le développement des ressources humaines. Les objectifs affichés par le secteur touristique sont d'augmenter d'ici 2024 le nombre d'arrivées à 267 000 touristes par an, d'atteindre 5 000 emplois et d'attirer plus de 120 milliards FDJ d'investissements privés.

4.37. Le développement des infrastructures aéroportuaires et des routes, l'amélioration de l'accès à l'eau et à l'électricité et la gestion des déchets sont considérés comme des catalyseurs essentiels pour les opportunités de la chaîne des valeurs de la filière touristique. La formation du personnel qualifié et non qualifié dans le domaine touristique et de l'hôtellerie, la promotion des sites touristiques exceptionnels du pays et l'amélioration de la connectivité aérienne permettront de drainer davantage de touristes et de créer des emplois en nombre pour les jeunes et les femmes.

5 RÉGIME D'INVESTISSEMENT ET CLIMAT DES AFFAIRES

5.1 Politique de l'investissement

5.1. La république de Djibouti dispose d'une économie libérale favorisant la liberté d'investissement à toute personne physique ou morale de nationalité djiboutienne ou étrangère sous réserve des dispositions légales et réglementaires régissant leurs activités.

5.2. Le Code des investissements de Djibouti a été adopté en 1984 et a fait l'objet d'importantes révisions en 1994. Le code nécessite une refonte de son contenu notamment au niveau du traitement et de la protection des investissements ou des obligations des investisseurs étrangers vis-à-vis du pays.

5.3. Le pays a procédé en 2013 au premier examen de sa politique d'investissement avec comme objectifs d'améliorer le climat des affaires pour les promoteurs privés et d'attirer les investissements étrangers afin d'assurer une plus grande diversification de l'économie fortement tributaire du secteur tertiaire.

5.4. Cet examen de la politique d'investissement a permis de formuler un certain nombre de recommandations sur l'amélioration de l'environnement des affaires, un renforcement du capital humain et des infrastructures ainsi qu'un ciblage plus précis pour attirer les investissements dans les secteurs porteurs.

5.5. Par ailleurs, la république de Djibouti a récemment élaboré la carte d'investisseurs ODD Djibouti (intitulée SDG investor Maps) utilisée par les investisseurs privés dans 8 secteurs⁶ disposant d'un potentiel important pour faire avancer les objectifs de développement durable en liens avec les politiques du gouvernement et les besoins de développement nationaux. La plateforme d'investissement ODD fournit des données, des informations et des idées sur les opportunités d'investissements ayant un potentiel de générer un impact positif sur le développement durable et contribuer à une meilleure allocation des ressources financières des investisseurs privés.

⁶ Les huit secteurs prioritaires identifiés dans le SDG Investor Maps sont: les transports, les services, les énergies renouvelables et alternatives, les finances, les technologies de l'information et communication, les infrastructures, l'alimentation et les boissons, et la santé.

5.2 Amélioration du climat des affaires

5.6. La république de Djibouti s'est classée au 112^{ème} rang du classement général du rapport Doing Business (DB) 2020 de la Banque mondiale, en recul de 13 places par rapport à l'édition précédente. Avec un score de 60,5 sur 100 en 2020, le pays a réalisé ces dernières années des progrès significatifs en matière de réformes pour améliorer le climat des affaires. La république de Djibouti était classée au 154^{ème} rang mondial sur 190 économies dans le rapport DB 2018 et au 172^{ème} rang mondial dans le rapport DB 2012. Le pays a même enregistré une progression remarquable de 55 rangs pour arriver à la 99^{ème} place en 2019 et figure dans le top 20 des économies mondiales les plus réformatrices depuis trois années.

5.7. Les principales réformes entreprises par les pouvoirs publics visant l'amélioration de l'environnement des affaires ont concerné les domaines suivants:

- Création d'entreprise: mise en place du guichet unique, simplification des procédures, déploiement du système d'information intégré, institution du paiement unique;
- Obtention du permis de construire : simplification des procédures, réduction des délais, responsabilisation des cabinets d'architectes;
- Obtention de l'électricité: réduction des tarifs, amélioration de l'information aux usagers;
- Transfert de propriété: réduction des droits et taxes d'enregistrement, numérisation des titres de propriété, élaboration du système d'information géographique;
- Obtention de prêt: mise en place d'une centrale des risques améliorée et d'un registre des sûretés mobilières;
- Protection des investisseurs minoritaires: divulgation des transactions avec les parties prenantes intéressées, élargissement de l'accès à l'information sur les sociétés, renforcement des droits des actionnaires;
- Paiement des impôts: mise en place de la commission nationale consultative pour résoudre les litiges entre les contribuables et les administrations fiscales et domaniales;
- Commerce transfrontalier: préparation de la phase pilote du guichet unique du commerce extérieur;
- Exécution des contrats: renforcement du cadre juridique de l'exécution des contrats, adoption d'un nouveau code de procédure civile;
- Résolution de l'insolvabilité: renforcement du cadre juridique de résolution de l'insolvabilité.

6 ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE COMMERCIALE

6.1 Cadre général

6.1. Compte tenu de sa position géostratégique, la politique commerciale de Djibouti demeure fortement ancrée dans le développement des échanges commerciaux régionaux, continentaux et multilatéraux. L'objectif principal poursuivi par la politique commerciale est inscrit dans la Vision 2035 à travers les piliers 3 (une économie diversifiée et compétitive, avec comme moteur le secteur privé) et 5 (intégration régionale et coopération internationale).

6.2. Le pilier 3 de la Vision 2035 met l'accent sur la recherche d'une croissance forte et durable tirée par l'exploitation des opportunités existantes dans les différents secteurs porteurs (transports-logistiques, TIC, services financiers, pêche et tourisme) et l'accélération des exportations des biens et services. Le pilier 5 de la Vision 2035 ambitionne de faire jouer au pays un rôle actif dans l'intégration économique régionale au sein de l'IGAD, du COMESA et de la ZLECAf et dans les échanges commerciaux avec les partenaires de la sous-région.

6.3. La politique commerciale de la république de Djibouti vise à contribuer au développement économique et social ainsi qu'à la réduction de la pauvreté et du chômage, à la création d'une plateforme commerciale régionale, et au renforcement de l'intégration économique au sein des marchés régionaux et dans le système commercial multilatéral. Le PND vient de renforcer les priorités de l'intégration régionale et de la conquête des marchés du COMESA et de la ZLECAf (encadré 6.1).

Encadré 6.1 Priorités pour l'intégration régionale, conquête des marchés du COMESA et de la ZLECAF

1. Renforcer les institutions nationales :
 - Adoption d'une politique commerciale favorable à la cohérence entre les engagements au niveau bilatéral, régional, continental et multilatéral
 - Adoption d'une stratégie d'aide pour le commerce capitalisant sur l'EDIC et la mise en œuvre des divers accords
 - Adoption d'une feuille de route pour une participation effective au programme de travail des organisations de commerce et d'intégration régionale
2. Renforcer les réformes d'appui à l'intégration régionale et la conquête des marchés :
 - Adoption et mise en œuvre d'une politique sur la régulation du marché des biens et des services ayant comme priorité la transparence, la concurrence, la protection des consommateurs, et la répression des fraudes
 - Une plateforme de concertation public-privé sur l'intégration régionale
 - Adoption d'une stratégie de participation dans les chaînes de valeurs des biens et services
 - Développement d'un portail d'information, combiné avec une plateforme de réseautage et d'échange d'expériences
 - Réformer le cadre réglementaire du dialogue public-privé avec implication des acteurs étrangers
3. Renforcer la gestion des engagements commerciaux au niveau bilatéral, sous régional et multilatéral
 - Respect de la conformité et mise en œuvre effective des engagements pour assurer l'intégration commerciale de Djibouti au sein de l'IGAD, du COMESA et de la ZLECAF
 - Renforcement de la représentation politique et diplomatique dans les structures du COMESA, de l'IGAD et de la ZLECAF
 - Renforcement des services de coopération internationale et économique

Source: Extrait du PND, 2021.

6.2 Le système commercial multilatéral

6.4. La République de Djibouti demeure fermement attachée à un système commercial multilatéral fondée sur des règles clairement établies dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce susceptibles de préserver les intérêts des pays en développement et de garantir que le commerce mondial s'effectue de manière ordonnée.

6.5. Djibouti est membre originel de l'OMC depuis le 31 mai 1995 et membre du GATT depuis le 16 décembre 1994. Le pays a accepté le 5 mars 2018 le Protocole d'amendement de 2014 relatif à l'Accord sur la facilitation des échanges dans l'Annexe 1A de l'Accord de l'OMC. Djibouti est membre depuis le 10 décembre 2021 de la Déclaration conjointe sur la Facilitation de l'investissement pour le développement. Le pays est membre de plusieurs groupes (ACP⁷, Groupe africain, PMA et G-90⁸) dans les négociations commerciales au sein de l'OMC.

6.6. La République de Djibouti a participé à la douzième session de la Conférence ministérielle tenue à Genève du 12 au 15 juin 2022 et a soutenu la déclaration ministérielle du Groupe africain sur la réforme de l'OMC, notamment sur les difficultés institutionnelles concernant le règlement des différends, la négociation, le suivi et la mise en œuvre.

⁷ Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.

⁸ G-90: Groupe africain; pays ACP et PMA.

6.3 Accords commerciaux régionaux et bilatéraux

6.7. La République de Djibouti ambitionne de poursuivre ses efforts pour renforcer davantage l'ouverture commerciale du pays et intensifier son implication dans la réalisation des blocs économiques régionaux plus compétitifs dans le commerce mondial. Afin de consolider sa position géostratégique, le pays a adhéré à plusieurs blocs régionaux allant du COMESA à la ZLECAf, en passant par l'IGAD. L'objectif poursuivi par la politique d'intégration régionale consiste à approfondir la diversification de la production des biens et des services, l'accélération de la croissance économique et la réduction de la pauvreté et du chômage.

6.3.1 La Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf)

6.8. La ZLECAf a été fondée en 2018 et regroupe l'ensemble des huit communautés économiques régionales africaines avec 55 des 56 Etats du continent hormis l'Erythrée. Entré en vigueur début 2021, l'Accord de la ZLECAf devrait permettre aux pays africains d'impulser la croissance économique, accélérer l'industrialisation et soutenir le développement durable et inclusif du continent conformément à l'Agenda 2030 adopté par l'Assemblée générale des Nations-Unies et à l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA).

6.9. La République de Djibouti a signé l'Accord historique sur la ZLECAf le 21 mars 2018 lors du Sommet de l'UA tenu au Rwanda et déposé l'instrument de ratification en février 2019 lors du 32^{ème} Sommet des Chefs d'état et de gouvernement. Le pays a récemment validé la stratégie nationale de mise en œuvre de l'Accord de la ZLECAf et élaboré un cadre de programmation des activités prioritaires sur une période de 3 années.

6.3.2 La Zone de libre-échange tripartite (ZLET)

6.10. La ZLET a pour objectif de créer une union douanière entre trois communautés économiques régionales de l'Afrique orientale et australe à savoir le COMESA, l'EAC et la SADC. La ZLET est un élément constitutif de la ZLECAf et son objectif est de réduire progressivement les droits de douane sur toutes les marchandises échangées au sein du bloc. La ZLET représente 53% des pays membres de l'Union africaine, 60% du PIB continental et une population totale de 800 millions d'habitants.

6.11. La République de Djibouti a signé en Egypte en 2015 l'Accord de la ZLET et participe aux réunions des groupes de travail technique. Les négociations se poursuivent à ce jour sur les règles d'origine, les recours commerciaux et les tarifs. Le Groupe de travail tripartite a d'abord donné la priorité à la signature, la ratification et la mise en œuvre de l'Accord de la ZLET avant de passer aux négociations portant sur le commerce des services, la politique d'achèvement, les droits de propriété intellectuelle, la coopération dans le commerce et le développement et l'investissement transfrontalier.

6.3.3 Marché commun des états de l'Afrique orientale et australe (COMESA)

6.12. La Zone d'échanges préférentiels (ZEP) des Etats de l'Afrique orientale et australe a été initialement créée en 1981 et transformée en 1994 en Marché commun des Etats de l'Afrique orientale et australe afin de promouvoir l'intégration régionale par le commerce et le développement des ressources naturelles et humaines dans l'intérêt des pays membres.

6.13. Djibouti est membre fondateur du COMESA, le plus grand marché pour le commerce et l'investissement en Afrique, qui regroupe actuellement 21 pays de l'Afrique orientale et australe⁹ avec une population de près de 600 millions de personnes. Au cours de ces dernières années, le COMESA a poursuivi les réformes sur la libéralisation et la facilitation du commerce, la gestion douanière, la facilitation des transports et le soutien aux secteurs agricole, industriel et énergétique. Les discussions sur la libéralisation des secteurs prioritaires sont toujours en cours au sein du COMESA.

⁹ Burundi, Comores, Djibouti, République démocratique du Congo, Egypte, Erythrée, Eswatini, Ethiopie, Kenya, Lybie, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

6.3.4 L'Autorité inter-gouvernementale pour le développement (IGAD)¹⁰

6.14. Créée en 1986, l'Autorité intergouvernementale pour le développement et contre la sécheresse (IGADD) a été transformée en 1995 et son champ d'actions a été élargi à la mise en œuvre des questions de coopération économique et d'intégration régionale. L'IGAD est surtout engagée dans les domaines de la promotion de la sécurité alimentaire, la gestion de l'environnement et le développement du commerce intra-régional et des infrastructures.

6.15. La République de Djibouti accueille le siège de l'IGAD et maintient un partenariat stratégique solide avec les pays voisins de la sous-région en vue de l'atteinte des objectifs de développement de cette organisation articulés autour de la promotion de la paix, la prospérité et l'intégration régionale. A cet effet, le pays développe des infrastructures importantes pour renforcer l'intégration économique et les échanges avec les pays membres de l'IGAD.

6.3.5 Les accords commerciaux bilatéraux

6.16. La République de Djibouti considère les accords commerciaux bilatéraux comme un moyen d'atteindre plus rapidement un niveau élevé de libéralisation, ce qui faciliterait l'accès des marchés des pays partenaires. Le pays a procédé à la signature de plusieurs accords commerciaux bilatéraux avec les pays voisins (Ethiopie, Kenya et Sud-Soudan) et les pays de la péninsule arabe (Émirats arabes unis, Koweït, Yémen).

7 CONCLUSIONS

7.1. La République de Djibouti est fermement convaincue de l'importance que revêt le processus d'examen des politiques commerciales des pays membres de l'OMC qui contribue à favoriser la transparence et la compréhension de leurs politiques et pratiques commerciales. Elle se réjouit d'avoir procédé à ce troisième examen de sa politique commerciale et tient à remercier le Secrétariat de l'OMC pour son précieux appui.

7.2. Ce troisième Examen de la politique commerciale de Djibouti, intervenu dans des circonstances mondiales difficiles, a permis de montrer la vigueur de l'expansion économique et la résilience de l'économie djiboutienne aux nombreux chocs exogènes. Le pays a entrepris des réformes économiques et sociales importantes et investi massivement dans les infrastructures structurantes en vue d'accélérer la croissance économique, créer des emplois dans les secteurs porteurs et réduire le niveau de pauvreté de la population.

7.3. Les autorités djiboutiennes ont largement contribué ces dernières années à intensifier les échanges commerciaux et à approfondir l'intégration régionale avec les pays partenaires pour le plus grand bénéfice des populations concernées. C'est pourquoi, la république de Djibouti maintiendra un régime ouvert et favorable à l'activité économique et aux échanges commerciaux avec les partenaires. Elle continuera à mener des politiques favorisant l'intégration régionale et l'insertion internationale de son économie et contribuera à améliorer la transparence de ses politiques et pratiques commerciales.

¹⁰ L'IGAD regroupe sept pays Est-Africains: Djibouti, Ethiopie, Kenya, Somalie, Soudan, Sud-Soudan et Ouganda. L'Érythrée a rejoint l'organisation en 1993 mais n'en fait plus partie depuis 2007.

Liste des acronymes

ACP	Afrique Caraïbe Pacifique
APZF	Autorité portuaire et des zones franches de Djibouti
BCD	Banque centrale de Djibouti
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
DARE	Djibouti Africa Regional Express
DB	Doing Business
DIFTZ	Zone franche internationale de Djibouti
DjIX	Djibouti Internet Exchange
DPCS	Djibouti Port Community Systems
DWT	DeadWeight Tonnage
EAC	Communauté des états de l'Afrique de l'Est
EDAM-IS	Enquête djiboutienne auprès des ménages-indicateurs sociaux
FDJ	Francs de Djibouti
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
HDTL	Horizon Djibouti Terminal Limited
IGAD	Autorité inter-gouvernementale pour le développement
INSD	Institut national des statistiques de Djibouti
ODD	Objectifs de développement durable
OMC	Organisation mondiale du commerce
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
PND	Politique nationale de développement
SADC	Southern Africa Development Community
SCAPE	Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi
SGTD	Société de gestion du terminal à conteneurs de Doraleh
SNDC	Stratégie nationale de développement du commerce
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UA	Union africaine
USD	Dollars des Etats-Unis d'Amérique
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine
ZLET	Zone de libre-échange tripartite
