

## RÉSUMÉ

1. Situé dans la corne de l'Afrique, Djibouti est un pays moins avancé (PMA), à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, selon le classement de la Banque Mondiale. Son Revenu national brut par habitant était de 5 610 dollars EU en 2020. Sa situation géographique, ses infrastructures portuaires et sa stabilité politique en font un important carrefour maritime et y ont favorisé l'installation de bases militaires par plusieurs pays. Les revenus découlant des bases militaires et des activités portuaires ont favorisé l'émergence d'un segment moderne de l'économie qui cohabite avec un large secteur informel. Cependant, les coûts élevés des facteurs de production et la forte présence d'entreprises publiques continuent de retarder le développement économique du pays. Du fait de l'étroitesse de sa base de production, le commerce international joue un rôle incontournable pour Djibouti qui recourt presque exclusivement aux importations pour satisfaire sa demande nationale de la plupart des biens et certains services. Favorisées par les infrastructures (portuaires surtout), les réexportations dominent largement les exportations.

2. Depuis le dernier Examen de politique commerciale (EPC) de Djibouti en 2014, un plan stratégique de développement a été lancé afin de rationaliser les efforts du gouvernement dans son soutien à la croissance économique du pays. Le plan vise à améliorer le climat des affaires et attirer des investissements au-delà du seul secteur des transports et logistiques, en vue d'une diversification de l'économie et d'une croissance inclusive. Dans ce cadre, des mesures de rationalisation des entreprises publiques et une loi sur les partenariats publics-privés ont été adoptées, et des efforts de privatisation ont été menés. Ces réformes et les récents investissements massifs dans les infrastructures, y compris portuaires, routières et dans les zones franches, ont favorisé une croissance économique à des taux variant de 5,1% à 8,5% entre 2014 et 2019, avant de fléchir en 2020 du fait des mesures de confinement et d'autres mesures restrictives consécutives à la pandémie de COVID-19. En 2020, le PIB a enregistré une croissance de 1,2%.

3. Par ailleurs, des mesures de soutien aux ménages et aux entreprises du fait de l'arrêt des activités économiques, combinées aux difficultés de mobilisation des ressources fiscales et aux nombreuses exemptions des droits et taxes sur les importations, ont eu un impact négatif sur le niveau généralement bas du déficit public. La dette publique a aussi augmenté du fait du financement des grands projets d'infrastructure, avec pour conséquence un risque accru de surendettement. Conscientes de ce risque, les autorités ont engagé des réformes pendant la période d'examen.

4. En général, le système de caisse d'émission pratiqué par Djibouti a contribué, dans une large mesure, à maintenir un environnement de faible inflation depuis son dernier EPC jusqu'en 2020 et ceci également grâce à la stabilité des prix des biens importés. Cependant, l'inflation a connu une accélération en 2021 dans le sillage de la tendance mondiale. Par ailleurs, le solde positif du compte courant, largement influencé par la balance commerciale, a connu des fluctuations au gré des activités de réexportation. En excluant les réexportations, Djibouti a enregistré un solde déficitaire de sa balance courante pendant toute la période d'examen. Le déficit s'est aggravé pendant les années de grands travaux d'infrastructures. Comme ce fut le cas lors de son examen précédent, les statistiques des exportations sont inexistantes. Les importations sont dominées par les produits alimentaires et pétroliers, ainsi que les équipements électroménagers et de transports. La Chine, les Émirats arabes unis, les pays de l'Union européenne et l'Éthiopie constituent les principales sources des importations djiboutiennes.

5. L'objectif de la politique commerciale tel que défini par le document de stratégie "Vision 2035" est de faire de Djibouti le "hub commercial et logistique de l'Afrique" en développant particulièrement la pêche, le tourisme, la logistique, les nouvelles technologies de l'information et de la communication, les services financiers, l'industrie manufacturière et les énergies renouvelables. Le renforcement de l'axe Djibouti-Éthiopie sera essentiel à cet égard et constituera le socle d'une intégration régionale censée déboucher à terme sur un marché unique regroupant Djibouti, Éthiopie, Sud Soudan, Somalie et Érythrée.

6. Djibouti est un membre originel de l'OMC. Il n'est pas membre de l'Accord plurilatéral de l'OMC sur les marchés publics. Il a ratifié l'accord sur la facilitation des échanges en 2018 et est membre de l'initiative conjointe sur la facilitation de l'investissement pour le développement. Pendant la période sous examen, Djibouti n'a été impliqué dans aucun cas de règlement des différends à l'OMC. Les politiques commerciales de Djibouti ont été examinées deux fois à l'OMC. Djibouti a procédé à neuf notifications pendant la période sous examen. Djibouti est partie au Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), à la Zone de libre-échange tripartite (ZLET), à la Zone de

libre-échange continentale africaine (ZLECAf), à l'Autorité inter-gouvernementale pour le développement (IGAD) et à la communauté des Etats Sahélo-sahariens (CEN-SAD). Djibouti est éligible aux préférences unilatérales sous le Système généralisé de préférences (SGP) de la plupart des membres de l'OMC, à l'initiative "Tout Sauf les Armes" de l'UE, et à la loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique (AGOA) des États-Unis.

7. L'investissement étranger est autorisé dans tous les secteurs afin d'accroître les possibilités de financement de l'économie. Cependant, les activités maritimes et de transit, de pêche et du commerce de détail, de télécommunications, d'électricité, d'eau, de services de courrier ordinaire, et de sel demeurent réservées aux investisseurs nationaux. Par ailleurs, les terres agricoles ne peuvent être acquises par des étrangers; elles peuvent toutefois faire l'objet de cession pour 99 ans. La législation de base en matière d'investissements reste la charte de l'investissement de 1994 qui prévoit des aides fiscales et n'a été amendée depuis que marginalement, avec notamment l'institution d'un guichet unique en 2017. Djibouti a adhéré à la convention du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) en 2020, et est partie à cinq autres instruments multilatéraux de protection des investissements ainsi qu'à neuf traités bilatéraux de protection des investissements et à cinq traités de non double imposition.

8. Durant la période sous examen, Djibouti a procédé à de nombreuses réformes législatives pour moderniser et améliorer le climat des affaires. Ces réformes touchent notamment à: l'enregistrement et taxation fonciers, la spécialisation et le désengorgement de l'appareil judiciaire, les procédures de conciliation et de médiation volontaires, le crédit-bail et les sûretés, la protection des créanciers, l'exécution des contrats, le règlement de l'insolvabilité, l'obtention des injonctions de paiement, la protection des investisseurs minoritaires, la conciliation dans les litiges avec les administrations fiscale et domaniale, les normes de construction, les procédures de raccordement électrique, et l'informatisation des douanes et de la communauté portuaire.

9. Le 5 mars 2018, Djibouti a déposé auprès de l'OMC son instrument d'acceptation du Protocole sur l'Accord sur la Facilitation des échanges. Il a en outre notifié les listes des mesures pour les différentes catégories, mais n'a pas encore indiqué les dates de leur mise en œuvre. Des réformes ont également été entreprises afin de rationaliser les procédures douanières et faciliter les démarches administratives aux acteurs du commerce international. Toutes les déclarations d'importation sont effectuées électroniquement à l'aide du système de dédouanement Sydonia World, interconnecté avec, entre autres, les douanes éthiopiennes, les opérateurs des zones franches, les directions des impôts et du trésor, ainsi qu'avec le système portuaire djiboutien. Un module spécifique au transit régional est en mesure de gérer les échanges d'informations relatives aux mouvements des marchandises à partir ou vers Djibouti. Toutes les brigades douanières djiboutiennes sont informatisées et interconnectées.

10. Djibouti n'a toujours pas officiellement un tarif douanier. Cependant, les modalités d'application de sa taxe intérieure de consommation (TIC) s'apparentent bien à celles d'un tarif douanier. La TIC est prélevée selon cinq bandes (zéro, 8%, 10%, 20% et 23%) et son taux modal (le plus fréquent) est de 23%. La moyenne arithmétique simple de ses taux s'établissait à 18.2% en 2022. Outre la TIC, les importations sont soumises à la TVA, aux droits d'accises et à plusieurs autres taxes. Djibouti a consolidé les droits sur toutes ses lignes tarifaires. Les taux consolidés vont de zéro à 450%. Les autres droits et taxes ont été consolidés au taux plafond de 100%.

11. L'essentiel des prohibitions et restrictions à l'importation et à l'exportation s'inscrit dans le cadre des conventions internationales dont Djibouti est signataire, notamment la CITES, la Convention de Stockholm, et la Convention de Rotterdam. Le pays ne maintient aucune restriction quantitative aux importations. Djibouti n'a pas de réglementation sur les mesures anti-dumping, compensatoires, ou de sauvegarde.

12. Les zones franches constituent le principal outil de promotion des exportations manufacturées. Toutefois, elles peinent encore à attirer des entreprises de transformations. Les autres mesures de soutien comprennent les incitations dans le cadre du Code des investissements et les crédits à taux préférentiels accordés aux entreprises locales.

13. Afin de développer le système national de normalisation et promouvoir la qualité, une nouvelle loi fut adoptée en 2019 dans le but de mieux en définir le cadre juridique (y compris les procédures d'élaboration et d'approbation des normes et réglementations techniques). Les autorités ont fait part

de l'opérationnalisation imminente d'une agence nationale de normalisation. Le Ministère en charge de l'industrie est pour l'heure responsable de l'élaboration et l'approbation des normes, ainsi que du contrôle de conformité aux règlements techniques. Le Ministère en charge de l'agriculture est en charge des contrôles liés aux réglementations SPS. Les prélèvements d'échantillon et les contrôles sont systématiques sur les produits alimentaires, les animaux et les végétaux. Djibouti n'a effectué aucune notification ni dans le cadre de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce, ni de l'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires.

14. La législation djiboutienne en matière de droits de propriété industrielle gouverne l'octroi et l'enregistrement des brevets, des schémas de configuration (topographie) des circuits intégrés, des marques de produits ou de services, du nom commercial, des indications géographiques, des appellations d'origine, ainsi que des dessins et modèles industriels. Elle est mise en œuvre par l'Office Djiboutien de la Propriété Industrielle et Commerciale. Au cours de la période d'examen, l'essentiel de l'enregistrement des droits de propriété intellectuelle a porté sur les marques. Le Bureau Djiboutien des Droits d'auteur et Droits Voisins (BDDA) veille au respect des droits d'auteurs sur le territoire djiboutien. Toute procédure administrative ou judiciaire visant à mettre un terme à la production de marchandises de contrefaçon ou à empêcher une violation, dans le cas où elle serait imminente, peut être engagée par le titulaire du droit de propriété intellectuelle. Des actions peuvent être intentées par le BDDA pour ce qui concerne les droits d'auteur.

15. La production de biens est peu développée à Djibouti. L'agriculture y est une activité marginale du fait de conditions naturelles difficiles, et se limite à l'élevage extensif et au maraichage oasien et à proximité des villes. De ce fait, le pays importe la quasi-totalité de sa nourriture, y compris les légumes et les fruits. Bien que la production nationale ne satisfasse que 10% des besoins carnés urbains, Djibouti est exportateur de produits de l'élevage. La pêche est réservée aux nationaux et la pêche industrielle est interdite. Les ressources halieutiques sont non négligeables mais leur exploitation souffre d'un manque d'infrastructures. Des programmes d'investissement sont en cours de déploiement.

16. A ce jour, l'unique industrie extractive est celle du sel. Elle est assurée par une joint-venture sino-djiboutienne. Djibouti dispose cependant d'un réel potentiel minier avec des indices de perlite, de bauxite, de gaz naturel, de cuivre, de zinc, de fer, d'aluminium, d'or et de pétrole. Un code minier a été adopté en 2018 dans la perspective de la mise en valeur à terme de ces ressources.

17. L'objectif de Djibouti est d'atteindre 100 % d'énergies renouvelables en 2035. A cet effet, la législation sur l'énergie a été modernisée afin d'ouvrir la production à la concurrence; plusieurs entreprises étrangères (des producteurs électriques indépendants) ont investi dans des projets éoliens et solaires. Cependant, à ce stade, toute l'électricité est toujours produite par une société publique, Électricité de Djibouti, via des centrales thermiques alimentées par du pétrole raffiné importé, Djibouti ne disposant pas encore de raffinerie. Une partie de l'électricité consommée à Djibouti provient d'une ligne à haute tension avec l'Éthiopie, dont le doublement est envisagé. Le taux de raccordement au réseau électrique reste relativement bas. L'importation des produits pétroliers raffinés est le monopole d'une société semi-publique et leur distribution a été concédée à trois sociétés locales.

18. Le secteur manufacturier est également marginal, ne contribuant que 0,3% au PIB. Son développement fait face à des contraintes structurelles multiples : petite taille du marché national, manque de formation de la main-d'oeuvre, coût relativement élevé de celle-ci et des intrants, entre autres. Djibouti souhaite néanmoins promouvoir ces activités en particulier dans les zones franches qu'il compte davantage développer.

19. Les services constituent l'essentiel de l'activité économique à Djibouti, contribuant environ 75% au PIB en 2018. Les services de transport (surtout portuaire et ferroviaire) se distinguent par les investissements massifs dont ils ont été l'objet de la part essentiellement d'entreprises chinoises. La reconstruction complète de la ligne ferroviaire Addis Abeba-Djibouti a été achevée et la ligne a été mise en service en 2018. Djibouti a commencé le remboursement du prêt de 3,4 milliards de dollars EU de l'EXIM bank chinoise qui l'a financée. Le transport routier n'a souffert que temporairement de cette nouvelle concurrence, ce qui témoigne de l'intensité des échanges avec l'Éthiopie. Au port de Djibouti proprement dit, et au terminal à conteneur de Doraleh inauguré en 2009, se sont ajoutés le terminal multi-usage de Doraleh (en 2017, pour un investissement de 600 millions de dollars EU) et le terminal minéralier de Tadjourah (en 2017, pour 90 millions de dollars EU d'investissement); un autre terminal minéralier est en construction à Ghoubet. Le trafic

maritime n'a que peu souffert de la pandémie de Covid 19. Djibouti a également une flotte sous pavillon national, de petite taille, à qui le trafic de cabotage est réservé. Djibouti est le siège de deux compagnies aériennes privées assurant, pour l'essentiel, des liaisons régionales. Le trafic aérien n'a lui aussi souffert que marginalement de la pandémie du fait des activités liées aux bases militaires et au port.

20. Djibouti est le point d'arrivée de plusieurs câbles interocéaniques. Du fait de cette position stratégique, Djibouti-Telecom, le monopole national, s'est spécialisé sur le segment Business to business, et revend l'essentiel de sa capacité à l'Éthiopie tout en développant l'interconnexion entre l'Afrique et la péninsule arabique. Sur le marché intérieur, le taux de pénétration du téléphone mobile en particulier reste faible (aux environs de 40%) et celui du fixe est quasi nul. Afin de développer ce marché, un processus de privatisation partielle de Djibouti Telecom a été entamé. Djibouti nourrit également l'ambition de créer une zone spéciale pour les technologies de l'information et en particulier de développer les centres d'appels.

21. Les services financiers à Djibouti sont dominés par le secteur bancaire qui représente 97 % des actifs. Le secteur de l'assurance est de très faible taille et il n'y a pas de bourses des valeurs mobilières. Pendant la période sous examen, le système bancaire de Djibouti s'est étoffé sous l'influence de la croissance de son PIB et du dynamisme de son secteur des services notamment. La liberté de circulation des capitaux, ainsi que l'absence de contrôle de change, a aussi soutenu cet essor. Quatre nouveaux établissements se sont implantés pendant la période sous examen. Malgré l'existence de caisse d'épargne populaire et d'institutions de micro-crédit, le **taux de bancarisation reste faible et l'inclusion financière embryonnaire. Djibouti a renforcé la réglementation et la supervision du secteur en adoptant notamment des dispositions anti-blanchiment et sur** le contrôle interne, le capital minimum, le ratio de solvabilité, les grands risques, les fonds propres, les participations, les créances douteuses, la liquidité et les fonds propres afin d'appliquer les principes de Bâle III. Djibouti a également renforcé le cadre réglementaire des banques islamiques. Le FMI a jugé ces progrès encourageants mais estimé que la banque centrale devrait continuer à améliorer la réglementation du système bancaire, à renforcer le contrôle fondé sur les risques et à améliorer l'accès au financement.

22. Le tourisme constitue une activité d'avenir pour le pays. Le parc hôtelier de Djibouti s'est modernisé pendant la période sous examen et n'a souffert que marginalement de la pandémie, l'essentiel de sa clientèle étant soit d'affaires soit lié aux bases militaires. En dépit d'un réel potentiel en termes de beautés naturelles, le tourisme reste une activité marginale mais pour laquelle le gouvernement a développé une stratégie reposant sur le tourisme durable.