

Distr.
GÉNÉRALE

UNCTAD/LDC/2003/4
7 avril 2003

FRANCAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Sixième réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement

PREMIÈRE SESSION DU COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL PRÉPARATOIRE
DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE INTERNATIONALE
SUR LA COOPÉRATION EN TRANSPORT DE TRANSIT
New York, 23-27 Juin 2003

**Amélioration du transport de transit
dans la Corne de l'Afrique¹**

Philippe Cabanius
Consultant de la CNUCED

¹Les vues exprimées dans cette étude sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED ou de toute autre administration officielle. Les appellations employées dans le document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

SOMMAIRE

Introduction

I. Les trois principaux corridors d'accès à la mer de l'Ethiopie

Présentation des trois corridors

Corridor Assab-Addis Ababa

Corridor Djibouti – Addis Ababa

Corridor Berbera – Addis Ababa

Rôle actuel des trois corridors pour desservir l'Ethiopie

Corridor Assab

Corridor Djibouti

Corridor Berbera

Corridor de Djibouti : principal corridor utilisé à l'heure actuelle

II. Evaluation du corridor de Djibouti – Addis Ababa

A. Volonté politique et bonne gouvernance

B. Des infrastructures de transport en cours de remise en état

Port de Djibouti

Liaisons routières et ferroviaires

C. Gestion du trafic en transit

Les offres en service de transport en transit

L'offre portuaire

L'offre de transports routiers

L'offre de transports ferroviaires

L'offre de transport aérien

L'offre des télécommunications

Revue du fonctionnement du corridor

Les procédures douanières

Circuit djiboutien

Circuit éthiopien

Informatisation des douanes et déclaration douanière unique

Connaissance direct

Valorisation des ressources humaines

Conclusion

INTRODUCTION

Dans la Corne de l'Afrique, l'Ethiopie est le seul pays qui est enclavé, et ce depuis peu de temps. C'est en effet en 1993 que l'Erythrée a décidé de se séparer de l'Ethiopie privant par contre coup l'Ethiopie d'un accès direct à la mer

I. LES TROIS PRINCIPAUX CORRIDORS D'ACCES A LA MER DE L'ETHIOPIE

Les principaux corridors d'accès à la mer de l'Ethiopie sont les corridors d'Assab (Erythrée), de Djibouti (Djibouti) et de Berbera (Somaliland).

Les autres ports de la sous-région, Port Soudan (Sudan), Massawa (Erythrée) ou Mombassa (Kenya) sont trop décentrés pour être utilisées régulièrement par l'Ethiopie et ne peuvent pas être considérés comme réellement compétitifs, même si de temps à autre l'Ethiopie a pu les utiliser pour y faire transiter certaines de ses importations ou exportations. Il en est de même pour les autres ports en Somalie, Bosaso, Mogadishu ou Kismayu.

PRESENTATION DES TROIS CORRIDORS

CORRIDOR ASSAB-ADDIS ABABA

- Le port d'Assab se compose d'un port commercial et d'un port pétrolier.

Le port commercial a un accès limité aux navires d'un tirant d'eau de 10,3 m et d'une longueur de 210 m (navires de 26 000dwt). Le pilotage des navires est obligatoire.

Il est protégé par une digue de 711 m de long et comporte six postes à quais pour le « général cargo » le long de deux jetées d'une profondeur de quai allant de 7,9 m à 10,3 m. Les quais étaient équipés en 1997 de 18 grues de quai (capacité de levage entre 6 et 20 tonnes), de 7 grues mobiles (capacité de levage entre 6 et 150 tonnes) et de chariots élévateurs.

Le port d'Assab ne dispose pas de terminal à conteneurs. Les conteneurs sont traités au niveau des quais « général cargo ». Il ne disposait pas non plus de portique à conteneur. En 1997, le port d'Assab avait pour projet la construction de deux quais supplémentaires pour le trafic de conteneur avec pour objectif de traiter annuellement 100 000 EVP.

Des rampes d'accostage de navires ro/ro ont été aménagées. Le port ne dispose par contre pas de terminal vraquier. Le vrac était traité au niveau des quais « général cargo ».

Les aires de stockage d'une superficie de 280 000 m² permettent de stocker 280 000 tonnes métriques réparties entre des entrepôts fermés (45 000tm), des hangars ouverts (20,000 tm) et des aires découvertes (215 000 tm).

Le port pétrolier est équipé de trois terminaux pétroliers dont un quai pour des pétroliers de 35 000 dwt avec un tirant d'eau de 11,3 m.

- Le Corridor Assab-Addis Ababa est un corridor entièrement routier. D'une longueur de 882 km, il comprend deux sections :

- Section Assab –Awash (659 km) construite entre 1969 et 1973 devenue une route en très mauvais état, à la suite d'un trafic élevé au début des années 1990 et d'un manque d'entretien depuis.
- Section Awash – Addis Ababa (223 km), route asphaltée entièrement en territoire éthiopien, entretenue et qui est aussi une des routes utilisées pour rejoindre Addis Ababa à partir de Djibouti.

CORRIDOR DJIBOUTI – ADDIS ABABA

PORT DE DJIBOUTI

Le port de Djibouti est situé à moins de 54 miles nautiques de l'entrée de la Mer Rouge. Le port de Djibouti est bien abrité. La zone de mouillage (avant port) a une capacité de 100 navires au long court. Les conditions nautiques d'accès au port permettent un accès facile et rapide aux navires de 300 m de long et d'un tirant d'eau inférieur à 11 m (-11 m). les pétroliers accèdent au port par un chenal particulier **à la coté de -12 m.**

Les navires peuvent entrer au port et accoster le long des quais 24 heures sur 24 heures. Le pilotage est obligatoire au-dessus de 300 tjb.

Le port de Djibouti comporte 13 quais en eaux profondes comprenant :

- Un terminal conteneur avec deux quais en eau profonde longs de 400 m (permettant l'accostage de navires avec respectivement un tirant d'eau de 12m et de 9 m). Quatre portiques à quai de 35 tonnes et de 50 tonnes pour la manutention des navires ; 14 ha de terre plein permettant le stockage de 5100 containers ou plus de 120 000 containers par an .
- Quatre postes à quai fondés entre -9m et -12 m de tirant d'eau pour le trafic « général cargo » (permettant l'accostage de navires avec respectivement un tirant d'eau de 9m et de 10m) et 10 ha de terres pleins pour stockage temporaire, nécessitant cependant un extra portage.
- Un terminal pétroliers (permettant l'accostage de navires avec un tirant d'eau de 11 m à 12m avec une capacité de stockage de 200.000 m3 de produits pétroliers destinée au marché national et surtout au marché éthiopien, partagée entre les trois compagnies opérant dans le pays (Shell, Mobil et Total).
- Un quai fondé à -12 m pour le trafic du vrac (engrais, céréales)

Le port dispose en tout de 180 000 m² d'aire de stockage dont 19 hangars fermés totalisant 47 300 m² et qui permettent de stocker de 670 000 tonnes par an (pour une durée moyenne de stockage de 45 jours) et d'un entrepôt frigorifique équipé de neuf chambres froides construit en 1983 avec une capacité de stockage de 2 300 m³.

AEROPORT DE DJIBOUTI

L'aéroport est équipé (i) d'une piste de 3140 m x 45m pour l'accueil des avions gros porteurs; et (ii) d'une aire de stationnement offrant 3 postes de parking avion pour gros porteur, et 7 pour les moyens porteurs.

Le terminal de fret comporte un terre plein aménagé, un hangar de fret de 1110 m² et un magasin frigorifique.

CORRIDORS DJIBOUTI ADDIS ABABA

Trois corridors permettent de relier Djibouti à Addis Ababa, le premier est ferroviaire, les deux autres sont routiers.

- Le chemin de fer Djibouto –Ethiopien (CDE) relie Djibouti à Addis Ababa via Dire Dawa. C'est une voie ferrée à écartement métrique longue de 781 km dont 681 km en Ethiopie et 100 km en territoire djiboutien. Mis en service en 1897 et considéré en son temps comme une infrastructure essentielle au désenclavement de l'Ethiopie, le CDE, du fait de sa vétusté, d'un manque d'entretien et des carences de sa gestion passée, ne joue plus le rôle qui fut le sien dans le passé. Il n'a transporté en 2002 que quelques 220,000 tonnes. La vitesse maximale de circulation des trains est de 65km/h pour les autorails et de 45 km/h pour les autres trains voyageurs et marchandises. Le système de télécommunications est vétuste et est sujet à des pannes fréquentes rendant par conséquent difficile le contrôle de la sécurité des circulations.
- Une route via Galafi de 910 km dont 217 km sur le territoire Djiboutien (RN1). Galafi est le poste frontière entre Djibouti et l'Ethiopie. Cet itinéraire rejoint à Dolobi la route Assab-Addis Ababa. Cet axe supporte actuellement la quasi-totalité du trafic en provenance et à destination de Djibouti. La route bitumée est en parfait état du côté éthiopien. Du côté Djiboutien, les travaux de remise en état du tronçon Dikhil- Galafi sont en voie d'achèvement, mais il reste 100 km qui ne sont pas encore bitumés.
- Une route via Dewelé et Dire Dawa de 844 km dont 100 km en territoire djiboutien. Cette route suit presque en parallèle la voie ferrée jusqu'à Dire-Dawa où elle rejoint la route Assab – Addis Ababa. Cette route est bitumée en territoire djiboutien (RN19). Entre le poste-frontière à Guélilé et Dire Dawa, en Ethiopie, la route longue de 198 km est une route en terre de bonnes caractéristiques. Un financement de l'union européenne doit entièrement remettre en état, d'ici à 2005, cette route et bitumer les tronçons encore en terre.
- La route Awash - Mojo- Addis (272km) est commune aux deux itinéraires Djibouti –Addis Ababa via Galafi et via Dire Dawa.

CORRIDOR BERBERA – ADDIS ABABA

Le port de Berbera est un port avec un quai d'une longueur de 650 mètres où peuvent accoster des navires jusqu'à 15.000 tonnes, divisé en sept postes d'amarrage alignés dont une rampe ro-ro. Tandis que les quais « russes » (400m) furent construits en 1960, les quais « américains » (250m) l'ont été en 1986. Il existe aussi un terminal pétrolier, exploité actuellement par Total, avec une capacité de stockage de 30,000 tonnes répartie entre 22 citernes.

Les capacités de stockage du port de Berbera sont estimées à 1200 m².

Le corridor Berbera – Addis (854 km), entièrement routier, passe par Hargeisa (km 160), capital de la Somaliland, continue jusqu'à Jijiga (km 336) en Ethiopie et de Jijiga rejoint via Harare et Dire Dawa (km 472), Addis Ababa (km 854).

Entre Berbera et Hargeysa, la route bitumée est en très mauvais état avec quatre ponts qui viennent par contre d'être reconstruits sur financement de la communauté européenne. Entre Hargeysa et Togotchale (frontière avec l'Ethiopie), la route est asphaltée sur 71 km jusqu'à Kama Baie (Hargeysa- Gabiley, 51km, section construite par les Italiens en 1981 et Gabiley -Kala-Baid, 20km, section construite par les Chinois en 1982). Le dernier tronçon de 20 km en terre jusqu'à la frontière est difficilement circulaire après une forte averse.

Une estimation faite en octobre 1999 pour la remise en état de la route Berbera –Togotchale donnait un coût de \$ 20 millions si les travaux étaient entrepris sans retard et de plus de \$40 millions si ceux ci étaient repoussés. Aucun financement n'a pu être encore trouvé du côté de la Somaliland.

Du côté Ethiopien, la route Dire Dawa – Jijiga est en cours de reconstruction sur fonds de l'Union Européenne (UE). L'UE envisage ultérieurement la remise en état de la section Jijiga – Togotchale.

Pour l'instant, la route Berbera – Togotchale – Jijiga reste une route difficile pour les camions surtout ceux avec remorque, ce qui est le cas de la majorité des camions en provenance d'Ethiopie.

ROLE ACTUEL DES TROIS CORRIDORS POUR DESSERVIR L'ETHIOPIE

CORRIDOR ASSAB

Jusqu'en 1974, 60% du commerce extérieur éthiopien transitait par le port de Djibouti (soit environ 300000 tonnes par an), puis le corridor d'Assab devint le principal corridor d'approvisionnement de l'Ethiopie. La part du trafic de l'Ethiopie y était alors passée de 700,000 métriques tonne en 1991 à plus de 2,7 millions de tonnes en 1995, soit une croissance de 400 pour cent en cinq ans. Le trafic éthiopien représentait alors 90% du trafic importations et plus de 50 % des exportations du trafic du port d'Assab. Le nombre de voyages camions passa lui-même de 15,000 voyages aller retour en 1991 à près de 45,000 en 1995.

Mais à la suite du déclenchement (en mai 1998) des hostilités entre l'Ethiopie et l'Erythrée, le corridor Assab- Addis-Ababa a été fermé et le reste depuis.

CORRIDOR DJIBOUTI

Djibouti est ainsi redevenu le principal port pour l'Ethiopie avec un trafic qui est passé de 1,7 millions de tonnes en 1997 à 3,1 millions de tonnes en 1998 pour atteindre 4,2 millions de tonnes en 2002. Ce trafic comprend les échanges extérieurs de Djibouti (450,000 tonnes métriques), un trafic en transit vers l'Ethiopie (3,2 millions de tonnes en 2002) plus des activités de transbordement « bout de ligne » entre l'Europe et l'Extrême-Orient et la Péninsule Arabique. Le trafic Ethiopien représente à lui seul 80% environ du trafic du port de Djibouti,

CORRIDOR BERBERA

Le transit éthiopien par Berbera a lui-même évolué fortement au cours de ces dernières années. Une part importante du trafic débarqué à Berbera est de fait destiné à l'Ethiopie soit en marchandises en transit soit plus souvent comme « bagages », appellation pour désigner toutes sortes de produits de consommation courante qui rentrent plus ou moins en fraude en Ethiopie via la place commerciale de Harticek en territoire éthiopien, sorte de zone franche située à 72 km de Jijiga.

Il n'en reste pas moins vrai que pour l'instant, le corridor de Berbera représente moins une voie alternative que complémentaire, spécialement pour la région V, région dite éthiopienne-Somalienne

(Ethiopian Somali National régional State) dans le cadre de la nouvelle organisation fédérale de l’Ethiopie.

CORRIDOR DE DJIBOUTI : PRINCIPAL CORRIDOR UTILISE A L’HEURE ACTUELLE

Le corridor de Djibouti est, pour l’instant, le principal sinon le seul corridor que peut utiliser l’Ethiopie, en attendant qu’une normalisation des relations avec l’Erythrée intervienne pour que soit réouvert le corridor d’Assab et que des investissements de base soient entrepris sur le corridor de Berbera pour le rendre opérationnel.

Documenter le corridor Djibouti – Ethiopie c’est fournir un éclairage sur les conditions de mise en place d’un corridor dont l’objectif doit être de permettre un transport en transit fiable, rapide et compétitif en termes de tarifs, de qualité de service et de sécurité.

C’est aussi prendre conscience du fossé qui existe entre le niveau actuel des importations éthiopiennes et la demande future de transport à espérer dans un avenir pas trop lointain et les enjeux d’accès à la mer qui se poseront alors sans commune mesure avec la situation actuelle.

Les importations actuelles de l’Ethiopie se chiffrent aujourd’hui à quelques 4,0 millions de tonnes par an pour une population de 70 millions d’habitants. Or, la Banque Mondiale estimait en 1999 que les importations des pays enclavés d’Afrique de l’Ouest étaient en moyenne d’une tonne par habitant. C’est dire qu’à terme, l’Ethiopie aura besoin de plus d’un corridor et que sa politique d’accès à la mer devra être appréhendée dans un contexte régional plus large.

Evolution du trafic du port de Djibouti

	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TRAFIC (tonnes)	1 357 623	1 230 135	1 628 481	1 723 840	3 150 060	3 878 372	4 026 917	4 199 490	4 199 490
Conteneurs (nb EVP)	71535	105 752	147 502	105 752	136 217	128 791	127 126	147 908	178 005

II. EVALUATION DU CORRIDOR DE DJIBOUTI – ADDIS ABABA

L’expérience du corridor Djibouti – Addis Ababa permet de définir les trois facteurs qui interviennent dans le bon fonctionnement d’un corridor.

- a) Volonté politique du pays enclavé et du pays de transit de mettre en place un corridor de transport en transit effectif et capacité de leurs administrations de créer l’environnement institutionnel favorable requis.
- b) Des infrastructures de transport en bon état depuis les installations portuaires à un bout de la chaîne jusqu’aux installations terminales à l’arrivée, en passant par la route ou la voie ferrée.
- c) Une gestion de ces infrastructures, (le software) qui rend le corridor fonctionnel et limite les contraintes réglementaires et autres obstacles d’ordre non- physiques afin de faciliter le transport en transit et non de le pénaliser.

A. VOLONTE POLITIQUE ET BONNE GOUVERNANCE

Le succès du corridor Djibouti -Addis Ababa c’est d’abord le résultat d’une volonté politique des deux gouvernements d’Ethiopie et de Djibouti.

Cette volonté politique s'est traduite par la signature, en avril 2002, d'un « Accord sur l'utilisation du port et le transit des marchandises vers l'Ethiopie », ratifié depuis par les deux parlements.

Cet accord qui se réfère aux grandes conventions internationales des Nations Unies et aux principes de liberté d'accès (et de transit) à la mer pour les pays sans littoral maritime couvre les différents aspects du transport en transit : passage portuaire, douanes, documentation, transport terrestre, sécurité le long du corridor, entretien des infrastructures, modalités d'agrément des opérateurs publics ou privés des deux pays travaillant le long du corridor..

Cet accord prévoit aussi la mise en place d'une procédure de concertation/ cadre institutionnel de concertation/ avec la réunion d'un comité conjoint d'experts tous les trois mois et d'un comité ministériel tous les six mois.

Cette volonté politique commune s'explique par le fait que les deux pays ont vu dans le développement du corridor Djibouti –Addis Ababa leur intérêt propre.

Pour l'Ethiopie, il était évident qu'en perdant l'accès au port d'Assab, la recherche d'un autre accès à la mer sûr et compétitif était une question de survie. Djibouti offrait cet axe là. De fait, en 1998, tout le commerce extérieur de l'Ethiopie, y compris l'aide alimentaire, a basculé vers Djibouti.

Pour Djibouti, dont une des principales ressources est sa position géographique, le développement d'un trafic de transit vers l'Ethiopie est une richesse à mettre en valeur, ce que Djibouti avait reconnu avant même le démarrage des hostilités entre l'Ethiopie et l'Erythrée quand son pays essaya dans les années 1993- 1997 d'attirer le trafic en transit de l'Ethiopie, moyennant alors d'importantes concessions tarifaires.

Le trafic vers l'Ethiopie représente aujourd'hui 80% du trafic du port de Djibouti et 70 % des recettes du port. Cette situation donne par conséquent un poids considérable à l'Ethiopie en tant que partenaire privilégié et incontournable.

En même temps, il convient de souligner le climat très favorable aux affaires qui prévaut, depuis des décennies, à Djibouti même. Une classe de marchands et de négociants, ayant des relations tant avec le continent africain qu'avec la péninsule arabique et le sous continent indien, y réside en permanence et a mis en place des entreprises florissantes. Fait remarquable aussi pour la sous région, le change est libre et les transferts de fonds ne sont pas soumis à autorisation.

Tous les services liés au transport maritime (consignation de navires, assurances, avitaillement, etc.), au transit et aux opérations de dédouanement sont implantés à Djibouti; les facilités de stockage sont nombreuses : « Magasins Généraux » encore gérés par la Chambre Internationale du Commerce et de l'industrie de Djibouti (CICID) (qui dispose d'une grande compétence dans le gardiennage et la manutention des biens), magasins-cales des transitaires, entrepôts sous douanes des opérateurs agréés, tout cela crée les conditions de base favorables à des activités de transport en transit au profit de l'Ethiopie.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas des incompréhensions entre les deux pays ni des difficultés dans le fonctionnement de ce corridor, mais du moins les autorités des deux pays ont pris conscience que les obstacles devaient être surmontés et ont décidé de travailler ensemble pour les résoudre dans un esprit de compréhension mutuelle.

A cette fin, des mécanismes officiels de concertation ont été mis en place et fonctionnent correctement. Une commission Mixte Ministérielle Djibouto-Ethiopienne, en particulier, se réunit régulièrement et après discussions, souvent préparés dans le cadre du comité de Suivi Djibouto-Ethiopien, adopte des recommandations, fixe des orientations ou lance des études. Par ailleurs, de nombreux litiges trouvent un règlement en étant évoqués et instruits au niveau ministériel.

L' « Accord sur l'utilisation du port et le transit des marchandises vers l'Ethiopie » ne prévoit toutefois pas la création d'un organe permanent, sorte de secrétariat.

Il est à noter cependant qu'aucun représentant du secteur privé ne participe aux différents comités constitués. Le seul niveau de concertation du secteur privé se fait dans le cadre du « Conseil Conjoint des Affaires » organisé par les Chambres de commerce des deux pays qui a des réunions régulières et une fonction de médiation entre opérateurs privés djiboutiens et éthiopiens en cas de différents à l'occasion de transactions commerciales.

Cet organe émet également des recommandations aux deux gouvernements en particulier sur les questions de transport et de transit entre les deux pays, mais une plus grande et plus directe association du secteur privé au suivi du corridor de transport en transit Djibouti - Ethiopie est souhaitée par de nombreux responsables du secteur privé, impliqués dans les échanges commerciaux entre les deux pays. .

B. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COURS DE REMISE EN ETAT

Il est évident que sans une infrastructure adéquate, le transport en transit est rendu beaucoup plus difficile.

PORT DE DJIBOUTI

Le port de Djibouti situé au carrefour des routes maritimes d'Europe, d'Extrême Orient du golfe Arabo Persique et de l'Afrique à la sortie de la mer rouge a une position privilégiée.

Les responsables du port de Djibouti ont dû toutefois prendre des mesures radicales pour ne pas se laisser distancer par la concurrence du port d'Aden au Yémen qui a développé un important port privé opérationnel depuis 1999, géré par le port de Singapour (PSA Corporation) et par le port de Salalah à Oman, géré par l'armateur Maersk-Sealand, deux ports équipés pour recevoir les portes containers de dernières générations et autres navires avec des tirants d'eau allant jusqu'à 16 mètres.

Le gouvernement de Djibouti a signé en mai 2000 une concession de 20 ans pour la gestion du Port Autonome Internationale de Djibouti (PAID) avec un opérateur privé, Dubaï Port International, filiale de Dubaï Port Authority. Outre la garantie que Dubaï Port Authority peut offrir aux bailleurs de fonds, cette association doit permettre au PAID de mieux servir les besoins de l'Ethiopie en même temps que de développer ses activités de transit portuaire et autres activités commerciales.

Le PAID dispose d'infrastructures commodes et d'espace, ce qui est tout à fait appréciable; ses quais sont directement accessibles aux navires de haute mer et peuvent aisément être étendus; les terre-pleins en arrière des quais font actuellement l'objet d'une restructuration qui doit faciliter des mouvements accrûs et une manutention rapide; surtout, de vastes espaces sont aménageables à proximité immédiate du port, sans pour autant gêner l'urbanisation de la capitale, ce qui permet d'envisager de nouvelles zones de stockage et de commercialisation.

Outre le récent achèvement d'une zone franche « Djibouti Free Zone », gérée par Djebel Ali Free Zone, le PAID a en cours de nombreux projets de développement qui ne peuvent que renforcer l'importance du port de Djibouti pour l'Ethiopie et au-delà pour la sous région:

- a) La construction d'un terminal vraquier pour le traitement des gros navires minéraliers auquel seront ajoutés deux grands silos de 80,000 tonnes chacun. Géré par un opérateur privé, ce terminal a pour objectif le déchargement de 1,2 millions de tonnes par an.
- b) la construction surtout d'un nouveau port à Doralé, à 7km de Djibouti ville qui doit inclure:
(i) un terminal pétrolier et gazier ; (ii) terminal à conteneurs en eau profonde ; et (iii) une zone franche commerciale. Le coût total est estimé à 300 millions € et doit être financé par le secteur privé. La phase 1 qui porte sur l'étude de factibilité du terminal pétrolier est en cours d'exécution. Le maître d'ouvrage délégué est le port de Dubaï

LIAISONS ROUTIERES ET FERROVIAIRES

A partir du port de Djibouti on rejoint l'Ethiopie soit par route soit par chemin de fer.

Comme il l'a été précisé dans la présentation des corridors, la route principale passe par Galafi. Elle a souffert à la suite de l'explosion de trafic des camions souvent surchargés après le report du trafic éthiopien vers Djibouti. Si du côté Ethiopien, dans le cadre du Road Development Sector Programme (1997-2007) où 22,000 km sont remis en état, la route Galafi – Addis Ababa est bonne, par contre, du côté Djiboutien, sur les 217 km entre le port et le poste - frontière à Galafi, et 100 km ont été remis en état pour 18,0 million € et 117 km restent à bitumer avec un financement de l'UE..

Inversement, sur l'autre itinéraire, la route du coté djiboutien jusqu'à la frontière ave l'Ethiopie à Dawenle est une bonne route bitumée, alors que du côté éthiopien la route reste une mauvaise route en terre sauf sur les 56 derniers kilomètres avant Dire Dawa.

Il est estimé toutefois que dès 2005, les deux axes routiers auront été entièrement remis en état permettant des liaisons par camion rapides et sûres entre Djibouti et l'Ethiopie.

Reste que le réseau routier régional est largement insuffisant pour permettre une évacuation rapide et efficace vers l'hinterland, ces deux axes pouvant devenir rapidement saturés avec le développement prévu du trafic en transit.

Le chemin de fer est le maillon faible du corridor Djibouti - Addis Ababa. Depuis le début des années 1980, le chemin de fer est sous perfusion par « doses homéopathiques » pour assurer sa survie, en attendant de décider « sérieusement » de son avenir et de prendre les mesures nécessaires pour assurer un meilleur fonctionnement.

Pourtant, la demande existe. Le chemin de fer pourrait jouer un rôle important dans l'approvisionnement de l'Ethiopie en transportant le vrac liquide (hydrocarbures) et le vrac solide (engrais, céréales). Nombreux sont aussi les opérateurs qui déplorent cette situation, particulièrement les exportateurs de café et les importateurs de produits de consommation.

Le chemin de fer a fait l'objet ces récentes années de plusieurs études pour éclairer les autorités des deux pays sur les options liées à son avenir et pour définir les investissements qui découlent de ces choix.

Selon une étude préliminaire récente menée par un bureau d'études Sud Africain, le chemin de fer peut transporter dès aujourd'hui 1,0 million de tonnes moyennant un programme minimal d'investissement et pourrait atteindre 4,0 millions de tonnes moyennant un programme plus substantiel de remise en état. Le coût du programme complet d'investissement s'élève à \$ 250 millions sur 25 ans.

Un premier programme dit « Travaux de sécurité du rail » a un financement de \$ 32 millions fourni par l'Union européenne. Les documents d'appel d'offre finalisés sont en cours d'approbation mais les travaux ne devaient pas commencer avant la mi 2005.

Le CDE a le statut d'Etablissement Public binational à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Une étude pour la mise en place d'une concession doit aussi commencer en mai 2003.

C. GESTION DU TRAFFIC EN TRANSIT

LES OFFRES EN SERVICE DE TRANSPORT EN TRANSIT

L'OFFRE PORTUAIRE

L'Ethiopie bénéficie au port de Djibouti de préférences tarifaires. Tandis que le « droit de port sur les marchandises » est de \$ 10/tonnes pour les marchandises mises à la consommation à Djibouti, ce droit varie de \$1 à \$3 pour les marchandises à destination de l'Ethiopie.

La période de grâce ou franchise de droits de stationnement est pour les importations vers l'Ethiopie de 30 j contre 10 j pour celles destinées à Djibouti. Et de 60 j pour les exportations en provenance d'Ethiopie contre 10 jours pour celles exportées par Djibouti.

Les services portuaires auxiliaires (interface port- transports terrestre) sont fournis par des opérateurs du secteur privé. Il est dénombré à Djibouti : (i) 8 agents maritimes et consignataires ; (ii) 4 transitaires portuaires ; (iii) 4 manutentionnaires portuaires ; (iv) 3 avitailleurs en produits pétroliers. A Djibouti, les secteurs maritimes et de transit sont entièrement libéralisés et du ressort du secteur privé sauf pour la manutention du terminal à conteneur qui est effectué par le port lui-même.

Les agents maritimes et les consignataires sont les mêmes. Ils sont, de fait, plus des agents portuaires des armements que des représentants commerciaux chargés de démarcher le fret pour leur armement, activité qui irait alors dans le sens de la promotion du corridor de Djibouti. Seuls deux d'entre eux font partie de groupes à dimensions internationales.

En Ethiopie, les activités de transitaire et de déclarant en douane ont été libéralisées. Toutefois, la société d'Etat éthiopienne Maritimes & Transit Services Company (MTS), présente à Djibouti, contrôle encore une bonne partie des activités de consignation, de transit et de manutentions portuaires (cargo général), sans en avoir le monopole. Elle est l'agent portuaire (ou consignataire) de la compagnie maritime d'Etat « Ethiopian Shipping Lines » qui a par contre le monopole du transport maritime pour toutes les importations avec lettre de crédit (L/C) passant par les banques commerciales d'Ethiopie.

La qualité des services des auxiliaires de transport à Djibouti est globalement reconnue aussi bien par les armateurs que par les chargeurs étrangers et par les opérateurs privés éthiopiens.

Les tarifs de leur prestation sont jugés néanmoins trop élevés par les Ethiopiens, en particulier quand ils se réfèrent aux tarifs facturés au port d'Assab au temps où celui-ci était utilisé. Cette différence est essentiellement due à la cherté des facteurs de production à Djibouti par rapport aux pays voisins.

Une extension du port, appelée « Djibouti Dry Port » (DDP), située sur la route (de Venise) menant vers l'Ethiopie pour le stationnement de longue durée a été mise en service depuis 2001. Cette structure d'entreposage moderne et sécurisé, permettra non seulement le stockage des marchandises (le régime douanier de l'entrepôt lui convenant) mais aussi la commercialisation de biens d'équipements domestiques de véhicules ou de matériels pour l'industrie, les travaux publics ou l'agriculture.

A moins de 300 kilomètres de la frontière éthiopienne et à quelques encablures des rivages yéménites, les commerçants éthiopiens, somaliens et arabes bénéficient ainsi d'un gigantesque show-room, de facilités bancaires et de stocks avancés, à proximité immédiate des consommateurs finaux. Pour financer de tels stockages, des formules de warrantages et de crédits fournisseurs pourraient être mises en place. Encore faut-il garantir des délais de livraison et diminuer les coûts d'acheminements ; c'est à ce stade qu'interviennent les mesures de facilitation et les réformes administratives nécessaires pour rendre ce corridor effectif.

L'OFFRE DE TRANSPORTS ROUTIERS

Le secteur djiboutien de transport routier lourd est encore peu développé à Djibouti. Le parc djiboutien ne comprend qu'une centaine de camions adaptés aux transports internationaux appartenant à quatre entreprises de transport privées. Des coûts plus élevés que pour les opérateurs éthiopiens, l'absence d'une politique d'incitation au développement de cette activité handicapent lourdement le développement de la profession.

En Ethiopie, par contre, le secteur des transports routiers est très développé. Cette activité très contrôlée dans le passé a été libéralisée, favorisant la concurrence entre les opérateurs du secteur privé et des entreprises d'Etat. Les tarifs ont été déréglementés et les restrictions sur la répartition des marchandises abolies. Le parc éthiopien est estimé à 10 280 camions dont 30% ont une charge utile supérieure à plus de 12 tonnes.

Un accord de libre circulation des camions entre les deux pays a été signé du côté éthiopien par la Road Transport Authority (RTA) et à Djibouti par le Ministère des Transports.

Les chauffeurs et leurs assistants pénètrent dans l'autre pays avec seulement un badge portant leurs photos, badges fournis par les deux autorités. Le badge veut dire que le camion est en règle dans son propre pays, garantie suffisante demandée par l'autre pays

Les permis de conduire émis par un des deux pays sont reconnus par l'autre.

Suite à un Accord signé en 1999 et mis en place en février 2000, une redevance routière forfaitaire de 15\$ quel que soit le tonnage transporté est payé en territoire Djiboutien par les seuls camions chargés et en transit. Cette taxe a remplacé une taxe de 0,5 \$/t auparavant appliquée. La majorité des camions qui circulent ont des charges utiles de 30 t. Ces 15\$ sont une taxe inférieure à celle recommandée par la COMESA : 10\$ /100 km à l'aller comme au retour pour des camions avec remorque ou 6\$/100 km s'ils sont solo, que le camion dans les deux cas soit ou non chargé.

Cette taxe alimente le fonds routier d'entretien de Djibouti sans qu'elle soit pourtant affectée à l'entretien des corridors Djibouti –Ethiopie.

Les camions prennent leur carburant en Ethiopie car le gas-oil y est moins cher dans un rapport de 1 à 3.

En matière d'assurance camions, Djibouti et l'Ethiopie utilisent la « Carte Jaune » de la COMESA pour le transport inter-états. Cette carte est délivrée par l'Ethiopia Insurance Corporation qui agit en tant que bureau national pour l'Ethiopie et par le bureau national formé par les deux grandes compagnies d'assurance djiboutiennes.

L'accord a mis en place une législation en matière d'assurances camions. En théorie tous les camions faisant le transport entre Djibouti et l'Ethiopie doivent être assurés. Cependant cette obligation n'existant pas pour les camions faisant du transport à l'intérieur de l'Ethiopie fait que nombre de camions viennent à Djibouti sans être assurés.

L'OFFRE DE TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les importateurs-exportateurs éthiopiens comme les transitaires éthiopiens et djiboutiens se plaignent du niveau des tarifs du CDE, jugés trop élevés et de son système tarifaire.

Le CDE facture 80% de la capacité en tonnage de tout wagon mise à la disposition d'un transport quel que soit le tonnage chargé sur le wagon.

Par ailleurs, le chargeur a rarement le choix de son wagon; il ne connaît pas à l'avance la capacité du wagon qui sera mis à sa disposition. Du coup il est difficile de déterminer à l'avance le coût exact du transport. Le transitaire est gêné dans l'établissement de ses cotations; il est obligé de proposer la tarification maximale.

Les tracasseries administratives de la part des autorités éthiopiennes sont nettement plus importantes aussi au niveau du chemin de fer qu'à celui du trafic routier. Alors que l'on ne trouve sur la route pratiquement aucun de ces « road blocs » désignés aussi sous le terme du « contrôles des corps habillés », par contre les services de police, de gendarmerie et de douanes, sans compter l'armée, interviennent sans cesse et provoquent au minimum des retards préjudiciables.

Si les chauffeurs de camions éthiopiens sont dispensés de visa d'entrée à Djibouti, il n'en va pas de même pour les employés du chemin de fer qui doivent avoir un visa.

Tandis que les camions peuvent effectuer le trajet entre Djibouti et Addis en deux trois jours, un convoi du CDE mettra une dizaine de jours pour rallier depuis Djibouti la capitale éthiopienne.

L'OFFRE DE TRANSPORT AERIEN

Depuis juillet 2002, Djibouti a mis en place une politique du « ciel ouvert » en même temps que la gestion de l'aéroport a été remise à Dubai Port Authority.

Cette politique de ciel ouvert doit permettre de mettre fin à toutes les restrictions de fréquence pour les compagnies aériennes et faciliter l'ouverture de nouvelles lignes.

L'objectif est de mettre en place un dispositif de plaque tournante (hub) pour que Djibouti devienne pour la sous- région un centre de regroupement et d'éclatement du fret aérien. Des liaisons

régionales moyen courrier serviront de lignes d'apport aux vols longs courriers d'avions cargo gros porteurs reliant les principaux aéroports européens et d'extrême orient qui feront escale à Djibouti.

L'OFFRE DES TELECOMMUNICATIONS

Les télécommunications djiboutiennes figurent parmi les plus performantes d'Afrique et servent de relais pour le compte de plusieurs Etats d'Afrique de l'Est. L'objectif est de faire de Djibouti un centre de transit international de télécommunications.

Bénéficiant des satellites géostationnaires Arabsat et Intelsat, Djibouti est aussi le seul point d'interconnexion pour toute l'Afrique subsaharienne des câbles sous-marin SMW2 et SMW3 (Sea-Me-We: South East Asia-Middle East Western Europe) qui relie l'Europe à l'Asie et au Japon.

Parallèlement à ces dispositifs, un autre système de câbles à fibres optiques a été installé entre Djibouti et Aden. Les faisceaux hertziens Mederabtele et Panaftel permettent par ailleurs l'acheminement des communications entre Djibouti et l'Ethiopie. Toutefois et en particulier le système Panaftel, mis en service il y a plus de 20 ans, a besoin d'être rénové et nombre de ces équipements devenus obsolètes remplacés par de plus fiables et performants.

Un projet de Centre Serveur Télématique Régional (CSTR) est depuis des années en cours d'analyse. L'objectif est d'offrir aux entreprises de la région la possibilité de procéder à l'échange de données informatisées (EDI) ainsi qu'à la validation automatique des différents documents commerciaux (lettres de crédit documentaire, opérations bancaires de débit/crédit, facturation des droits de douanes et portuaires, édition du connaissement et des manifestes).

REVUE DU FONCTIONNEMENT DU CORRIDOR

A la relative souplesse dont fait preuve l'administration de Djibouti s'opposent les tourments imposés par l'administration éthiopienne. Les améliorations qui pourraient résulter de la remise en état en coûts des infrastructures de transport risquent d'être annulées si, parallèlement à la remise en état du réseau, des réformes n'étaient pas menées au niveau des services public djiboutiens mais surtout éthiopiens dans leur manière de traiter le transport en transit.

LES PROCEDURES DOUANIERES

L'acheminement des marchandises vers l'Ethiopie se heurte à des obstacles non physiques liés aux aspects douaniers et documentaires qui sont plus d'ailleurs plus le fait des autorités éthiopiennes que djiboutienne et qui sont facteurs de retard, de surcoût et qui pénalisent le trafic en transit.

Sous couvert de sécuriser les taxes et droits de douane, les procédures restent longues, bureaucratiques et sont sources d'innombrables tracasseries administratives.

Aucune coordination entre la procédure douanière à Djibouti et celle en Ethiopie. La douane Ethiopienne, installée pourtant à Djibouti, travaille en parallèle (et pas en concertation) à la douane djiboutienne.

En effet, malgré l'utilisation du Port de Djibouti pour l'ensemble des échanges extérieurs de l'Ethiopie, **il n'existe pas de régime de transit douanier entre les deux pays.**

Circuit djiboutien

Toutes les marchandises inscrites sur le manifeste sont déchargées et ensuite soumises soit (i) à une Déclaration de mise à la consommation locale; (ii) Déclaration de transit en direction de l’Ethiopie ; (iii) Déclaration de mise sous douane.

La douane de Djibouti remplit ses propres formulaires qui ne sont pas alignés sur ceux de l’Ethiopie. La déclaration de transit émise par la douane djiboutienne est vérifiée par la douane de Djibouti à la sortie du territoire et le document est renvoyé à la douane djiboutienne du port. La douane djiboutienne ne demande pas le cautionnement des marchandises en transit. Mais comme les douanes djiboutiennes ne reconnaissent pas le système douanier de transit vers un pays autre que l’Ethiopie, les marchandises qui sont en transit à travers Djibouti sont réputées être à destination finale en Ethiopie et sont documentées par les douanes éthiopiennes comme si elles étaient destinées à l’Ethiopie. C’est d’ailleurs la douane éthiopienne qui met ses scellés sur les camions à Djibouti en partance pour l’Ethiopie.

Circuit éthiopien

Le cadre procédural du commerce extérieur éthiopien est une singularité. Les importateurs éthiopiens sont astreints aux formalités suivantes :

- ils sont tenus de procéder à l'avance à l'acquisition des devises, au cours et conditions fixées par les autorités monétaires nationales ;
- ils doivent constituer un dépôt préalable auprès d'une Banque éthiopienne;
- ils sont invités à effectuer préférentiellement leurs réservations de fret maritime auprès de Ethiopian Shipping Lines (ESL), pavillon national desservant certains ports européens et asiatiques ;
- les importations sont soumises à la procédure d'inspection avant embarquement, laquelle s'accompagne du visa a priori des factures des fournisseurs étrangers pour s'assurer de la sincérité et de la véracité des énonciations qu'elles contiennent; chaque facture validée doit être revêtue d'une étiquette (label), apposée par l'affilié (situé dans le pays d'exportation) de la firme mandatée pour cette tâche, en l'occurrence, la Société Générale de Surveillance (SCS) ;
- les formalités de conduite en douane des marchandises et de placement sous un régime douanier de celles ci s'effectuent préférentiellement par les soins de la Société éthiopienne MTS, installée en Ethiopie et à Djibouti ;
- les marchandises susceptibles d'être importées en Ethiopie doivent impérativement avoir fait l'objet d'une Déclaration en Douane, déposée à l'avance auprès d'un Bureau de Douanes éthiopien, et contenant les renseignements relatifs au dépôt préalable. Les droits et taxes correspondants sont liquidés et consignés;
- quand bien - même auraient-elles fait l'objet d'une première vérification par les agents des Recettes Indirectes de Djibouti, les marchandises débarquées et destinées à l'Ethiopie donnent lieu à vérification par les Douanes éthiopiennes, qui sont installées à l'intérieur - même du Port de Djibouti ;
- les marchandises circulant par la route font l'objet d'un scellement, apposé par la Douane éthiopienne (les cargaisons acheminées par le chemin de fer sont dispensées de scellé, mais font fréquemment l'objet de contrats de gardiennage privé, le CDE ne couvrant pas les risques de vol ou de dégradation) ;

- des contrôles sont opérés par les Douanes éthiopiennes, tout au long du parcours terrestre (à la frontière djibouto-éthiopienne et à l'entrée de chaque ville éthiopienne); les contrôles dans les gares ferroviaires sont beaucoup plus nombreux encore et engendrent de fréquents incidents en raison des retards qu'ils occasionnent ;
- la mise à la consommation des marchandises en Ethiopie donne lieu à nouvelle vérification douanière et à la perception complémentaire de droits et taxes, en cas de différences entre les énonciations de la Déclaration en Douane initiale, les documents d'accompagnement (en particulier les observations faites par la SGS quant à l'appréciation de la valeur en douane) et les constatations du Service.
- Après acquittement des droits et taxes et délivrance du Bon à Enlever, les Déclarations en Douane donnent lieu à un apurement au niveau des banques et de la Banque Centrale d'Ethiopie (dans le cadre du contrôle des changes); cet apurement, consacré par la délivrance d'un quitus, peut durer des mois, ce qui engendre un retard de paiement chez les transitaires (puisque l'opération n'est pas soldée).
- De telles dispositions sont très éloignées à la fois des prescriptions de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et de celles de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Elles se traduisent par l'absence de placement des marchandises importées sous le régime du transit douanier. Elles pénalisent donc considérablement les importateurs éthiopiens, qui doivent supporter les coûts financiers des différentes avances; elles entretiennent enfin une bureaucratie pléthorique.

Le tableau suivant résume la situation idéale d'une marchandise importée en Ethiopie et dédouanée en 20 jours:

(1) Réception des documents par le client à Addis Abeba; (2) Traitement des documents par le transitaire à Addis Abeba (2 jours) ; (3) Traitement des documents par la douane à Addis Abeba(1 jour) ; (4) Calcul et payement en avance des droits estimés à Addis Abeba(4 jours) ; (5) Envoi des documents scellés à Djibouti à l'agent maritime et au bureau de la douane éthiopienne installée au Port de Djibouti (2 jours) ; (6) Passage portuaire : retrait bon de livraison, paiement des frais de Port (3 jours) ; (7) Présentation de tous les documents à l'arrivée du camion ou du wagon à Addis Abeba + inspection de la douane (5 jours) ; (8) Calcul final des droits et taxes (3jours).

INFORMATISATION DES DOUANES ET DECLARATION DOUANIERE UNIQUE

Le système douanier SYDONIA (ASYCUDA) est pleinement opérationnel au niveau de la douane éthiopienne présente au port de Djibouti. Par contre, la douane djiboutienne a pris du retard dans ce domaine. L'étude d'un projet d'installation d'un système SYDONIA a été finalisée. Le démarrage de l'implantation est prévu dans les tous prochains mois.

Mais surtout, il est essentiel de mettre en place un système douanier qui pourra encourager la coopération entre les deux autorités douanières et accélérera la mise en place d'un véritable régime de transit douanier. En ce sens la recommandation COMESA d'une déclaration douanière unique s'impose comme une priorité

Automatiser et informatiser les procédures douanières (après simplification et harmonisation de celles-ci) et à terme la mise en place d'un système d'information anticipé sur la marchandise par EDI sont aussi des conditions pour améliorer le fonctionnement du corridor Djibouti –Ethiopie.

CONNAISSEMENT DIRECT

L'établissement d'un connaissance direct (through bill of lading) demandé par les Ethiopiens en liaison avec la mise en place d'un ICD en Ethiopie est refusé par Djibouti. Car Djibouti veut éviter que Ethiopian Shipping Line (ESL) qui a déjà le monopole du transport maritime pour les marchandises vers l'Ethiopie, puisse avec la mise en place d'un connaissance direct émis par ESL, devenir de fait le seul opérateur multimodal (MTO) pouvant opérer sur le corridor et par conséquent le seul à pouvoir contrôler le parcours terrestre en plus du trajet maritime.

Pour Djibouti, le « connaissance direct » et le transport multimodal ne peuvent fonctionner que dans un cadre compétitif. Le multimodal n'est acceptable que dans un environnement compétitif.

VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES

Un effort de valorisation des ressources humaines dans les domaines du transport en transit s'impose enfin. Il doit intéresser autant les opérateurs économiques du secteur privé que les administrateurs et les gestionnaires des outils publics.

Il est essentiel en particulier qu'un dispositif global de formation aux métiers du transport et du commerce international (ingénierie des transports internationaux, auxiliaires des transports en général) soit défini et mis en oeuvre très rapidement, sans oublier la formation des Agents des Douanes des deux Etats en particulier à la maîtrise et mise en oeuvre du Système douanier harmonisé.

CONCLUSION

Le séminaire organisé en mars 2000 à Djibouti et à Addis Ababa sur « Facilitation des Transports sur le Corridor Djibouto-Ethiopien » visait à :

- Donner à l'ensemble des participants, la connaissance et la compréhension des pratiques modernes en cours dans le commerce international ;
- Améliorer la compréhension de chaque intervenant dans le domaine d'activité (à la fois du secteur public et du secteur privé) des problèmes rencontrés par chacun des autres parties impliquées dans le transport et le commerce international.
- Favoriser la prise de conscience des gouvernements et des opérateurs au commerce international sur les bénéfices à retirer des mesures de facilitation, l'harmonisation et la simplification des procédures administratives pour améliorer le flux des marchandises le long du corridor Djibouti – Ethiopie.

Les recommandations de ce séminaire restent d'actualité et résument de fait les actions à poursuivre pour améliorer l'efficacité du corridor de transit Djibouti Ethiopie. Ces recommandations sont les suivantes :

- a) Renforcement de la coordination entre les opérateurs publics et les opérateurs privés avec création d'une entité chargée de recueillir de manière permanente les doléances des utilisateurs et de rechercher de façon continue les solutions pratiques à retenir.
- b) Adoption de certaines Conventions Internationales procurant une stabilité juridique et une bonne insertion dans le commerce international; le processus d'adhésion ne saurait retarder une application rapide des règles les plus nécessaires: Convention CMR pour les transports routiers, CIM/COTIF pour les transports ferroviaires, Accord COMESA en matière d'assurances, Règles CNUCED/CCI pour le transport multimodal/ combiné.
- c) Dans ces domaines, il faudra veiller à la compatibilité des règles s'appliquant en Ethiopie et à Djibouti et à ce que les normes et recommandations internationales en matière de traitement et d'échanges d'informations soient pris en compte.
- d) Recherche d'une formule de Document Unique douanier couvrant le transit des marchandises sur le corridor. Il s'agit en fait que les deux pays adoptent la Déclaration Douanière unique et uniforme de la COMESA, déclaration utilisée aussi bien pour les déclarations à l'import et à l'export que pour le transit, définissant le régime de garantie douanière et les conditions de sa mise en œuvre.
- e) Conditions de coopération et d'assistance entre les services douaniers des deux Etats (mise en oeuvre progressive, fonction, en particulier, du processus de restructuration et d'informatisation de la douane djiboutienne), avec à terme l'automatisation des procédures douanières et la mise en place d'un interface entre les systèmes automatisés des deux pays permettant une télétransmission des données d'ordinateur à ordinateur.
- f) Encouragements à la transmission électronique des données en lieu et place des communications de documents-papier en partant des flux déjà numérisés (manifestes) pour parvenir à une informatisation des procédures de dédouanement qui soient appliquées simultanément.
- g) Dépôt anticipé du manifeste pour l'organisation de la logistique portuaire.
- h) Conserver les atouts de la zone franche de Djibouti en développant ses caractéristiques de stockage de marchandises constamment négociables.
- i) Offrir de nouveaux services d'entreposage dans une logique de distribution régionale et dans un contexte concurrentiel.
- j) Permettre aux transporteurs routiers des deux pays de travailler dans des conditions d'égalité de traitement.
- k) Lancer des actions de sensibilisation, d'information et de formation afin que tous les opérateurs bénéficient de chances égales et puissent s'intégrer dans leurs marchés.