

LA RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DÉMOCRATIQUE D'ETHIOPIE
LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN
LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN DU SUD

ÉTUDE SUR LA COLLECTE DE DONNÉES POUR LE CORRIDOR DE DJIBOUTI

RAPPORT FINAL

JANVIER 2018

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
(JICA)

YACHIYO ENGINEERING CO., LTD.
PADECO CO., LTD.

ET
JR
17-003

**LA RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DÉMOCRATIQUE D'ETHIOPIE
LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN
LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN DU SUD**

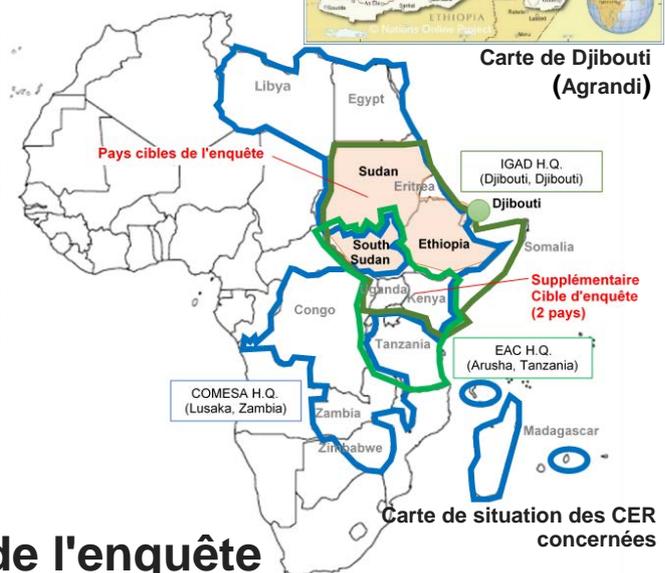
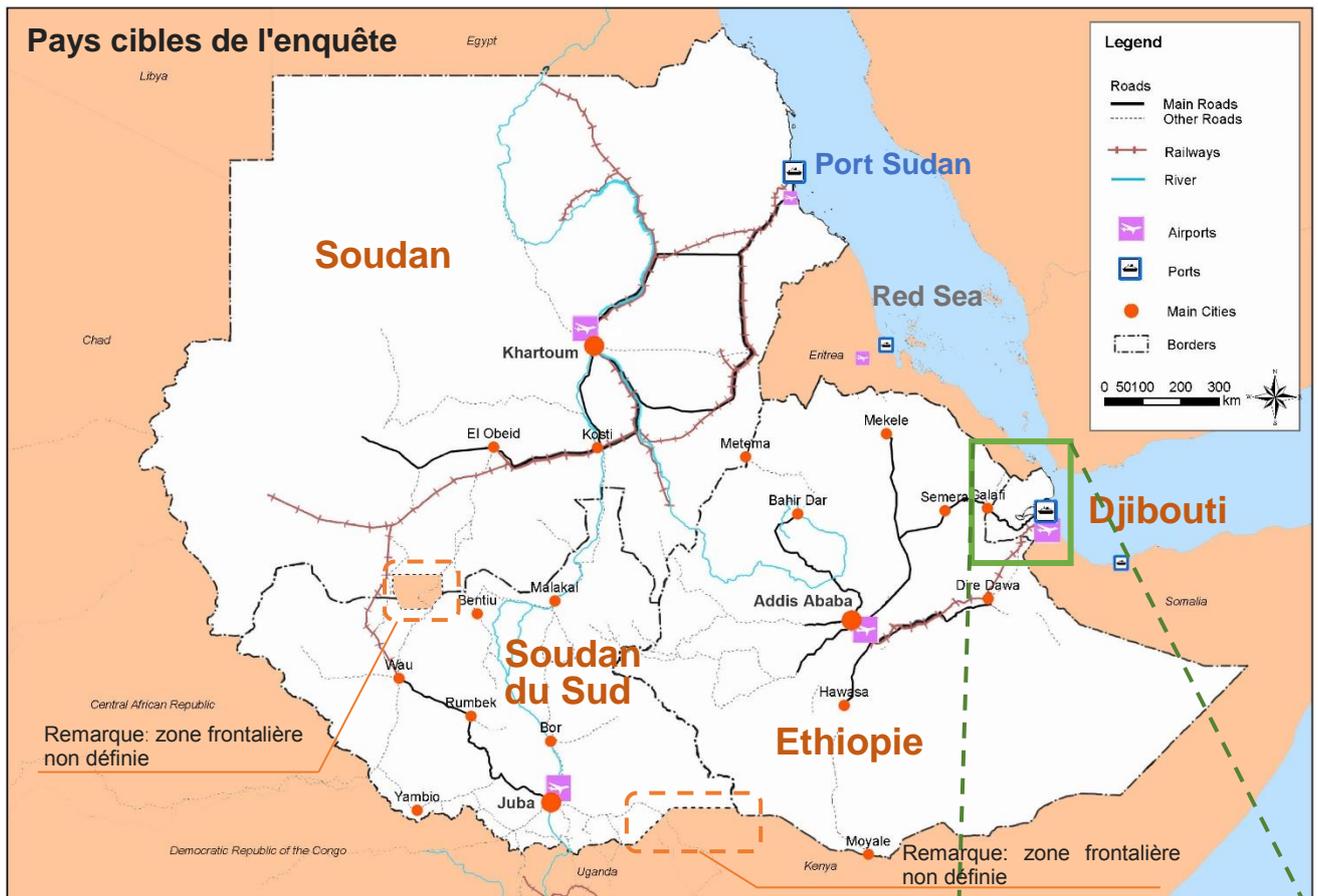
ÉTUDE SUR LA COLLECTE DE DONNÉES POUR LE CORRIDOR DE DJIBOUTI

RAPPORT FINAL

JANVIER 2018

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
(JICA)**

**YACHIYO ENGINEERING CO., LTD.
PADECO CO., LTD.**



Sources cartographiques:
 Pays cibles de l'enquête: JICA Survey Team
 Carte Région de l'Afrique: World Factbook, CIA
 Carte de Djibouti: National Online Project
 Carte de situation des CER: JICA Survey Team

Carte de la région cible de l'enquête

Photos (1/9)

Réunions officielles



Rencontre avec le ministère de l'Équipement et des Transports, Djibouti



Rencontre avec le Directeur du Programme du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme de l'IGAD, Djibouti



Rencontre avec le ministère des Affaires étrangères, Djibouti



Rencontre avec le ministère de l'Économie et des Finances Directeur de l'économie, Djibouti



Rencontre avec Djibouti Customs and Indirect Tax, Djibouti



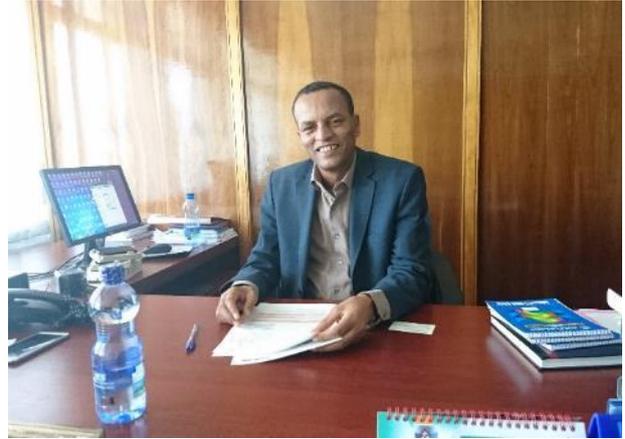
Rencontre avec le Secrétaire Général du Ministère de l'Équipement et des Transports, Djibouti

Photos (2/9)

Réunions officielles



Rencontre avec la Commission nationale de planification, Ethiopie



Rencontre avec le ministère du Développement urbain et du Logement, Chef du Bureau, Urbanisme, Ethiopie



Rencontre avec le Ministère de l'agriculture et des ressources naturelles, Direction de la coopération bilatérale Directeur, Ethiopie



Rencontre avec le Ministère des entreprises publiques et du développement des ressources humaines, Ministre d'Etat, Ethiopie



Rencontre avec l'entreprise Ethiopian Shipping & Logistics Service (ELSE), Ethiopie



Rencontre avec Leather Industry Development Institute, Marketing Support Director, Ethiopie

Photos (3/9)

Réunions officielles



Rencontre avec la délégation du Sud-Soudan (1)



Rencontre avec la délégation du Sud-Soudan (2)



Atelier à Djibouti avec les agences gouvernementales concernées (1)



Atelier à Djibouti avec les agences gouvernementales concernées (2)



Rencontre avec ERCA, Ethiopie



Conférence OSBP à Kigali, Rwanda

Photos (4/9)

État actuel des pays cibles



Terminal de conteneurs au vieux port (Djibouti)



Doraleh Multi-purpose Port (Djibouti)



Route nationale 1 près de Alta Hill, Djibouti



Marché alimentaire à Djibouti



Agro-Village à Alta Mountain, Djibouti



Vue de la zone rurale sur la zone désertique le long de NR-1, Djibouti

Photos (5/9)

État actuel des pays cibles



Ligne de camions près de Galaffi de NR-1, Djibouti



Voie unique entre Adam et Djibouti, Ethiopie



Route détériorée sur le corridor de Djibouti (Ethiopie)



Addis Abeba - Adama Expressway (Ethiopie)



Addis Abeba - Chemin de fer de Djibouti (Ethiopie)



Modjo Dry Port (20ft Container Yard), Ethiopie

Photos (6/9)

État actuel des pays cibles



Modjo Dry Port Office (Single Window System est déjà en vigueur), Ethiopie



Modjo Dry Port Construction de chemin de fer, Éthiopie



Ligne de distribution internationale d'Ethiopie à Djibouti



Jaban As Substation, Djibouti



Centrale électrique de Boulaos (15 générateurs diesel), Djibouti



Centrale Marabout (carburant: essence-huile), Djibouti

Photos (7/9)

État actuel des pays cibles



Addis Abeba City Street View, Ethiopie



Congestion de trafic à Addis-Abeba avec LRT ci-dessus, Ethiopie



Parc industriel Bole Lemi, Addis Abeba, Éthiopie



Centrale électrique, parc industriel Bole Lemi, Ethiopie



Installation de traitement de l'eau, parc industriel Bole Lemi, Ethiopie



Hydrant System, Bole Lemi Industrial Park, Ethiopie

Photos (8/9)

État actuel des pays cibles



Ethiopia Leather Industry Development Institute (usine: batterie de lavage)



Ethiopia Leather Industry Development Institute (usine: processus de coloration)



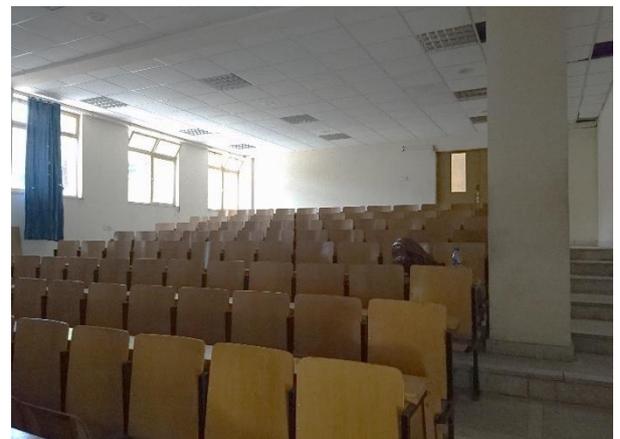
Institut éthiopien de développement de l'industrie du cuir (usine: classe de couture)



Institut éthiopien de développement de l'industrie du cuir (usine: séchage de la peau)



Institut éthiopien de développement de l'industrie du cuir (Usine: machines à couper)



Institut éthiopien de développement de l'industrie du cuir (Salle de lecture)

Photos (9/9)

État actuel des pays cibles



Usine de Hiroki, Ethiopie



Usine de Hiroki, Sac / tissu Fabrication en cuir, Ethiopie



Usine de Hiroki, Fabrication de sacs, Ethiopie



Usine de Hiroki, ARRIVÉE couleur, Ethiopie



Travailleurs Transport Des bus pour le parc industriel, Ethiopie



Route non goudronnée de la banlieue de capitale, Ethiopie

ABRÉVIATIONS

AAE:	Autoroute Addis Abeba - Adama
ADR:	Agence de la route de Djibouti
AEOs:	Opérateurs économiques agréés
AGOA:	Loi sur la croissance et les opportunités en Afrique
AIDA:	Accélération du développement industriel
ALE:	Autorité fédérale des transports (Éthiopie)
ATF:	Accord sur la facilitation des échanges
BAD:	Banque africaine de développement
C / P:	contrepartie
CA:	Administration des douanes (Soudan)
CAE:	Communauté de l'Afrique de l'Est
CCECC:	Société chinoise de génie civil
CEA:	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER:	Communautés économiques régionales
CET:	Tarif extérieur commun
CKR:	Convention de Kyoto révisée
CMR:	Règlement de gestion douanière
COMESA:	Marché commun pour l'Afrique orientale et australe
CPA:	Accord de paix global
CREC:	China Railway Engineering Corporation
CTN:	Nomenclature tarifaire commune
CVTFS:	Système de facilitation du commerce virtuel du COMESA
DCT:	Terminal à conteneurs Doraleh
DMP:	Port polyvalent Doraleh
DSRP:	Cadre stratégique pour la croissance et la réduction de la pauvreté
DWT:	tonnages en poids mort
EACCMA:	Loi sur la gestion des douanes de l'EAC
EAE:	Ethiopian Airport Enterprise
EAU:	Emirats Arabes Unis
EES:	Évaluation environnementale stratégique
EFTP:	Enseignement et formation professionnels techniques
EFY:	Année fiscale éthiopienne
EIC:	Ethiopian Investment Commission
EIE:	Évaluation d'impact environnemental
ERA:	Autorité routière éthiopienne
ERC:	Société éthiopienne des chemins de fer

ERCA:	Autorité douanière et fiscale éthiopienne
ESLSE:	Entreprise éthiopienne de services de transport et de logistique
ET:	Ethiopian Airlines
ETRE:	Ethiopian Toll Roads Enterprise
EVP:	Unité équivalente de vingt pieds
FMI:	Fonds monétaire international
GATT:	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GDS:	l'épargne intérieure brute
GNL:	Gaz naturel liquéfié
GTP:	Plan de croissance et de transformation
IAIP:	Parc agro-industriel intégré
IATA:	Association du transport aérien international
ICTSI:	Service international de terminaux à conteneurs Inc.
IDE:	Investissement direct étranger
IFC:	Société financière internationale
IGAD:	Autorité intergouvernementale pour le développement
INDS:	Initiative nationale pour le développement social
IPRSP:	Document de stratégie intérimaire de réduction de la pauvreté
IRIMP:	Plan directeur de l'infrastructure régionale de l'IGAD
IXP:	Points Internet Excahnge
JICA:	Agence japonaise de coopération internationale
JRPA:	Administration des transports fluviaux de Juba (Soudan du Sud)
L / C:	Lettre de crédit
LAPSSSET:	Port de Lamu et transport Lamu-Sud Soudan-Éthiopie
LOA:	Longueur globale
MAE:	Ministère des Affaires Etrangères
MET:	Ministère de l'Équipement et des Transports (Djibouti)
MoFEC:	Ministère des Finances et de la Coopération Economique
MRB:	Ministère des routes et des ponts (Soudan du Sud)
NEPAD:	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NHA:	Agence nationale des routes (Soudan)
NPC:	Commission nationale de planification
NPCA:	Agence de planification et de coordination du NEPAD
OACI:	Organisation de l'aviation civile internationale
ODD:	Objectifs de développement durable
OIT:	Organisation internationale du travail
OMC:	Organisation mondiale du commerce
OMD:	Objectifs du Millénaire pour le développement

OMD:	Organisation mondiale des douanes
ONU:	Nations Unies
OSBP:	Poste frontalier à guichet unique
P / C:	Consultation publique
PAM:	Programme alimentaire mondial
PDI:	Personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays
PDK:	Port sec de Kosti (Soudan)
PDSA:	Le Port de Djibouti S.A
PIB:	Produits intérieurs bruts
PIDA:	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PIDC:	Commission de développement du parc industriel
PME:	petites et moyennes entreprises
PNUD:	Programme des Nations Unies pour le développement
R & D:	Recherche et Développement
RISM:	Mécanisme de soutien régional
RoRo:	Roll-on-Roll-off
RTC:	Société de transport fluvial (Soudan)
S & T:	Science et technologie
SCAPE:	Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi
SDAU:	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
S-M / P:	Plan directeur stratégique
SNEV:	Stratégie nationale pour une économie verte
SPC:	Sea Ports Corporation (Soudan)
SPS:	Sanitaire et phytosanitaire
SRC:	Société des chemins de fer du Soudan
SSCS:	Service des douanes du Soudan du Sud
SSIWNA:	Autorité de navigation fluviale du Soudan du Sud
SSLC:	Commission des terres du Sud-Soudan
SSNBS:	Bureau national des normes du Soudan du Sud
SYDONIA:	Système automatisé pour les données douanières
TIC:	Technologie de l'information et de la communication
TICAD:	Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique
TOT:	Taxe de Retour
TVA:	Taxe sur la valeur ajoutée
UA:	Commission de l'Union africaine
UIC:	Union internationale des chemins de fer (français)
UNICEF:	Fonds des Nations Unies pour l'enfance
UNOPS:	Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets

USAID: Agence des États-Unis pour le développement international
WB: Banque mondiale
ZFE: Zone de traitement des exportations

Appendix

Appendix 1 Liste des représentants du gouvernement interviewés	1
Appendix 2 Organisations concernées par le développement économique et l'investissement et leurs rôles	3
Appendix 3 Politiques et plans nationaux de développement régional et urbain	4
Appendix 4 Politiques et plans nationaux pour le développement économique et l'investissement	5
Appendix 5 Ministères de l'aménagement du territoire et du développement urbain	5
Appendix 6 Structure de l'organisation et rôles des entités gouvernementales concernées	6
Appendix 7 Trade Statistics	9
Appendix 8 Production Statistics	18
Appendix 9 Objectifs de développement macroéconomique, social et économique choisis pour GTP-II..	22
Appendix 10 Information sur le traitement préférentiel fiscal du Soudan	25
Appendix 11 Examen des possibilités d'utilisation du tableau entrée-sortie pour la formulation du plan directeur	26
Appendix 12 Rapport de réunion du rapport intérimaire au gouvernement de Djibouti	27

Liste des figures

Figure 1	Tendance du PIB des pays cibles	ii
Figure 2	Comparaison du PIB dans les CER et les pays cibles.....	ii
Figure 3	Carte du développement de la zone franche de Djibouti.....	v
Figure 4	Emplacement du développement de parcs industriels par le IPDC.....	v
Figure 5	Emplacement des zones franches du Soudan.....	vi
Figure 6	Carte de répartition de l'agriculture et de l'élevage au Soudan du Sud.....	vi
Figure 7	Transactions internationales entres les pays cibles	viii
Figure 8	Route alternative entre l'Ethiopie et Djibouti	viii
Figure 9	Principales routes d'exportation depuis l'Ethiopie	ix
Figure 10	Réseau routier dans la zone cible	ix
Figure 11	Volume des conteneurs manipulés au port de Djibouti	x
Figure 12	Réseau ferroviaire actuel dans la région cible.....	x
Figure 13	Principales destinations d'Ethiopian Airlines (Cargo).....	xi
Figure 14	Sites de forage pétrolier au Soudan et au Soudan du Sud.....	xiii
Figure 15	Conditions actuelles et problèmes dans la région cible (développement de l'industrie)	xvi
Figure 16	Conditions actuelles et problèmes dans la région cible (organisation de mise en œuvre).....	xvii
Figure 17	Conditions et problèmes actuels dans la région cible (Mesures logistiques et développement de l'infrastructure).....	xiii
Figure 1.2.1	Approche du développement des corridors par la JICA.....	1-2
Figure 1.6.1	Flux des procédures de collecte de données et catégorisation	1-7
Figure 2.1.1	Carte des zones climatiques de Djibouti et carte d'altitude de l'Ethiopie.....	2-2
Figure 2.1.2	Carte satellite du Soudan et carte des zones climatiques du Soudan du Sud.....	2-2
Figure 2.1.3	Comparaison du climat entre les pays cibles de l'étude (Djibouti et Ethiopie)	2-3
Figure 2.1.4	Comparaison du climat entre les pays cibles de l'étude (Soudan et Soudan du Sud) ...	2-3
Figure 2.2.1	Comparaison de la population dans la région cible de l'étude.....	2-4
Figure 2.2.2	Carte de répartition et croissance de la population.....	2-4
Figure 2.3.1	Croissance du PIB dans chaque pays de la région cible de l'étude.....	2-5
Figure 2.3.2	Croissance du PIB par habitant de chaque pays de la région cible de l'étude	2-5
Figure 2.3.3	Croissance démographique des pays cibles de l'étude et des CER concernées	2-6
Figure 2.3.4	Comparaison du PIB des pays cibles de l'étude (cible) et des autres CER.....	2-7
Figure 2.3.5	Comparaison du PIB par habitant des pays cibles de l'étude (cible) et des autres CER.....	2-7
Figure 2.3.6	Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB de Djibouti	2-8
Figure 2.3.7	Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB de l'Ethiopie.....	2-8
Figure 2.3.8	Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB du Soudan	2-8
Figure 2.3.9	Parts du secteur industriel du Soudan du Sud	2-9
Figure 2.4.1	Entrées nettes récentes de l'IDE.....	2-17
Figure 2.5.1	Accès à l'électricité	2-19
Figure 2.5.2	Accès amélioré à l'eau	2-20
Figure 2.6.1	Carte du district de Djibouti	2-21
Figure 2.6.2	Carte administrative des divisions de l'Ethiopie.....	2-21
Figure 2.6.3	Carte de la division administrative du Soudan.....	2-22
Figure 2.6.4	Carte des divisions administratives du Soudan du Sud.....	2-23
Figure 2.8.1	Bassin hydrographique du Nil.....	2-30
Figure 2.10.1	Volume du commerce intérieur et extérieur de la sous-région	2-34
Figure 2.10.2	Répartition des exportations djiboutiennes par pays partenaire.....	2-35
Figure 2.10.3	Répartition des importations djiboutiennes par pays partenaire.....	2-36
Figure 2.10.4	Importations et exportations de l'Ethiopie	2-36

Figure 2.10.5	Partenaires d'exportation de l'Ethiopie.....	2-38
Figure 2.10.6	Partenaires d'importation de l'Ethiopie.....	2-38
Figure 2.10.7	Importations et exportations du Soudan.....	2-39
Figure 2.10.8	Partenaires d'exportation du Soudan.....	2-40
Figure 2.10.9	Partenaires d'importation du Soudan.....	2-40
Figure 3.1.1	Image de la zone franche de Djibouti.....	3-4
Figure 3.1.2	Carte de la zone de planification de Djibouti.....	3-4
Figure 3.2.1	Croissance du PIB par secteurs économiques majeurs.....	3-5
Figure 3.2.2	Prévisions de la structure de l'industrie.....	3-9
Figure 3.2.3	Carte des emplacements des parcs industriels et des parcs agro-industriels intégré... 3-11	
Figure 3.2.4	Clusters et arrière-pays reliés aux centres de développement urbain.....	3-12
Figure 3.3.1	Carte des emplacements des zones franches du Soudan.....	3-15
Figure 3.5.1	Bilan des recettes et des dépenses de Djibouti.....	3-19
Figure 3.5.2	Bilan des recettes et des dépenses de l'Ethiopie.....	3-19
Figure 3.5.3	Bilan des recettes et des dépenses du Soudan.....	3-19
Figure 3.5.4	Bilan des recettes et des dépenses du Soudan du Sud.....	3-20
Figure 3.6.1	Déroulement de l'approbation d'un plan à Djibouti.....	3-21
Figure 3.7.1	Structure organisationnelle provisoire de l'Autorité du Corridor de Djibouti.....	3-24
Figure 3.7.2	Structure du Sommet de l'IGAD.....	3-25
Figure 3.7.3	Cercle vicieux de pauvreté que l'IGAD essaie d'éviter.....	3-26
Figure 4.1.1	Répartition des partenaires d'exportations de Djibouti.....	4-2
Figure 4.1.2	Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations à Djibouti.....	4-2
Figure 4.1.3	Répartition des partenaires d'importations de Djibouti.....	4-4
Figure 4.1.4	Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations à Djibouti.....	4-4
Figure 4.1.5	Répartition des partenaires d'exportation de l'Ethiopie.....	4-6
Figure 4.1.6	Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations en Ethiopie.....	4-6
Figure 4.1.7	Répartition des partenaires d'importation de l'Ethiopie.....	4-8
Figure 4.1.8	Principaux partenaires et valeur commerciale des importations en Ethiopie.....	4-8
Figure 4.1.9	Répartition des partenaires d'exportation du Soudan.....	4-10
Figure 4.1.10	Principaux partenaires et valeur commerciale des importations au Soudan.....	4-10
Figure 4.1.11	Répartition des partenaires d'importation du Soudan.....	4-12
Figure 4.1.12	Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations au Soudan.....	4-12
Figure 4.2.1	Montant commercial intra-régional et régional.....	4-14
Figure 4.2.2	Produits de commerce entre les pays cibles (plus de 10 000 tonnes par an).....	4-17
Figure 4.3.1	Voies de commerce principales en Ethiopie.....	4-18
Figure 4.3.2	Principales voies d'importations à destination de l'Ethiopie.....	4-19
Figure 4.3.3	Voies principales d'exportation de l'Ethiopie vers un autre pays.....	4-20
Figure 4.3.4	Routes alternatives entre l'Ethiopie et Djibouti.....	4-21
Figure 4.3.5	Processus d'importation en mode multimodal.....	4-22
Figure 4.3.6	Processus d'importation avec transport unimodal.....	4-23
Figure 4.3.7	Comparaison des durées de transport.....	4-23
Figure 4.3.8	Comparaison des coûts de transport.....	4-24
Figure 4.3.9	Carte de la porte d'entrée des importations.....	4-25
Figure 5.1.1	Réseau des routes nationales de Djibouti.....	5-3
Figure 5.1.2	Etat de la RN1 (Section Dikhil –Garafi).....	5-3
Figure 5.1.3	File d'attente des poids lourds sur la RN1 (près de la frontière de Galafi).....	5-4
Figure 5.1.4	Longueur du réseau routier en Ethiopie.....	5-5
Figure 5.1.5	Longueur des routes fédérales par catégorie.....	5-6
Figure 5.1.6	Itinéraire de l'Autoroute Addis-Ababa- Adama.....	5-7
Figure 5.1.7	Autoroute Addis-Ababa-Adama.....	5-7
Figure 5.1.8	Réseau des routes nationales principales et postes frontières en Ethiopie.....	5-9
Figure 5.1.9	Plan de développement des routes nationales et des autoroutes en Ethiopie.....	5-10

Figure 5.1.10	Volume du trafic routier en Ethiopie	5-11
Figure 5.1.11	Volume du trafic routier en 2012 en Ethiopie.....	5-11
Figure 5.1.12	Volume du trafic sur l’Autoroute Addis-Ababa-Adama.....	5-12
Figure 5.1.13	Réseau routier du Soudan.....	5-14
Figure 5.1.14	Réseau routier et Projets de développement par les partenaires de développement .	5-16
Figure 5.1.15	Réseau futur des routes nationales classées (à l’état de projet).....	5-17
Figure 5.1.16	Pôles de transbordement.....	5-18
Figure 5.1.17	Emplacement des principaux ports et Arrière-pays.....	5-19
Figure 5.1.18	Disposition du port de Djibouti.....	5-20
Figure 5.1.19	Trafic de conteneurs au port de Djibouti.....	5-21
Figure 5.1.20	Trafic non-conteneurisé du port de Djibouti	5-22
Figure 5.1.21	Projets de développement de port à Djibouti	5-23
Figure 5.1.22	Carte de Port-Soudan et de ses environs	5-24
Figure 5.1.23	Configuration de Port-Soudan.....	5-25
Figure 5.1.24	Trafic de conteneurs de Port-Soudan	5-26
Figure 5.1.25	Trafic non conteneurisé de Port-Soudan	5-26
Figure 5.1.26	Disposition du port de Mombasa	5-27
Figure 5.1.27	Plan de développement du port de Mombasa (Année cible = 2032).....	5-28
Figure 5.1.28	Image de Lamu Port (Phase 1).....	5-28
Figure 5.1.29	Disposition du Port de Berbera	5-29
Figure 5.1.30	Réseau ferroviaire actuel.....	5-30
Figure 5.1.31	Itinéraires des deux lignes de chemins de fer.....	5-31
Figure 5.1.32	Photos du chemin de fer Addis Abeba – Djibouti	5-32
Figure 5.1.33	Evitements.....	5-33
Figure 5.1.34	Plan de développement ferroviaire en Ethiopie	5-34
Figure 5.1.35	Plan de développement des chemins de fer du Soudan.....	5-38
Figure 5.1.36	Emplacement des aéroports de Djibouti.....	5-39
Figure 5.1.37	Emplacement des aéroports en Ethiopie	5-42
Figure 5.1.38	Trafic des passagers et des marchandises à l’aéroport international de Bole entre 2005 et 2013	5-44
Figure 5.1.39	Emplacements des aéroports au Soudan	5-46
Figure 5.1.40	Aéroports du Soudan du Sud.....	5-50
Figure 5.1.41	Historique du transport fluvial	5-51
Figure 5.1.42	Principaux ports de rivière sur les voies de transport fluvial	5-52
Figure 5.1.43	Projet d’expansion du Port de Juba	5-52
Figure 5.1.44	zones terminales de chaque port sec	5-53
Figure 5.1.45	Ports sects existants et prévus en Ethiopie	5-54
Figure 5.1.46	Emplacement du port sec de Modjo	5-54
Figure 5.1.47	Photos du port sec de Modjo Dry Port	5-55
Figure 5.1.48	Débits des conteneurs dans les ports secs	5-55
Figure 5.1.49	Part de débit de chaque port sec	5-55
Figure 5.1.50	Projet d’expansion du port sec de Modjo.....	5-56
Figure 5.1.51	Emplacements des ports secs du Soudan	5-57
Figure 5.2.1	Réplication des contrôles et des examens à un poste frontière à deux arrêts.	5-67
Figure 5.2.2	Organigramme d’un OSBP	5-68
Figure 5.2.3	Emplacements des OSBP prévus avec la disposition actuelle de l’infrastructure de transport.....	5-70
Figure 5.3.1	Distribution des blocs d’exploration des concessions de développement pétrolier en Éthiopie	5-74
Figure 5.3.2	Blocs d’exploration pétrolière du Soudan et du Soudan du Sud.....	5-75
Figure 5.3.3	Emplacement des raffineries de pétrole au Soudan.....	5-76
Figure 5.3.4	Emplacements des projets d’installations de raffinage de pétrole.....	5-77
Figure 5.3.5	Structure d’organisation du ministère de l’Énergie et des Ressources naturelles.....	5-78
Figure 5.4.1	Part de la génération au diesel et de l’électricité importée dans la production d’électricité.....	5-79

Figure 5.4.2	Évolution du volume d'électricité importée d'Éthiopie	5-79
Figure 5.4.3	Volume mensuel d'électricité importée	5-79
Figure 5.4.4	Parts respectives de la consommation domestique et de l'importation dans l'électricité vendue en Éthiopie	5-80
Figure 5.4.5	Taux de croissance du PIB au Soudan.....	5-81
Figure 5.4.6	Réseau de transport d'électricité d'Éthiopie.....	5-86
Figure 5.4.7	Réseau de transport d'électricité au Soudan	5-88
Figure 5.4.8	Structure d'organisation de l'Electricité de Djibouti	5-90
Figure 5.4.9	Structure organisationnelle du ministère de l'Eau, de l'Irrigation et de l'Electricité (Ethiopie)	5-91
Figure 5.4.10	Structure de l'organisation de l'électricité d'Ethiopie.....	5-91
Figure 5.4.11	Structure de l'organisation du Ministère de l'Energie et des Barrages (Soudan du Sud).....	5-92
Figure 5.5.1	Réseau de câbles sous-marins à fibre optique	5-93
Figure 5.5.2	Plan d'aménagement d'un réseau dorsal à fibre optique (Éthiopie, état en 2012)	5-94
Figure 6.1.1	Voie de transport potentielle du gaz naturel et de la pétrole dans les pays ciblés	6-2
Figure 6.1.2	Production agricole majeure.....	6-4
Figure 6.1.3	Carte de distribution de l'élevage (bovins et moutons).....	6-4
Figure 6.1.4	Scénario consolidé pour 2035 (Clusters urbains et corridors de développement)	6-5
Figure 6.1.5	Emplacement géographique des projets et des concepts envisagés	6-7
Figure 6.1.6	Carte sur le potentiel de la production agricole et sur les ressources minérales	6-11
Figure 6.1.7	Emplacements prévus pour les raffineries et les dépôts de carburant	6-11
Figure 6.2.1	Etat de routes sur le Corridor de Djibouti près d'Addis Abeba.....	6-13
Figure 6.2.2	Nombre d'accidents sur l'autoroute Addis Abeba – Adama	6-13
Figure 6.2.3	Le débit de conteneurs au port de Djibouti	6-14
Figure 6.2.4	Le pourcentage de conteneurs vides au port de Djibouti	6-14
Figure 6.2.5	Opération triangulaire de la compagnie Ethiopian Airlines	6-16
Figure 6.2.6	Temps de transit de conteneurs et cargaisons en vrac sur la section Addis Ababa-Djibouti	6-17
Figure 6.3.1	Situation actuelle et défis liés au développement régional et industriel.....	6-22
Figure 6.3.2	Situation actuelle et défis concernant la structure d'organisation de la mise en œuvre du développement.....	6-23
Figure 6.3.3	Situation actuelle et défis concernant le développement des infrastructures	6-24
Figure 7.3.1	Structure de l'organisme d'exécution pour la formulation du plan directeur (supposition)	7-7

Liste des tables

Tableau 1	Balance commerciale des pays cibles	iii
Tableau 2	Balance commerciale dans les pays cibles	iii
Tableau 3	Caractéristiques et produits du commerce international dans les pays cibles	viii
Tableau 4	Evolution de la demande de pointe et l’approvisionnement en électricité (Ethiopie).....	xiv
Tableau 5	Evolution de la demande de pointe et l’approvisionnement en électricité (Soudan)	xiv
Tableau 6	Relations entre les problèmes de développement global et les défis régionaux	xix
Tableau 1.3.1	Détermination des pays et régions cibles de l’étude	1-2
Tableau 1.4.1	Liste des membres de l’équipe d’étude	1-3
Tableau 1.5.1	Calendrier de la première étude sur site	1-3
Tableau 1.5.2	Calendrier de la deuxième étude sur site.....	1-5
Tableau 1.6.1	Analyse des parties prenantes	1-8
Tableau 1.8.1	Situation de la collecte des données.....	1-9
Tableau 2.3.1	CER sélectionnées pour la comparaison des performances socio-économiques	2-6
Tableau 2.3.2	Comparaison des tendances du développement social des pays cibles.....	2-10
Tableau 2.3.3	Taux d'emploi des pays cibles de l’étude	2-10
Tableau 2.4.1	Comparaison de la productivité agricole des pays cibles.....	2-12
Tableau 2.4.2	Comparaison de la productivité des terres en produits pour l’Ethiopie et le Soudan...	2-13
Tableau 2.4.3	Comparaison de la productivité Agricole par la main d’œuvre dans les pays cibles (en quantité)	2-13
Tableau 2.4.4	Comparaison de la productivité Agricole par la main d’œuvre dans les pays cibles (en valeur)	2-14
Tableau 2.4.5	Sites touristiques en Ethiopie et au Soudan	2-16
Tableau 2.6.1	Organisation gouvernementale de Djibouti.....	2-23
Tableau 2.6.2	Organisation gouvernementale de l’Ethiopie	2-24
Tableau 2.6.3	Organisation gouvernementale de Soudan.....	2-25
Tableau 2.6.4	Organisation gouvernementale du Soudan du Sud	2-26
Tableau 2.7.1	Comparaison des terres et de leur utilisation	2-28
Tableau 2.8.1	Impact de la sécheresse dans l’histoire actuelle de la sécheresse.....	2-30
Tableau 2.8.2	Ministères de la gestion des ressources en eau	2-31
Tableau 2.9.1	Comparaison du pourcentage d’alphabétisation et du pourcentage d’inscription scolaire de chaque pays.....	2-32
Tableau 2.10.1	Balance commerciale des pays de la région.....	2-33
Tableau 2.10.2	Importations et exportations de Djibouti.....	2-34
Tableau 2.10.3	Top 10 des produits d’exportation en valeur de Djibouti.....	2-34
Tableau 2.10.4	Top 10 des produits d’importation en valeur de Djibouti	2-35
Tableau 2.10.5	Top 10 des produits d’exportation en valeur d’Ethiopie	2-37
Tableau 2.10.6	Top 10 des produits d’importation en valeur de l’Ethiopie.....	2-37
Tableau 2.10.7	Top 10 des produits d’exportation de marchandises en valeur du Soudan	2-39
Tableau 2.10.8	Top 10 des produits d’importation en valeur de Soudan.....	2-39
Tableau 3.1.1	Prévisions des tendances de croissance du PIB dans le cadre de Djibouti Vision 2035	3-1
Tableau 3.2.1	Taux de croissance du PIB selon le scénario de base en valeur au prix 2010/11	3-7
Tableau 3.2.2	Part des principaux secteurs économiques dans le PIB selon le scénario de base	3-7
Tableau 3.2.3	Part prévue de la valeur de l'exportation de marchandises dans le PIB	3-8
Tableau 3.2.4	Etat actuel du développement des parcs industriels	3-10
Tableau 3.3.1	Prévisions du PIB aux prix courants	3-13
Tableau 3.8.1	Liste des projets des bailleurs de fondsSource : L’équipe d’étude de la JICA.....	3-27

Tableau 4.1.1	Top dix des principaux produits d'exportation en poids de Djibouti	4-1
Tableau 4.1.2	Principaux partenaires et produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) d'exportation à Djibouti	4-2
Tableau 4.1.3	Top dix des produits d'importation en poids de Djibouti	4-3
Tableau 4.1.4	Principaux partenaires et produits commerciaux (plus de 1,000 tonnes) d'importation à Djibouti	4-4
Tableau 4.1.5	Top 10 des produits d'exportation en poids de l'Ethiopie	4-5
Tableau 4.1.6	Principaux partenaires et top 3 des produits commerciaux (Plus de 1,000 tonnes) d'exportations en Ethiopie	4-6
Tableau 4.1.7	Top 10 des produits d'importation en poids de l'Ethiopie	4-7
Tableau 4.1.8	Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des importations en Ethiopie	4-8
Tableau 4.1.9	Top 10 des produits d'exportation en poids du Soudan	4-9
Tableau 4.1.10	Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des exportations au Soudan	4-10
Tableau 4.1.11	Top dix des produits d'importation en poids du Soudan	4-11
Tableau 4.1.12	Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des importations au Soudan	4-12
Tableau 4.2.1	Transaction de l'Ethiopie vers Djibouti (Plus de 1,000tonnes /année)	4-15
Tableau 4.2.2	Transaction de Djibouti vers l'Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)	4-15
Tableau 4.2.3	Transaction de l'Ethiopie vers le Soudan (plus de 1,000tonne/ année)	4-15
Tableau 4.2.4	Transaction du Soudan vers l'Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)	4-16
Tableau 4.2.5	Transaction de l'Ethiopie vers le Soudan du Sud (plus de 1,000tonne/ année)	4-16
Tableau 4.2.6	Transaction du Soudan vers le Soudan du Sud (plus de 1,000tonne/ année)	4-16
Tableau 4.2.7	Transaction de l'Ethiopie vers le Kenya (plus de 1,000tonne/ année)	4-16
Tableau 4.2.8	Transaction du Kenya vers l'Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)	4-16
Tableau 4.2.9	Transaction de l'Ouganda vers le Soudan (plus de 1,000tonne/ année)	4-17
Tableau 4.3.1	Comparaison des routes alternatives entre l'Ethiopie et le Djibouti	4-21
Tableau 5.1.1	Principales caractéristiques de chaque secteur de transport	5-1
Tableau 5.1.2	Réseau routier géré par l'ADR en août 2015	5-2
Tableau 5.1.3	Longueur du réseau routier en Ethiopie	5-5
Tableau 5.1.4	Volume moyen quotidien de trafic sur l'Autoroute Addis-Abeba-Adama, par mois, de juillet 2016 à mars 2017	5-12
Tableau 5.1.5	Lois et règlements applicables dans le secteur routier en Ethiopie	5-13
Tableau 5.1.6	Normes de conception du secteur routier en Ethiopie	5-13
Tableau 5.1.7	Plan budgétaire pour les routes nationales selon le RSDP V	5-13
Tableau 5.1.8	Longueur des routes du Soudan	5-14
Tableau 5.1.9	Aperçu des coûts des projets dans le secteur routier au Soudan	5-15
Tableau 5.1.10	Cibles de développement définies par SSDP (cumulées)	5-17
Tableau 5.1.11	Aperçu des projets portuaires de méga-développement à Djibouti	5-22
Tableau 5.1.12	Aperçu du chemin de fer Addis Abeba-Djibouti	5-32
Tableau 5.1.13	Lois et règlements applicables dans le secteur ferroviaire en Ethiopie	5-34
Tableau 5.1.14	Présentation du réseau de chemins de fer du Soudan	5-35
Tableau 5.1.15	Année de construction de chaque section ferroviaire	5-35
Tableau 5.1.16	Spécifications principales de la voie standard du chemin de fer du Soudan	5-36
Tableau 5.1.17	Sommaire des coûts relatifs au plan de développement ferroviaire du Soudan	5-37
Tableau 5.1.18	Aéroports de Djibouti	5-39
Tableau 5.1.19	Aperçu de l'aéroport international de Djibouti Ambouli	5-40
Tableau 5.1.20	Compagnies aériennes et itinéraires aériens des aéroports internationaux de Djibouti	5-40
Tableau 5.1.21	Aéroports en Ethiopie	5-41
Tableau 5.1.22	Aperçu de l'aéroport international d'Addis Abeba Bole	5-42
Tableau 5.1.23	Aperçu de l'aéroport international de Dire Dawa	5-43

Tableau 5.1.24	Compagnies aériennes et itinéraires de l'aéroport international d'Addis Abeba Bole	5-43
Tableau 5.1.25	Airlines and Routes for the Dire Dawa International Airport	5-44
Tableau 5.1.26	Lois et règlements applicables dans le secteur de l'aviation en Éthiopie	5-45
Tableau 5.1.27	Aéroports du Soudan.....	5-45
Tableau 5.1.28	Aperçu de l'aéroport de Kassala	5-46
Tableau 5.1.29	Aperçu de l'aéroport international de Khartoum	5-47
Tableau 5.1.30	Aperçu du nouvel aéroport international de Port-Soudan.....	5-47
Tableau 5.1.31	Compagnies aériennes et destinations de l'aéroport international de Khartoum	5-48
Tableau 5.1.32	Compagnies aériennes et destinations du nouvel aéroport international de Port-Soudan.....	5-48
Tableau 5.1.33	Aéroports du Soudan du Sud.....	5-49
Tableau 5.1.34	Aperçu de l'aéroport international de Juba	5-50
Tableau 5.1.35	Compagnies aériennes et destinations de l'aéroport international de Juba	5-50
Tableau 5.1.36	Durée moyenne d'immobilisation au port de Djibouti et au port sec avec transport multimodal	5-56
Tableau 5.1.37	Lois et règlements applicables pour les ports secs en Ethiopie.....	5-56
Tableau 5.1.38	Organisations concernées dans le secteur des transports	5-58
Tableau 5.2.1	Statut de mise en œuvre des programmes de facilitation des transports du COMESA.....	5-65
Tableau 5.2.2	Limites de la charge par essieu harmonisées du COMESA.....	5-66
Tableau 5.2.3	Etat actuel des OSBP prévus	5-68
Tableau 5.2.4	Plan d'action pour les OSBP de l'IGAD.....	5-70
Tableau 5.2.5	Structure institutionnelle du secteur de l'infrastructure immatérielle de chaque pays cibles.....	5-72
Tableau 5.3.1	Centrales de raffinage de pétrole au Soudan.....	5-75
Tableau 5.3.2	Installations de stockage stratégique de pétrole	5-77
Tableau 5.3.3	Projets de construction d'installations de raffinage de pétrole.....	5-77
Tableau 5.4.1	Évolution de la demande de pointe et de l'offre d'électricité (Djibouti)	5-79
Tableau 5.4.2	Évolution de la demande de pointe et de l'offre d'électricité (Éthiopie)	5-80
Tableau 5.4.3	Évolution de la demande de pointe et de l'offre d'électricité (Soudan)	5-80
Tableau 5.4.4	Évolution de l'offre d'électricité (Soudan du Sud)	5-81
Tableau 5.4.5	Équipements de production de la centrale électrique de Boulaos	5-81
Tableau 5.4.6	Équipements de production de la centrale électrique de Marabout	5-82
Tableau 5.4.7	Lignes de transport d'électricité.....	5-82
Tableau 5.4.8	Installations de transformation.....	5-83
Tableau 5.4.9	Liste des centrales hydroélectriques existantes.....	5-83
Tableau 5.4.10	Liste des équipements de production existants hors hydroélectricité	5-83
Tableau 5.4.11	Centrales hydroélectriques en construction.....	5-84
Tableau 5.4.12	Projets de production électrique engagés (hors hydroélectricité)	5-84
Tableau 5.4.13	Longueur des lignes de transport en Éthiopie par niveau de tension	5-85
Tableau 5.4.14	Liste des centrales électriques au Soudan	5-87
Tableau 5.4.15	Longueur des lignes de transport par niveau de tension	5-87
Tableau 5.4.16	Liste des centrales électriques au Soudan du Sud.....	5-89
Tableau 5.4.17	Liste des lignes de distribution au Soudan du Sud.....	5-89
Tableau 5.4.18	Entreprises de services publics d'électricité du Soudan.....	5-92
Tableau 5.5.1	Câbles sous-marins à fibre optique connectés à Djibouti	5-93
Tableau 5.5.2	Câbles à fibre optique pour l'Internet domestique à Djibouti	5-93
Tableau 6.1.1	Liste des noms des entreprises présentes dans les parcs industriels exploités	6-6
Tableau 6.1.2	Emplacements de la production agricole	6-8
Tableau 6.1.3	Principaux produits et domaines de production au Soudan du Sud	6-9
Tableau 6.1.4	Ressources minérales potentielles et emplacement.....	6-10
Tableau 6.1.5	Principaux articles du commerce international du Soudan du Sud et leurs destinations.....	6-11

Tableau 6.2.1	Comparaison entre la demande et les équipements de production d'électricité entre les pays cibles	6-19
Tableau 6.2.2	Projets prioritaires dans le Plan stratégique 2016-2026 de l'EAPP.....	6-20
Tableau 7.1.1	Étude sur d'autres projets de développement de corridors	7-1
Tableau 7.3.1	Options pour le développement du corridor régional.....	7-8

Résumé

Résumé

1. Aperçu de l'étude

(1) Contexte de l'étude et approche portant sur le développement des corridors de la JICA

Le gouvernement japonais a annoncé, lors de la TICAD V tenue à Yokohama en 2013, la mise en œuvre de 10 plans directeurs stratégiques¹ dans cinq régions prioritaires² pour soutenir la croissance économique de l'Afrique et la participation et l'implication d'activités d'entreprises en Afrique. Le « Corridor de Djibouti », objet de la présente étude, fait partie des cinq régions prioritaires et est le dixième candidat du plan directeur stratégique. Le corridor de Djibouti est un couloir international reliant les quatre pays de la République de Djibouti (ci-après dénommé « Djibouti »), la République fédérale démocratique d'Éthiopie (ci-après dénommée « l'Éthiopie »), la République du Soudan (ci-après dénommé « le Soudan ») et la République du Soudan du Sud (ci-après dénommé « le Soudan du Sud »), et est un réseau logistique reliant Addis-Abeba, Khartoum et Juba à partir du port de Djibouti. En raison de l'insuffisance de l'infrastructure matérielle et de l'inefficacité des services et des systèmes transfrontaliers, le coût de transport est assez élevé et cela est en train de devenir un obstacle à la croissance économique dans toute la région visée par l'étude³. L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée « la JICA ») a organisé le 1er atelier sur le développement du Corridor de Djibouti auquel les quatre pays cibles de l'étude ainsi que le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (ci-après dénommés « COMESA »⁴) ont participé en Mars 2016, et des opinions positives ont été échangées quant à la mise en œuvre de l'élaboration du plan directeur du Corridor de Djibouti. A cet effet, le COMESA s'est lancé dans l'élaboration du plan stratégique pour le développement du Corridor de Djibouti conjointement avec l'Autorité du Corridor de Djibouti. En réponse à cela, la JICA a décidé de mener une étude de collecte de données (ci-après dénommé « l'Étude ») afin de collecter les informations de base nécessaires sur la région cible.

(2) Objectifs de l'étude et pays cibles de l'étude

L'étude contient la confirmation de la présence ou de l'absence de données de base ainsi que la présence ou non d'organismes de gestion compétents qui seront nécessaires à l'élaboration du plan directeur du développement du corridor régional à mettre en œuvre dans le futur dans la région cible de l'étude et ce pour illustrer les problèmes et les possibilités de développement. Les pays cibles de cette étude sont Djibouti, l'Éthiopie, le Soudan et le Soudan du Sud (ci-après désigné « les pays cibles »). En outre, afin de saisir la situation actuelle de la logistique et des marchés dans le voisinage des pays cibles, lesdites informations ont été recherchées pour la République du Kenya (ci-après désigné le "Kenya") et pour la République d'Ouganda (ci-après désigné le « l'Ouganda »). La zone comprend les quatre pays cibles et le Kenya et l'Ouganda sont considérés comme faisant partie de « la région cible ». L'étude vise à identifier les problèmes et les potentiels de développement à travers l'étude des conditions socio-économiques, du développement des infrastructures, de la gestion des douanes et de l'immigration, des relations internationales, etc. des pays et régions cibles. La cible de l'étude inclut l'Ouganda et le Kenya en raison de leur relation avec le Sud Soudan et l'Éthiopie et le développement du Corridor Nord.

¹ Le Plan Directeur Stratégique dans le cadre des engagements de la TICAD V pour les 10 zones candidates cible principalement le développement urbain, le développement des transports et des infrastructures. Cinq zones de développement des transports et du corridor global sont identifiées : 1. Le Corridor Nord en Afrique de l'Est, 2. Le Corridor Central en Afrique de l'Est, 3. Le Corridor de Nacala en Afrique du Sud-Est, 4. L'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest et 5. Les Plans de développement d'infrastructures en Algérie, au Maroc et en Tunisie et deux zones de développement énergétique et deux zones de développement du gaz naturel sont identifiées : 6. Le développement géothermique dans la vallée du Rift en Afrique de l'Est, 7. Le réseau électrique régional en Afrique australe, 8. La chaîne de valeur du gaz naturel dans le nord du Mozambique et 9. L'utilisation du gaz autour la région portuaire de Mtwara en Tanzanie (Source: Activités de la JICA en Afrique TICAD V Assistance quinquennale 2013-2017).

² Les cinq principales zones candidates comprennent ① La zone qui comprend la partie occidentale du Corridor Trans-Maghreb, y compris le Maroc, la partie nord de l'Algérie, la Tunisie et la partie nord-ouest de la Libye, ② La zone qui comprend l'Anneau de Croissance de l'Afrique de l'Ouest incluant la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Burkina Faso et la partie sud du Mali, ③ La zone qui comprend le Corridor Central et la partie orientale du Corridor Nord incluant le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, ④ La zone qui comprend une partie du Corridor de Nacala et le Corridor Sud incluant Nacala, le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe, le Mozambique, la partie est du Botswana et la partie nord de la République d'Afrique du Sud, et ⑤ La zone qui comprend la zone cible de l'enquête, incluant l'Éthiopie, Djibouti, le Soudan, le Soudan du Sud et le nord du Kenya et de l'Ouganda (Source : Soutien de la JICA en Afrique (juillet 2016)).

³ La collecte de données supplémentaires et leur étude sont nécessaires afin d'identifier la relation entre les coûts de transport et la croissance économique dans la région et les pays cibles de l'étude.

⁴ C'est une organisation régionale regroupant 19 pays de l'Afrique du Sud-Est, y compris les quatre pays cibles. Elle a été créée en 1994 dans le but de former une coopération économique et commerciale stable dans la région. Le siège est en Zambie.

(3) Etendue et calendrier de l'étude

Des études sur le terrain et sur ordinateur ont été réalisées dans les domaines suivants : plan de développement régional intégré et promotion industrielle, infrastructure de transport, plan de développement industriel et plan logistique, infrastructure d'énergie, d'électricité et de communication, infrastructure immatérielle (douanes, immigration et quarantaine). L'étude de terrain a été menée en deux étapes : première étude de terrain (du 12 mars au 12 avril 2017) et deuxième étude de terrain (du 21 mai au 7 juin 2017). Lors de la première étude de terrain, l'équipe d'étude a visité Djibouti, l'Éthiopie et le Soudan pour la collecte des données et les entretiens, et lors de la seconde étude de terrain, l'équipe d'étude a présenté le rapport provisoire à Djibouti et en Éthiopie et a mené en parallèle des collectes d'informations et des entretiens supplémentaires. Les délégations du gouvernement du Soudan du Sud ont été invitées en Éthiopie pour la collecte des données et les entretiens.

2. Perspectives des pays cibles

(1) Conditions relatives à la nature, à la société et à l'économie des pays cibles

Les pays cibles sont situés dans la région appelée la Corne de l'Afrique, et géographiquement divisée entre Djibouti, le Soudan, face à la mer Rouge, l'Éthiopie et le Soudan du Sud, en tant que pays enclavé, et la classification climatique correspond aux zones sèches et semi-arides facilement affectées par les sécheresses. Il y a des ressources naturelles telles que le pétrole au Soudan et au Soudan du Sud, ainsi que du gaz naturel en Éthiopie, etc. dans les pays cibles.

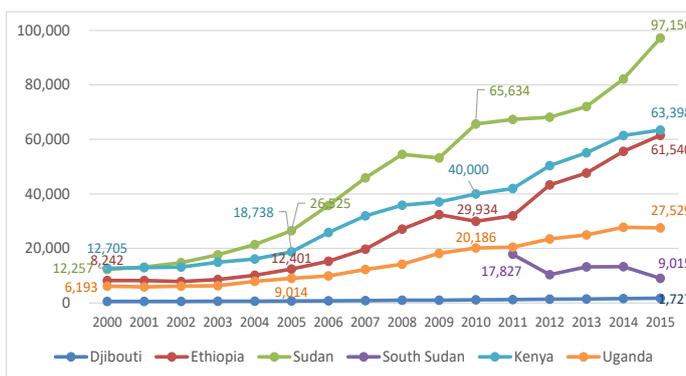
L'Éthiopie a une population s'élevant à environ 99 millions d'habitants en 2015, suivi par le Soudan avec une population d'environ 40 millions d'habitants, le Soudan du Sud avec environ 12 millions d'habitants et Djibouti avec 1 million d'habitants. La croissance démographique moyenne quinquennale entre 2010 et 2015 indique pour Djibouti une croissance démographique de 1,33%, l'Éthiopie de 2,56%, le Soudan de 2,18% et le Soudan du Sud de 4,17%.

Concernant les tendances du PIB des pays cibles (désigné sous le terme « Pays cibles »

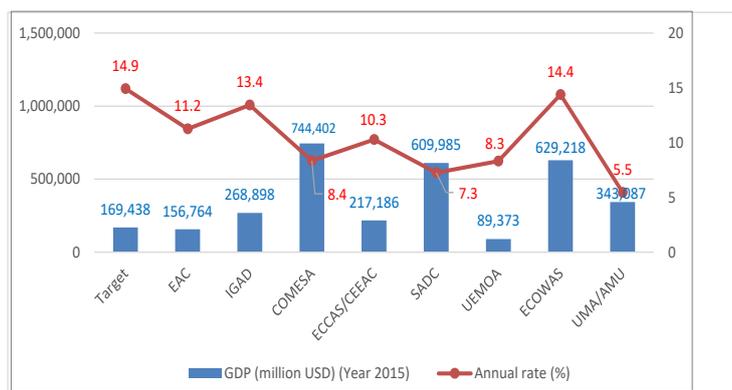
dans la Figure 1), au cours des quinze dernières années, le PIB augmente régulièrement d'environ 8% par an à Djibouti et d'environ 14% par an en Éthiopie, tandis que le Soudan du Sud affiche une croissance négative⁵. En termes de PIB par habitant, le Soudan a le PIB par habitant le plus élevé et Djibouti arrive en seconde position, et ceux-ci sont plus élevés que la moyenne en Afrique subsaharienne. Les deux pays sont suivis par le Soudan du Sud. Le PIB par habitant en 2015 de chaque pays indique 1 945 USD par habitant et par an pour Djibouti,

619 USD par habitant et par an pour l'Éthiopie, 2 415 USD par habitant et par an pour le Soudan et enfin 731 USD par habitant et par an pour le Soudan du Sud.

En ce qui concerne la comparaison du PIB entre les CER⁶ et les pays cibles (Figure 2), les pays cibles (désigné « Target ») indiquent le taux de croissance le plus élevé avec 14,9%, taux qui est supérieur à celui du COMESA à 8,4% et à l'IGAD à 13,4%.



Source: Indicateurs du développement mondial (prix actuel)
Figure 1 Tendence du PIB des pays cibles
(unité : en millions USD)



Source: Indicateurs du développement mondial (2015)
Figure 2 Comparaison du PIB dans les CER et les pays cibles

⁵ La Figure 1, montre la croissance négative du Soudan du Sud et cela pourrait être causée par l'instabilité politique du pays depuis son indépendance en 2011. Cependant, une étude plus détaillée et une collecte de données sont nécessaires pour identifier les tendances réelles du PIB

⁶ Les communautés économiques régionales : Il y a un total de 8 CER en Afrique.

La figure indiquant la part du PIB par industrie de chaque pays pour l'année 2015 présente Djibouti avec 80% du PIB occupé par l'industrie des services, l'Éthiopie avec 43% du PIB occupé par l'industrie des services et le Soudan avec 58% du PIB occupé par l'industrie des services. Djibouti a un pourcentage particulièrement élevé avec les services de manutention du fret portuaire et l'industrie de la logistique et il dépend hautement des services commerciaux en tant que pays intermédiaire avec l'Éthiopie. Pour le Soudan du Sud, la part de l'industrie liée au pétrole brut représente plus de 60% du RNB (2012-2014) selon les données obtenues du Ministère du Commerce et des Industries⁷.

(2) Balance commerciale

En termes de valeur commerciale, l'Éthiopie a la valeur commerciale la plus importante de la région, dépassant celle du Kenya, suivi du Soudan et de Djibouti⁸. Concernant la balance commerciale, les importations ont dépassé les exportations dans tous les pays cibles⁹, et la balance commerciale était négative¹⁰. À Djibouti, la réexportation représente plus de la moitié de la valeur totale des prix à l'exportation, révélant les caractéristiques de Djibouti en tant que pays intermédiaire du commerce¹¹ (Tableau 1). Pourtant, la valeur du commerce intrarégional (prix) des quatre pays n'est que de 1,2% du total, tout le reste est dû au commerce extérieur avec des pays extérieurs aux pays cibles. Le tableau 2 suivant montre les trois principaux produits d'importation et d'exportation¹², et l'Éthiopie et le Soudan exportent des produits primaires tels que des produits agricoles et des ressources minérales et importent des produits industriels tels que des véhicules à moteur, des avions etc. D'autre part, Djibouti étant un pays intermédiaire du commerce, à l'exclusion du pétrole importé, les produits secondaires sont majoritaires aussi bien pour les exportations que pour les importations. En outre, par exemple, le commerce avec le Japon représente une quantité relativement faible de café exporté d'Éthiopie et du Kenya. Les importations en provenance du Japon représentent environ 5% dans chaque pays cible et les véhicules automobiles sont les principaux articles importés. Selon l'étude commerciale, il a été identifié qu'il était évident que les matériaux locaux ont été exportés non transformés à un prix inférieur sans beaucoup de valeur ajoutée. Par conséquent, le développement de corridors régionaux afin de réaliser le développement industriel pour l'ajout de valeur et l'amélioration du réseau de transport régional pour un transport de recours matériel efficace est hautement nécessaire dans la région cible.

(3) Développement industriel et conditions d'investissement

L'industrie primaire est la principale industrie des pays cibles à l'exclusion de Djibouti. En ce qui concerne le secteur agricole, d'après les interviews auprès du gouvernement, l'Éthiopie a 85% de sa population active

Tableau 1 Balance commerciale des pays cibles
(Unité : en millions d'USD)

	Djibouti	Ethiopie	Soudan	Kenya	Ouganda
Année	2009	2015	2015	2013	2015
Importations	648	25 815	8 413	16 394	5 528
Exportations	364	5 028	5 588	5 537	2 267
Réexportations	206	834	1	246	523

Source: Base de données Comtrade de l'ONU (Unité : millions d'USD)

Tableau 2 Balance commerciale dans les pays cibles

	EXPORT	IMPORT
Djibouti	Motor vehicles for the transport of goods (14.8%)	Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals, other than crude (6.3%)
	Conveyor or transmission belts or belting (12.4%)	Motor cars principally designed for the transport of persons (5.8%)
	Agricultural or forestry machinery (8.7%)	Radar apparatus, radio navigational aid apparatus and radio remote control apparatus (5.2%)
Ethiopia	Coffee (20.3%)	Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals, other than crude (9.0%)
	Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals, other than crude (13.8%)	Motor vehicles for the transport of goods (4.1%)
	Cut flowers and flower buds (13.2%)	Telephone sets, including telephones for cellular networks (4.1%)
Sudan	Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals, crude (53.2%)	Other aircraft (for example, helicopters, aeroplanes) (7.9%)
	Other oil seeds and oleaginous fruits (15.1%)	Cane or beet sugar (6.4%)
	Gold (including gold plated with platinum) (12.2%)	Motor vehicles for the transport of goods (3.3%)

Source : Base de données Comtrade de l'ONU (Prix basé, Unité : millions d'USD)

⁷ La source est la version provisoire du cadre de la politique commerciale du Soudan du Sud 2014.

⁸ Les données de l'Éthiopie et du Soudan sont de 2015, celles du Kenya sont de 2013 et celles de Djibouti sont de 2009. Les données du Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

⁹ Les importations et les exportations sont presque équilibrées à Djibouti, mais quand la valeur des réexportations est exclue, la balance commerciale est négative.

¹⁰ En ce qui concerne l'approche visant à résoudre les problèmes liés à la balance commerciale, davantage de données et d'informations devraient être obtenues pour identifier leurs mécanismes.

¹¹ Définition de «réexportation» : exporter des produits importés directement vers le pays suivant.

¹² Les noms des produits échangés sont indiqués selon la classification SH utilisant quatre (4) chiffres conformément au Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (Convention SH).

travaillant dans le secteur agricole et dans l'agriculture à petite échelle¹³ produisant du maïs, du sorgho, du blé, etc., et les exportations de café et de légumes sont particulièrement importantes. Bien que les terres qui conviennent à l'agriculture soient limitées, le Soudan parvient à irriguer les fermes du bassin du Nil¹⁴. Le Soudan du Sud cultive l'arachide, la gomme arabique¹⁵, la canne à sucre, la mangue etc., même si la méthode de production est immature. Les pays cibles ont une faible productivité agricole, et il est nécessaire de l'améliorer par la mécanisation, l'amélioration des technologies, la production de coopératives régionales, etc. L'industrie de l'élevage comprend les bovins, les ovins, les caprins, etc., et c'est aussi une industrie d'exportation.

Concernant les industries secondaires, bien que la production dans l'industrie des ressources naturelles et des ressources minérales soit encore faible, le développement devrait se poursuivre à l'avenir avec les plans des gouvernements incluant l'industrie pétrolière. Dans l'industrie manufacturière, Djibouti développe des zones franches dans les zones portuaires et le Soudan développe également des zones franches, tandis que l'Éthiopie avance dans le développement de nombreux parcs industriels dans les industries de transformation alimentaire, de cuir et de vêtements. Au Soudan du Sud, la diversification des industries n'a pas encore eu lieu, et il est difficile de changer la structure économique qui repose sur les exportations de pétrole brut. La Chine (exportation de pétrole, développement des infrastructures, industrie textile), les pays arabes (industrie primaire), l'Inde (industrie textile), etc. occupent une toute première place en termes d'investissement direct étranger dans la région cible.

Dans l'industrie tertiaire, en particulier dans l'industrie du tourisme, des ressources touristiques sont enregistrées à l'UNESCO, telles que les Églises creusées dans le roc de Lalibela en Éthiopie et l'île de Méroé au Soudan, et sont promues pour le développement.

(4) Systèmes politiques et structures gouvernementales

Djibouti est une république avec un système présidentiel, et est divisé en cinq régions auxquelles s'ajoute la capitale, et celles-ci sont subdivisées en 20 districts. L'Éthiopie est une république fédérale à régime parlementaire. La division administrative est divisée en 2 municipalités spéciales et 9 provinces. Le Soudan est une république fédérale avec un système présidentiel avec un parti dominant. La division administrative compte 18 provinces. Le Soudan du Sud a accédé à l'indépendance en 2011 et a adopté une république fédérale présidentielle et constitutionnelle. Le district administratif est divisé en 3 zones et subdivisé en 32 provinces.

(5) Utilisation du sol et propriété foncière

Du point de vue du développement futur du corridor régional, l'utilisation des terres et le régime foncier pourraient être des préoccupations majeures dans chaque pays cible, et les conditions actuelles d'utilisation et de propriété des terres sont résumées ci-après. Les terres à Djibouti sont généralement gouvernées et gérées par le gouvernement conformément à la législation foncière sur l'usage et le développement des terres comprenant les zones urbaines. Les terres d'Éthiopie appartiennent essentiellement au gouvernement, mais il y a des terres tribales traditionnelles. Bien que les terres du Soudan soient sous le contrôle du gouvernement, il existe une propriété foncière coutumière distincte des tribus. Le Soudan du Sud a aboli le système lié à la propriété foncière coutumière et le droit, l'utilisation, la gestion etc. relatifs à la terre sont stipulés dans la Loi foncière, la Loi sur l'administration locale, la Loi sur la promotion des investissements, la Loi sur les mines etc. de 2009. Environ 36% des terres éthiopiennes, environ 29% des terres du Soudan et environ 46% des terres du Soudan du Sud sont utilisées pour l'agriculture et l'élevage.

(6) Ressources en eau

La gestion des ressources en eau est un enjeu important à Djibouti qui est un pays désertique. L'Éthiopie, en tant que pays montagneux, a un potentiel grâce à la production d'énergie hydraulique du Nil, alors que le potentiel de développement de l'irrigation est limité. Le Soudan irrigue la production agricole dans la zone située entre le Nil Blanc et le Nil Bleu, et la demande en eau urbaine est également concentrée dans cette même zone. Sachant que la quantité d'eau du Nil est suffisante, la coopération entre les pays du bassin du Nil

¹³ Selon l'information mentionnée dans «3. Production végétale en Éthiopie» provenant du document «Alimentation et agriculture en Éthiopie» (Université de Pennsylvanie, 2012), trouvé sur le site Web de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, «Soudan du Sud» (BAD, 2013) « Plan d'action du Soudan 2015-2019 » (FAO), etc.

¹⁴ Un important système d'irrigation a été développé dans la région entre le Nil Blanc et le Nil Bleu, et le système de Gezira par l'Angleterre (1925) est le développement le plus important de la région.

¹⁵ La gomme arabique est une plante appartenant à l'espèce *Acacia Senegal* cultivée comme matière première de polysaccharide. Ces plantes poussent largement dans la région de l'Afrique du Nord, entre 10° et 20° de latitude nord.

est importante, et la relation entre l'Ethiopie, le Soudan et l'Egypte est hautement nécessaire pour maintenir par exemple le développement de mégas barrages hydroélectriques. Par ailleurs, l'accès à l'eau et à l'alimentation en eau devrait devenir un enjeu majeur dans la région cible en raison de la fréquence des famines et des sécheresses de grande ampleur qui touchent la région.

(7) Niveau d'éducation et ressources humaines

Le taux d'inscription à l'école primaire à Djibouti est d'environ 64%, d'environ 54% en Ethiopie, d'environ 57% au Soudan et d'environ 61% au Soudan du Sud, mais cette situation peut être améliorée. Le taux d'alphabétisation des adultes dans les pays cibles est inférieur à la moyenne (environ 61%) de l'Afrique subsaharienne (Note : les données pour Djibouti ne sont pas disponibles). L'amélioration de l'accès à l'éducation de base est nécessaire pour développer les diverses industries et sécuriser les ressources humaines.

3. Plans de développement régional et industriel des pays cibles

La politique des pays cibles, et plus particulièrement le développement régional et industriel dans le cadre des plans de développement nationaux (tendances de développement, plans et politiques de développement, lois portant sur le développement urbain et considérations environnementales et sociales), les possibilités de développement, la structure de les organisations d'exécution, la situation financière et budgétaire sont décrits ci-après.

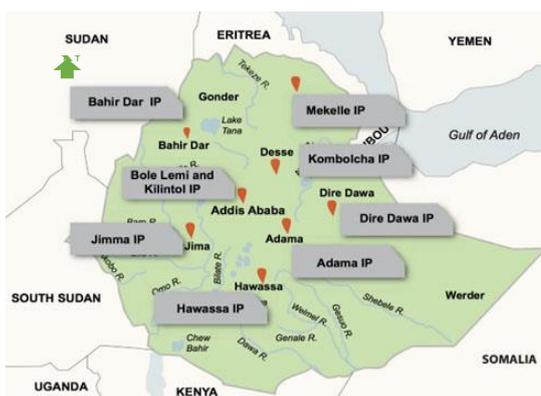
(1) Politiques de développement régional et industriel

- Le gouvernement de Djibouti fait progresser le développement conformément à Vision 2035 et à SCAPE¹⁶, et la réduction de la pauvreté, grâce à la sécurité alimentaire et la diversification des activités économiques, en est le pilier principal. Dans le développement industriel, la promotion du développement du secteur privé, l'établissement d'un nouvel environnement d'affaires, le renforcement de la compétitivité du marché sont prévus, et il devrait y avoir des effets sur la promotion des investissements et l'efficacité de la logistique principalement sur le développement des zones franches portuaires (Figure 3), allant de pair avec le développement du port de Doraleh et l'amélioration de la base industrielle. Concernant le développement urbain, basé sur le SDAU 2014¹⁷, la capitale et ses districts périphériques de développement sont développés et gérés de manière à aller contre les restrictions aléatoires au développement. Le contrôle du développement par le droit relatif à l'environnement est assuré et, en particulier pour le plan directeur, quand celui-ci sera élaboré, une évaluation environnementale stratégique (ci-après dénommée «EES») ¹⁸ devra être réalisée.
- Le développement selon le gouvernement éthiopien est mis en oeuvre conformément au Plan de croissance et de transition II de l'Ethiopie (GTP-II). L'Ethiopie a pour objectif de « rejoindre les pays à revenu intermédiaire d'ici 2025 » et vise à développer les industries et les



Source : Autorité portuaire de la zone portuaire de Djibouti
Note : Le développement de la zone franche est en cours à l'emplacement du n°5 (les autres emplacements concernent les développements portuaires et urbains)

Figure 3 Carte du développement de la zone franche de Djibouti



Source : Société éthiopienne de développement de parcs industriels et ONUDI

Figure 4 Emplacement du développement de parcs industriels par le IPDC

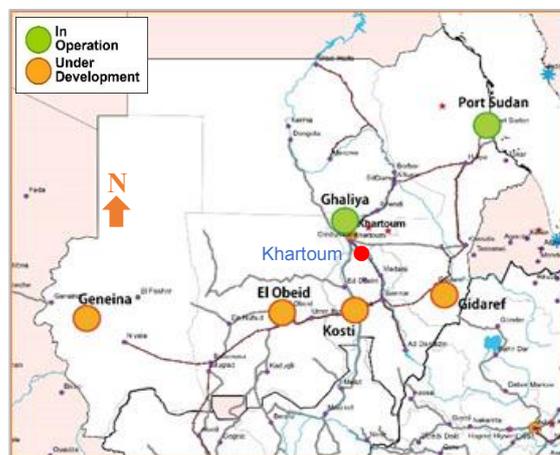
¹⁶ Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi, 2015-2019

¹⁷ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (Décembre, 2014): Spécialement axé sur la planification urbaine pour la zone Farah Had, la zone sud de Balbala, et la zone de Nagad.

¹⁸ Les règlements et les règles pour la mise en œuvre de l'EES concernés par les types et les tailles des plans de développement devraient être obtenus à Djibouti et au Soudan du Sud au cours de la prochaine étape de l'étude pour une analyse plus approfondie.

exportations axées sur le développement de l'agriculture et de l'industrie manufacturière. Sur la base du Plan national d'aménagement urbain 2016, le développement urbain est en cours de planification, de même que le développement des grappes industrielles, le développement de parcs industriels (Figure 4), le développement d'infrastructures et autres développements. En termes de considérations environnementales et sociales, la loi sur l'environnement établie en 2000, les règlements en matière d'EIE et les directives à appliquer, ainsi que l'EES doivent s'appliquer au développement des corridors régionaux.

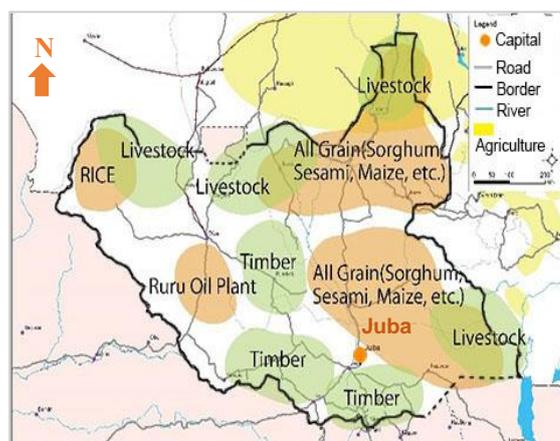
➤ Le gouvernement du Soudan vise à développer un plan quinquennal de reconstruction économique de 2015 à 2019, pour atteindre la stabilité et l'expansion de la production nationale, la sécurité des moyens de subsistance de la population, le développement national avec l'ordre social. Dans le développement industriel, l'expansion de l'agriculture et de la fabrication, le développement de l'industrie de la viande etc. sont inclus dans le plan. Actuellement, deux zones franches¹⁹ sont exploitées et il y a quatre plans de développement (zones orange dans la Figure 5). Dans le développement urbain, l'intégration du développement urbain avec le développement industriel est prévue. En termes de considérations environnementales et sociales, les lois de santé environnementale, de la vie sauvage, des ressources hydriques, de la protection des forêts, etc. sont efficaces et ces lois s'appliquent aux plans de développement incluant les directives EIA de l'IGAD qui sont également incluses dans la procédure EES.



Source : Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'information fournis par le gouvernement du Soudan

Figure 5 Emplacement des zones franches du Soudan

➤ Le gouvernement du Soudan du Sud vise à améliorer la gouvernance, le cadre de vie, à élargir les opportunités d'emploi, à améliorer les services sociaux, la construction de la paix et la sécurité conformément à la Vision 2040 du Soudan du Sud et au Plan de développement du Soudan du Sud. Dans les plans de développement, cela suppose de partir d'une structure industrielle axée sur le pétrole brut pour parvenir à diversifier les industries en procédant par un développement de l'agriculture, de la foresterie, de l'élevage (partie verte et brune dans la Figure 6), l'entretien des routes et le développement minier ainsi que le développement des ressources hydriques et le développement des installations liées à la salubrité. Il existe deux plans de développement pour la mise en place de zones franches industrielles pour l'exportation (EPZ). Dans le développement urbain, le gouvernement fédéral contrôle le développement urbain et l'utilisation des terres. En termes de considération environnementale et sociale, tout plan de développement fait écho à la loi relative à la protection de l'environnement et à la réglementation de la propriété foncière. La réglementation relative à l'EES sur les plans de développement devrait être étudiée plus en détail dans la prochaine phase d'étude.



Source : Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'information fournis par le gouvernement du Soudan du Sud

Figure 6 Carte de répartition de l'agriculture et de l'élevage au Soudan du Sud

(2) Conditions de financement et budget des pays cibles

La dette nationale augmente dans chaque pays cible et chaque pays indique un ratio d'endettement par rapport au PIB de plus de 50%²⁰. Le Ministère de l'Economie et des Finances est responsable de la

¹⁹ Bien que le concept de parcs industriels soit différent dans chaque pays, c'est le développement qui vise à attirer l'industrie manufacturière.

²⁰ À titre de référence, la dette nationale de Djibouti représente environ 60% du PIB en 2014, celle de l'Éthiopie environ 54% du PIB en 2016 et celle du Soudan environ 68% du PIB. (Source: World Factbook, CIA). En outre, le Rapport par pays du FMI 17/87

planification et de la gestion du budget national de Djibouti, et le budget, contrôlé par le Ministère du Budget, est utilisé sur la base du plan de développement de chaque organisme. En Éthiopie, le Ministère des Finances et de la Coopération économique (MoEFC) est responsable de la planification, de la gestion, du suivi et de l'évaluation du budget national et du développement économique. Le budget de l'État soudanais est préparé par l'État et les gouvernements et soumis au gouvernement central. Le Gouvernement fédéral, sous la présidence, en conformité avec les règles dessine les plans budgétaires pour les gouvernements fédéraux et des États (ratio: 7: 3), puis les soumettre au cabinet. Le plan budgétaire est finalement approuvé par le parlement.. Les recettes de l'État du Soudan du Sud sont perçues par le ministère des Finances et de la Planification dans la trésorerie nationale et des prêts sont consentis aux gouvernements locaux si nécessaire.

(3) Situation actuelle du développement et organisations d'exécution de la planification

A Djibouti, le ministère de l'Economie et des Finances joue généralement un rôle central dans le développement économique. En Éthiopie, le MoEFC joue un rôle central, et la Commission nationale de la planification sert de coordinateur entre chaque ministère et agence concernés pour la planification et le développement. Au Soudan, le Ministère des finances et de la planification économique coopère à la publication d'un plan économique et le Ministère de la coopération internationale joue le rôle de canal pour les donateurs internationaux. Au Soudan du Sud, le ministère des Finances et de la Planification est un coordinateur avec le bureau exécutif du Président pour la planification.

(4) Plans du COMESA et de l'IGAD

Le COMESA et l'IGAD prévoient tous deux d'établir l'Autorité du Corridor de Djibouti et de mettre en place la stratégie de développement et / ou les plans de développement.

4. Situation actuelle du commerce international des pays cibles

(1) Pays principaux du commerce d'exportation et d'importation, produits et voies du commerce²¹

Le tableau 3 montre les caractéristiques du commerce international sur la base du poids dans les pays cibles, et les principales activités sont décrites ci-dessous :

- Le principal partenaire commercial de Djibouti est l'Éthiopie à 56% pour l'exportation, avec des caractéristiques uniques avec un taux de réexportation élevé, avec par exemple un taux de réexportation de 12,5% vers la Somalie, et un taux de réexportation vers le Kenya s'élevant à 4,6%. Djibouti joue également un rôle de porte d'entrée pour les importations²² pour des pays tels que le Kenya et la Somalie, qui ont également des ports maritimes. Les produits avec le plus grand volume sont les mêmes pour l'exportation et l'importation car la plupart des produits sont réexportés.
- Parmi les produits d'exportation de l'Éthiopie, la plus grande quantité de produits exportés est «Huiles de pétrole et de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes». Les principaux partenaires d'exportation et d'importation sont les mêmes (Koweït et Arabie Saoudite), et cette condition est très inhabituelle, de sorte qu'une étude plus détaillée des données est nécessaire.
- Pour le Soudan, la Chine est le principal partenaire commercial tant pour l'exportation (81%) que pour l'importation (23%). Dans les rubriques spécifiques, les "huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux » sont exportées vers la Chine. En outre, le "sucre de canne ou de betterave" est en grande partie importé de l'Inde et de la Thaïlande.
- Le Soudan du Sud entretient de solides relations commerciales avec l'Ouganda et le Kenya, et le pétrole brut représente le plus important volume de produits d'exportation se partageant plus de 95% entre les deux pays²³.

(Avril 2017) indique que le ratio dette/PIB de Djibouti est passé de 50% en 2014 à 85% en 2016.

²¹ Etant donné que les données de la base de données du Comtrade de l'ONU pour le Soudan du Sud ne sont pas disponibles, les données ne sont pas décrites.

²² La Somalie et le Kenya possèdent des ports maritimes, mais il pourrait y avoir un commerce de transport terrestre depuis Djibouti.

²³ Données de référence, «Projet de cadre de politique commerciale du Soudan du Sud (août 2014)», obtenues auprès du ministère du Commerce et des Industries.

Tableau 3 Caractéristiques et produits du commerce international dans les pays cibles (en fonction du poids: 2015)

		Djibouti	Ethiopie	Soudan
Exportations	Produit le plus exporté	Ciment (30%)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes (27%)	Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux (79%)
	Partenaire d'exportation le plus important	Ethiopie (56%)	Kowait (25%)	Chine (81%)
	Ses produits	Ciment, farine de blé ou de méteil	Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux
Importations	Produit le plus importé	Ciment (38%)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes (28%)	Sucre de canne ou de betterave (23%)
	Partenaire d'importation le plus important	Pakistan (21%)	Chine (16%)	Chine (23%)
	Ses produits	Ciment	Engrais azotés, fer et acier	Produits laminés plats, en fer ou en acier non allié, nouveaux pneumatiques en caoutchouc

Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données de la base de données Comtrade de l'ONU.

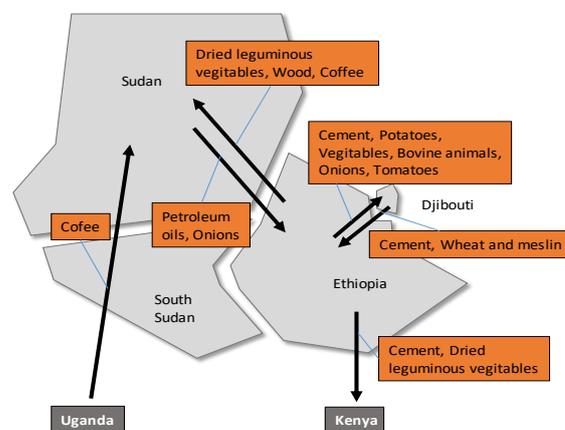
(2) Conditions du commerce international entre les pays cibles

Comme mentionné ci-dessus, le commerce entre les pays cibles est limité. Les éléments du commerce international entre les pays cibles sont présentés dans la Figure 7 (plus de 10 000 tonnes de logistique par an). C'est seulement entre l'Éthiopie et Djibouti, le Soudan et le Kenya que l'on peut voir plus de 10 000 tonnes de logistique par an, comptant parmi les exportations principalement des «légumes», des «aliments» et des «minéraux» d'Éthiopie vers d'autres pays.

(3) Situation de l'activité commerciale en Ethiopie (Voie d'exportation et d'importation)

En Éthiopie, la plupart des routes sont à destination de Djibouti et du Soudan pour la majorité des échanges. En termes d'importation et d'exportation par la route,

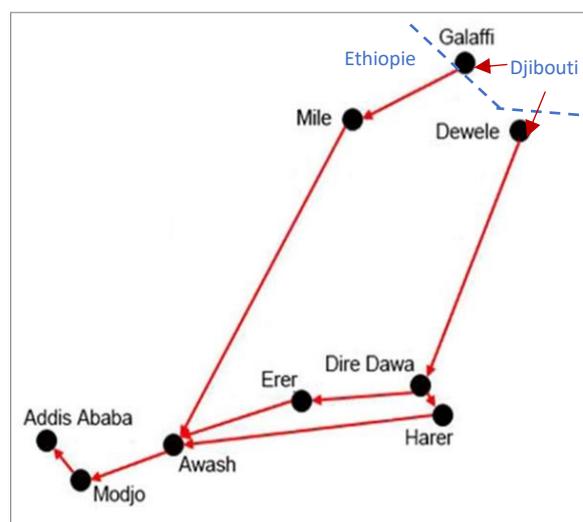
94% des importations et 58% des exportations se font en passant par Galaffi. La route de transport entre l'Éthiopie et Djibouti via Galaffi est l'artère principale du Corridor de Djibouti (les routes d'exportation sont représentées dans la Figure 8). Bien que la route passant par Djibouti ~ Dewele ~ Dirdawa ~ Awash ~ Modjo ~ Addis Ababa soit plus courte du point de vue de la distance, la route via Galaffi est la route principale car toute la route est ouverte et topographiquement plus plate. Lorsque la route de Dewele sera améliorée dans le futur, il est probable qu'elle permette de faire le trajet en un temps plus court et qu'elle permette également de réduire les coûts de transport²⁴ (Figure 9). En outre, le chemin de



Source : Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données Comtrade de l'ONU

Notes: Les boîtes de couleur orange concernent les échanges de plus de 10.000 tonnes.

Figure 7 Transactions internationales entre les pays cibles



Source : Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base du Guide douanier éthiopien (Ethiopian Customs Guide)

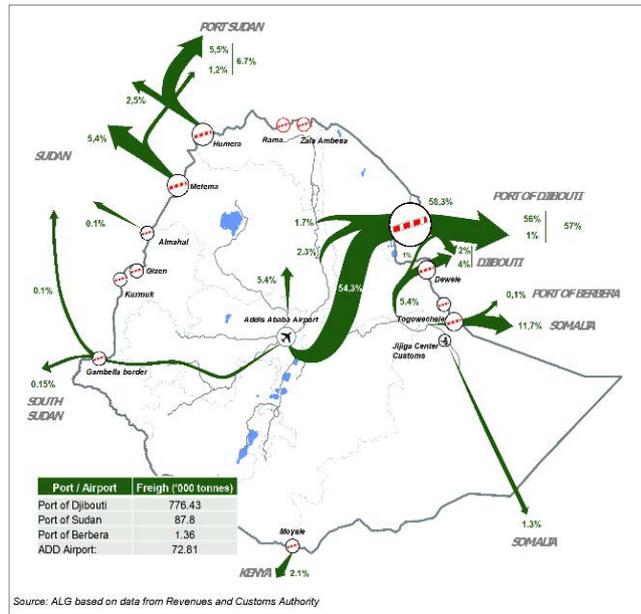
Figure 8 Route alternative entre l'Éthiopie et Djibouti

²⁴ Le plan de développement détaillé de la route de Dewele n'a pas été obtenu, mais le gain de temps devrait permettre de passer de 31 heures à 12 heures de route après la fin de l'aménagement de la route (via Harer). Le gain de temps devrait permettre de mettre moitié moins de temps que la durée actuelle.

fer a été développé sur le même axe²⁵, et la logistique peut être répartie entre plusieurs modes de transport.

(4) Coût et temps de transport²⁶

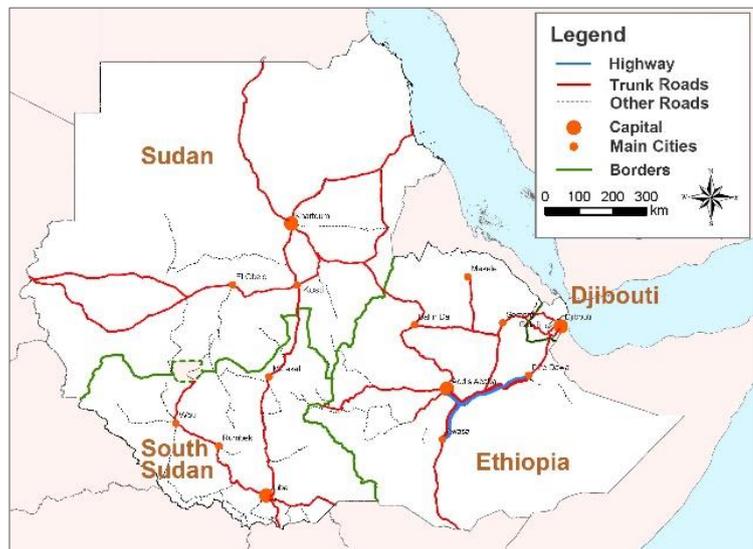
Le transport de marchandises d'importation et d'exportation en Ethiopie est classé en deux catégories : le transport de marchandises unimodal ou multimodal, et les procédures y afférent, telles que les procédures douanières, sont différentes²⁷. Les exportations se font seulement par le fret unimodal. Le transport multimodal est classé en transport de marchandises par conteneurs et le transport de marchandises par navires RO-RO, et le reste comme transport de marchandises unimodal. Le transport multimodal est un système qui a démarré à partir de 2010 avec ESLSE²⁸, les cargaisons débarquées dans les ports de Djibouti n'obtiennent que l'autorisation de transport, puis toutes les procédures douanières sont effectuées une fois les cargaisons arrivées à destination, c'est à dire au port sec en Ethiopie. Pendant ce temps, le transport unimodal nécessite l'inspection et les procédures douanières des deux pays au port de Djibouti, ce qui nécessite un long temps d'attente. L'importation de marchandises transportées en transport multimodal coûte moins chère que l'importation de marchandises en transport unimodal. Ceci est dû au fait que les coûts de manutention sont réduits en raison de procédures et d'éléments de vérification moindres au niveau du port. La réglementation supplémentaire sur le prix du transport multimodal réduit également le coût global. D'autre part, le coût du transport à l'exportation est beaucoup moins cher²⁹ par rapport à l'importation. En effet, la procédure douanière qui s'y rattache est beaucoup plus simple avec un effet de concurrence sur les prix dû à une moindre demande de transport de marchandises.



Source : Données ALG provenant de l'Autorité chargée des recettes et des douanes (Revenues and Customs Authority)
Figure 9 Principales routes d'exportation depuis l'Ethiopie

5. Situation actuelle et plans de développement par infrastructure dans chaque pays cible

La situation actuelle et les plans de développement de l'infrastructure de transport, des installations de gestion des frontières (infrastructures immatérielles), des infrastructures d'énergie, d'électricité et de communication ont été étudiés grâce aux données obtenues et aux entretiens avec les représentants du gouvernement et ont été résumés ci-après.



Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA
Figure 10 Réseau routier dans la zone cible

²⁵ Le chemin de fer devrait être opérationnel au cours de l'année 2017, selon les représentants du gouvernement.

²⁶ Les données sur l'Ethiopie viennent tout juste d'être obtenues.

²⁷ Customs procedure required for Multimodal transport is made at once only in Ethiopia, while the procedure for Unimodal transport should be made in both Ethiopia and Djibouti.

²⁸ Ethiopian Shipping and Logistics Service Enterprise

²⁹ Le prix du transport multimodal est de 2 519 USD/EVP, celui du transport unimodal est de 2 982 USD/EVP et celui du transport à l'exportation est de 1 424 USD/EVP.

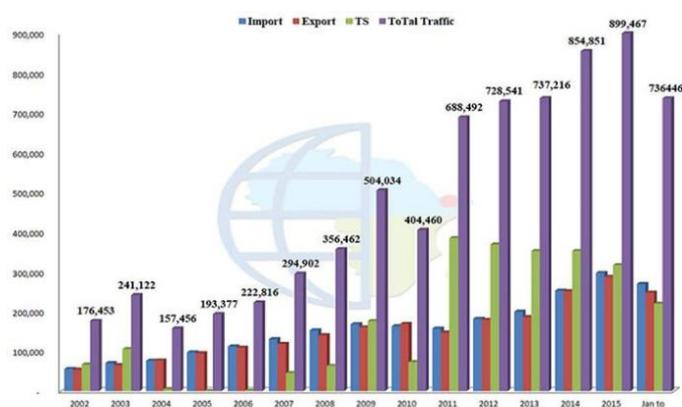
5.1. Infrastructure de transport

(1) Routes

La route est l'infrastructure la plus importante dans l'infrastructure de transport car le réseau ferroviaire est extrêmement faible dans les pays cibles. Comme le montre la Figure 10, le principal réseau routier des pays cibles relie la capitale et les principales villes de chaque pays, tandis que les routes deviennent l'artère principale reliant les pays enclavés aux ports maritimes des pays cibles³⁰. La seule autoroute opérationnelle en Ethiopie est une autoroute reliant Addis-Abeba et Adama, et une autre route entre Adama et Awash a commencé sa construction, tandis que le tronçon entre Adama et Dire Dawa n'ont pas encore été financé. Modjo à Hawasa est en cours de construction.. Le ratio de routes avec revêtement de chaussée varie, dans chaque pays, entre 3% à 49%, et les organismes gouvernementaux concernés n'ont pas une vision claire de l'état réel des revêtements des routes et de leurs conditions d'après des entretiens ayant eu lieu auprès de représentants des Etats. La détérioration de la chaussée due à une circulation surchargée et aux conditions météorologiques sévères est considérée comme un problème majeur, et un pont-bascule de pesage à charge axiale a été installé à la frontière de Galaffi bien que cette installation ne soit pas opérationnelle actuellement en raison d'une maintenance inappropriée.

(2) Trafic maritime (ports maritimes)

Le port de Djibouti et Port Soudan font face à la mer Rouge, qui fait partie de la plus grande route commerciale du monde entre l'Europe et l'Asie, jouent un rôle majeur avec le plus grand volume de transport. Le port de Djibouti (capacité de conteneurs : 1,2 million d'EVP) est composé de trois installations portuaires majeures, l'ancien port de Djibouti, le terminal à conteneurs de Doraleh et la jetée pétrolière, et le port polyvalent de Doraleh, qui ont été mis en service en mai 2017. Le port du Soudan a une capacité de manutention équivalente à celle du port de Djibouti, bien que le volume traité réel soit d'environ 2/3 de celui du port de Djibouti. Le port de Berbera en Somalie (principalement utilisé par l'Éthiopie) et le port de Lamu au Kenya (utilisé par l'Éthiopie et par le Soudan du Sud) sont utilisés, bien que leur volume de manutention soit faible. La Figure 11 montre le volume de fret manipulé du port de Djibouti. Les importations et les exportations ont toutes deux augmenté d'environ 1,5 fois au cours des cinq dernières années et le manque de capacités des installations est préoccupant. Avec l'ouverture du port polyvalent de Doraleh, une croissance supplémentaire des services est attendue.



Source : Libérer le potentiel économique de l'Afrique (2016) Ports de Djibouti et l'Autorité des zones franches

Figure 11 Volume des conteneurs manipulés au port de Djibouti

(3) Chemins de fer

Entre Djibouti et l'Ethiopie, le chemin de fer Ethio-Djibouti entre Addis-Abeba et le port de Djibouti a été initialement développé en 1917 avec une longueur totale de service de 784 km (voie étroite de 1 000 mm). Cependant, le manque d'entretien adéquat ayant entraîné une réduction de la fréquence de circulation des trains, l'exploitation du chemin de fer a été interrompue précocement³¹. Par la suite, Djibouti et le gouvernement éthiopien ont développé un chemin de fer électrique standardisé sur cette section avec des fonds chinois³² (la construction a été achevée le 10 janvier 2017 et la mise en service est prévue en 2017) pour accroître la demande logistique. Ce chemin de fer (Chemin de



Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 12 Réseau ferroviaire actuel dans la région cible

³⁰ Les informations notées sont basées sur les entretiens menés auprès des pays cibles.

³¹ L'information sur la date réelle de fin d'exploitation n'a pas été obtenue.

³² Le fonds chinois couvre 70% du coût total de 3,4 milliards d'USD.

fer Addis-Abeba – Djibouti : longueur totale de 756 km avec un écartement standard de 1 435 mm) couvre non seulement le fret mais également les services de transport de passagers³³, et devrait faciliter le transport entre Djibouti et l'Éthiopie. Le réseau ferroviaire régional est illustré dans la Figure 12.

Au Soudan, bien qu'un chemin de fer ait été installé depuis les années 1890, deuxième plus long réseau ferroviaire (à écartement de voie ferrée serré) d'Afrique, la proportion des chemins de fer dans le transport de marchandises et de passagers est très limitée (passagers 0,1% et marchandises 3,8%)³⁴ en raison du faible entretien et du vieillissement des installations. La société nationale des chemins de fer du Soudan, Sudan Railway Corporation, est en train de réaliser un projet d'amélioration consistant à changer le système ferroviaire actuel par un chemin de fer à voie normale avec un écartement standard des rails entre Khartoum – Port Soudan, qui est la route principale, et le projet de développement a été attribué à une compagnie chinoise en 2007.

(4) Transport aérien

Ethiopian Airlines a plusieurs lignes couvrant le continent africain, européen et asiatique avec 96 lignes de service passagers et 36 lignes de fret (Figure 13). Le nombre de passagers et le volume de marchandises ont augmenté dans le transport aérien, et le nombre attendu de passagers entre 2015 et 2026 est de 7,6 millions de passagers par an tandis que celui du fret est de 350 000 tonnes par an. Dans le transport de marchandises, l'Éthiopie exporte des fleurs et des produits textiles³⁵ légers et de grande valeur vers l'Europe et importe des produits électroniques³⁶ d'Asie, comme l'Inde et la Chine, par voie aérienne, et bien que ce transport de marchandises par avion ne représente qu'environ 3% du volume total du commerce éthiopien, il augmente de 25% par an³⁷.



Source: Outline of Cargo (2017) Ethiopian Airlines
Figure 13 Principales destinations d'Ethiopian Airlines (Cargo)

Djibouti Airlines est le transporteur phare opérant dans les pays voisins, tels que l'Éthiopie, le Kenya et la Somalie ainsi que dans les pays du Moyen-Orient. Le Soudan a son transporteur phare, Sudan Airways, et est opérationnel dans les pays similaires. Les avions de ligne des pays du Moyen-Orient sont desservis. Seul le Soudan du Sud est connecté vers les pays environnants.

(5) Transport fluvial

Le transport fluvial se déroulait entre Juba au Soudan du Sud et Kosti au Soudan le long du bassin du Nil dans le passé, et il y avait sept ports fluviaux, qui ne sont pas opérationnels aujourd'hui, sur la route. Le port sec de Salloum, qui était le plus grand du Soudan, était adjacent au port fluvial de Kosti, où un transbordement vers Port Soudan était effectué. Le port de Juba devrait être agrandi avec le soutien de la JICA pour construire des quais, des grues et des installations de stockage, mais le projet ne progresse pas³⁸. Une étude de faisabilité financée par les Nations Unies a débuté en avril 2017 sur le transport fluvial vers le Soudan du Sud, et il est prévu que le transport fluvial sera en pratique utilisé à l'avenir.

(6) Ports secs

Le port sec est une base logistique importante pour l'importation et l'exportation dans les pays enclavés et également efficace pour réduire la congestion portuaire dans les pays côtiers. En 2017, sept ports secs sont exploités en Éthiopie et le port sec de Modjo gère la plus grande quantité de marchandises (79% du volume total), et des travaux d'expansion sont en cours pour remédier à une capacité insuffisante et pour accroître ainsi la superficie de 62 ha à 150 ha, permettant de faire passer les installations de stockage de 2 entrepôts à 6 entrepôts, mais aussi pour ajouter et installer des équipements de manutention de marchandises. La

³³ La capacité des services pour passagers devrait atteindre entre 3 000 et 6 000 passagers par jour.

³⁴ Il n'y a pas d'informations détaillées relatives aux passagers.

³⁵ La plupart des produits textiles sont transportés par voie terrestre, mais certains articles sont expédiés par avion.

³⁶ Aucune information détaillée concernant les produits électroniques importés n'a pu être obtenue pendant l'étude.

³⁷ La collecte des données de Djibouti, du Soudan et du Soudan du Sud devrait être effectuée au cours de la prochaine phase d'étude.

³⁸ Bien qu'un contrat avec une entreprise de construction japonaise ait été signé, la construction est suspendue en raison de l'instabilité du Soudan du Sud.

connexion avec le chemin de fer est également en cours, et le fret d'importation et d'exportation devrait passer progressivement à la voie ferrée dans le futur. Au Soudan, les ports secs sont installés à Kosti et à Salloum. Dans le passé, Kosti a servi de centre de transport terrestre et de transport fluvial principalement comme terminal de transbordement. Cependant, aujourd'hui, à ce fonctionnement vient s'ajouter les procédures de dédouanement des marchandises importées de Port Soudan et les marchandises sont transportées jusqu'à la destination finale par des camions. Le port sec de Salloum vient d'être mis en service ces dernières années³⁹ et il a été aménagé dans le but d'atténuer la congestion à Port-Soudan, selon un entretien avec la compagnie d'exploitation du port sec.

(7) Organismes associés au gouvernement concernés par le développement de l'infrastructure de transport

Dans le secteur routier des pays cibles, le ministère des Transports est responsable de l'élaboration des politiques, et les agences routières gèrent la mise en œuvre et le développement des projets. Les ports sont principalement contrôlés par le ministère des Transports et sa politique, l'Autorité portuaire des zones franches est responsable du développement et de l'exploitation des ports à Djibouti, l'Agence du transport maritime et la Marine Transportation Corporation est le responsable en Éthiopie tandis que l'Autorité portuaire est en charge des ports au Soudan. Dans le secteur du transport aérien, le ministère des Transports de chaque pays contrôle la politique et l'autorité de l'aviation opère et gère les projets. Dans le secteur ferroviaire, le ministère des Transports est également responsable de l'élaboration des politiques et les sociétés ferroviaires contrôlent le développement, l'exploitation et la gestion du secteur. Dans le transport des eaux intérieures, le ministère des Transports est responsable de l'élaboration des politiques au Soudan et au Soudan du Sud et les sociétés de transport fluvial assurent la gestion du développement.

5.2. Installations du contrôle frontalier et systèmes institutionnels

Les pays cibles sont membres de l'IGAD, et les trois pays excepté le Soudan du Sud sont membres du COMESA. Dans l'accord économique régional entre l'IGAD et le COMESA appliquant le système du COMESA, la normalisation, la procédure harmonisée et la simplification du commerce frontalier sont promues dans le but de faciliter l'intégration économique régionale, et ce dans un effort commun pour réduire les coûts logistiques et le temps des procédures.

(1) Douanes

Le COMESA oblige fortement les pays membres à appliquer et à se conformer aux lois douanières afin de mettre en place une procédure douanière efficace et moderne qui a été recommandée dans le cadre du Traité de Kyoto révisé de l'OMD⁴⁰. Cependant, l'application de la loi et l'installation du système dans les pays cibles n'ont pas progressé convenablement. Chaque pays est en train d'installer le système douanier (ASYCUDA, etc.⁴¹), mais le système que chaque pays a choisi varie et le système n'est pas capable d'intégrer les pays en vue d'un fonctionnement efficace. Il est jugé nécessaire d'uniformiser le système et les règlements dans la région cible avec le soutien et les instructions de l'IGAD.

(2) Contrôle de l'immigration

Bien que l'article 13 de l'Accord de coopération de l'IGAD stipule la libre circulation et le droit de séjour des personnes dans les régions, le contrôle de l'immigration est opéré sur la base des réglementations particulières de chaque pays. L'Éthiopie et Djibouti n'ont signé que des accords bilatéraux, par conséquent les mouvements entre les autres pays sont toujours réglementés et limités conformément à leurs propres réglementations en matière de contrôle des visas⁴². Il est jugé nécessaire d'assouplir le contrôle de l'immigration entre les pays et de promouvoir la mise en place d'un accord bilatéral sous le soutien et les instructions de l'IGAD.

(3) Quarantaine

Il y a une plus grande variété d'activités à suivre concernant la quarantaine animale et végétale, et chaque

³⁹ Les informations concernant les données de la date d'exploitation initiale du port n'ont pas été obtenues lors de l'étude.

⁴⁰ World Customs Organization

⁴¹ Djibouti et le Soudan ont introduit ASYCUDA World, l'Éthiopie a installé ASYCUDA++, et le Soudan du Sud utilise un système douanier de traitement manuel.

⁴² Le visa n'est pas exigé pour les personnes djiboutiennes lorsqu'elles entrent et sortent d'Éthiopie, alors que les Éthiopiens doivent avoir un visa d'immigration pour entrer et sortir de Djibouti.

pays possède son centre de quarantaine et effectue la quarantaine selon ses propres normes⁴³. Cependant, les détails des activités de quarantaine et les efforts déployés ne sont pas accessibles dans le cadre de la présente étude. L'IGAD est en train de développer des politiques régionales de quarantaine pour une mise en œuvre rapide afin d'améliorer la situation actuelle de chaque pays. Grâce à l'adoption de ces politiques par les pays membres, la mise en place d'un environnement de quarantaine harmonisé entre les pays membres est attendue.

(4) Mesures de facilitation du transport terrestre

Afin de faciliter le bon déroulement du transport terrestre dans la région cible, il est nécessaire d'harmoniser les réglementations du poids des essieux, les systèmes concernés par le commerce, les manuels d'utilisation, les certificats, etc. Actuellement, les installations de postes frontières à guichet unique (OSBP)⁴⁴ pour faciliter le commerce régional et le transport frontalier sont mises en place. Une information circule concernant la réalisation d'essais de fonctionnement sur les OSBP avec des opérations ferroviaires à la frontière entre l'Éthiopie et Djibouti, mais les détails sont inconnus. Il n'y a pas d'OSBP dans la région visant particulièrement les services de transport routier, et il est nécessaire de mener des inspections et des procédures dans chaque pays d'entrée et de sortie au moment du dédouanement, ce qui entraîne un temps de transport plus long. Il y a des plans de développement des installations OSBP dans neuf (9) emplacements au total dans les pays cibles⁴⁵.

5.3. Infrastructures d'énergie, d'électricité et de télécommunication

(1) Infrastructures d'énergie

On a découvert 4,7 TCF (billions de pieds cubes)⁴⁶ de gaz naturel dans le bloc Hilala, 2,5 TCF dans le bloc Calub, et un total de 7,2 TCF de gaz naturel dans le bloc Hilala dans la vallée de l'Ogaden, en Éthiopie, dont la concession de développement a été accordée à POLY-GCL en Chine, alors que rien n'a été trouvé à Djibouti. POLY-GCL a également signé un contrat pour la construction d'un pipeline de transport de gaz, et prévoit de construire un terminal GNL à Damerjog à Djibouti pour l'exportation. Dans le transport de gaz entre Djibouti et l'Éthiopie, la coopération pour le développement dans le futur est importante compte tenu de l'expansion de la fonction portuaire de Djibouti.

Selon les statistiques BP, les réserves de pétrole au Soudan s'élèvent à 1,5 milliard de barils à la fin de 2015 et le nombre d'années exploitables est de 39 années (ratio réserves sur production R/P). Avec les mêmes statistiques, les réserves de pétrole au Soudan du Sud sont de 3,5 milliards de barils à la fin de 2015 et le nombre d'années exploitables est de 65 années (ratio R/P). La plupart des réserves de pétrole des deux pays sont présentes dans la vallée de Muglad et dans la vallée de Melut près de la frontière comme illustré dans la Figure 14 ci-dessous. Bien qu'il existe deux oléoducs d'exportation entre les deux pays, le Soudan du Sud envisage de construire d'autres oléoducs d'exportation, dans lesquels il est prévu de faire passer le gazoduc au Kenya et d'atteindre le port de Lamu, afin de réduire la dépendance au Soudan, et cela même si l'aménagement est interrompu. Au Soudan, deux raffineries de pétrole, à savoir Al Jaili, Khartoum et Port Soudan, et trois usines de distillation atmosphérique, à savoir El



Source: Japan Petroleum Energy Center (2015.6)
"Petroleum and natural gas trends in major North African countries (1)"

Figure 14 Sites de forage pétrolier au Soudan et au Soudan du Sud

⁴³ Le Centre régional de quarantaine pour l'élevage de Djibouti est chargé de la réglementation opérationnelle et fournit les certificats de bonne santé pour le bétail. L'Éthiopie est en train d'élaborer une politique nationale de normes. Le Bureau national des normes du Soudan du Sud (SSNBS) est responsable de l'établissement et de l'application des normes.

⁴⁴ Le concept de poste frontière à guichet unique (OSBP) est un cadre qui permet l'inspection de l'immigration et les procédures exigées par la région ou le pays, sur le mouvement des biens, des personnes et des véhicules, dans une seule installation.

⁴⁵ Il y a un emplacement (Moyale) à la frontière entre l'Éthiopie et le Kenya, un emplacement (Akobo) à la frontière entre l'Éthiopie et le Soudan du Sud, 3 emplacements (Bumbadi-Omedla, Kurmuk et Galabat-Mettema) à la frontière entre l'Éthiopie et le Soudan, trois emplacements (Balho, Galaffi et Galile-Deweje) à la frontière entre l'Éthiopie et Djibouti, et un emplacement (Nimule-Elegu) à la frontière entre le Soudan du Sud et l'Ouganda. Trois sites OSBP entre l'Éthiopie et le Soudan ne progressent pas, et l'OSBP à Moyale est terminé au Kenya, mais le côté éthiopien est en construction.

⁴⁶ Billion de pieds cubes

Obeid, Shajirah et Abu Gabra, fonctionnent, et la capacité totale de raffinage du pétrole est de 14,37 millions de barils par jour. L'expansion de la raffinerie de Khartoum et la construction d'une nouvelle raffinerie à Port-Soudan sont prévues. Au Soudan du Sud, il est prévu de construire trois raffineries de pétrole telles que Unity (5 000 barils/jour), Thiangrial (20 000 barils/jour) et Pagak (50 000 barils/jour) et quatre dépôts pétroliers stratégiques tels que Juba (gazole : 50 000 m³, essence : 25 000 m³, GPL : 5 000 m³), Bor (gazole : 5 000 m³, essence : 2 500 m³, GPL : 150 m³), Malakal (gazole : 5 000 m³, essence : 2 500 m³, GPL : 150 m³) et Wau (gazole : 10 000 m³, Essence : 5 000 m³, GPL : 200 m³), mais les projets sont suspendus comme ceux des pipelines d'exportation de pétrole brut.

(2) Infrastructure électrique

1) Demande en électricité

Le volume d'approvisionnement en électricité à Djibouti a augmenté de 6,5% par an au cours des cinq dernières années jusqu'en 2015. Le pic de la demande en 2015 s'élevait à 99 MW, affichant une forte croissance de 17,8% par rapport à l'année précédente. L'importation d'énergie électrique en provenance d'Éthiopie a débuté en 2011 après l'achèvement des lignes de transmission 230 kV avec interconnexion entre Dire Dawa et Jaban'as, et la source d'énergie électrique est passée de la production d'électricité au diesel à l'importation d'électricité.

Comme le montre le tableau 4, l'approvisionnement en électricité en Éthiopie a augmenté de 13,6% par an au cours des cinq dernières années et ce jusqu'en 2016. Les exportations d'électricité en Éthiopie représentent 5 à 10% de la consommation totale d'électricité, et l'augmentation de la demande d'électricité provient principalement d'une augmentation de la demande intérieure. Des progrès réguliers dans le développement hydroélectrique à grande échelle permettent à l'Éthiopie de disposer d'une capacité de production suffisante, mais les retards dans le renforcement du réseau de transport causent un goulot d'étranglement dans l'approvisionnement en électricité. Il est important d'avoir un plan de transport et de distribution de l'électricité pour l'expansion future de l'industrie manufacturière.

Comme le montre le tableau 5, le Soudan a enregistré un taux de croissance élevé de 11,7% par an dans l'approvisionnement en électricité au cours des cinq dernières années et ce jusqu'en 2015, alors que la puissance de pointe et l'électricité fournie diminuent depuis 2013.

Ceci est étroitement lié à l'industrie pétrolière et une coordination avec les futurs plans de développement de l'industrie manufacturière est nécessaire.

La South Sudan Electricity Authority n'a pas produit ou fourni d'électricité au Soudan du Sud parce qu'elle ne pouvait pas payer le coût du carburant pour la production d'électricité au diesel au cours des deux dernières années. Les citoyens dépendent de leur propre production d'électricité.

2) Equipements d'alimentation en électricité

Bien qu'il y ait deux centrales électriques au diesel, à savoir Boulaos (121 MW) et Marabout (18 MW) dans la zone urbaine de Djibouti (capacité disponible; 103MW), 66% de l'approvisionnement en électricité dépendait des importations d'électricité en provenance d'Éthiopie en 2015. Il y a un projet de construction d'une centrale électrique de 100 MW à Jaban dans le cadre du développement de la production d'énergie géothermique et de district pour augmenter la capacité de production d'électricité, ce qui semble être le signe d'une politique de sécurisation de l'approvisionnement en énergie. Le système de transmission d'énergie électrique comprend des tensions de 230 kV et 63 kV.

Les installations de production d'électricité existantes sont à 89% des centrales hydroélectriques en Éthiopie, et lorsque le Barrage de la Renaissance en Éthiopie commencera à fonctionner, la capacité totale de production d'électricité sera d'environ 2,5 fois la capacité actuelle de 4 304 MW (y compris Gibe-III) à 10 558 MW. Le système de transmission se compose de 5 catégories de tension telles que 400kV, 230kV, 132kV, 66kV et 45kV et la ligne d'interconnexion internationale de 500 kV qui est en cours de construction devient

Tableau 4 Evolution de la demande de pointe et l'approvisionnement en électricité (Éthiopie)

	2012	2013	2014	2015	2016	2016/12
Peak Demand (MW)	1,125	1,378	1,440	1,643	1,974	-
Growth (%)	-	22,5%	4,5%	14,1%	20,2%	15,1%
Electricity supply (GWh)	6,291	7,588	8,701	9,521	10,465	-
Growth (%)	-	20,6%	14,7%	9,4%	9,9%	13,6%

Source : Ethiopian Electric Power

Tableau 5 Evolution de la demande de pointe et l'approvisionnement en électricité (Soudan)

	2011	2012	2013	2014	2015	2015/11
Peak Demand (MW)	1,525	1,727	2,011	2,296	2,562	-
Growth (%)	-	13,2%	16,4%	14,2%	11,6%	13,8%
Electricity supply (GWh)	8,443	9,417	10,783	11,834	13,142	-
Growth (%)	-	11,5%	14,5%	9,7%	11,1%	11,7%

Source : Ministère des Ressources hydrauliques et de l'Électricité, République du Soudan

la ligne avec la plus haute tension. Il est prévu de réaliser des bénéfices en devises étrangères grâce à une utilisation régionale efficace de la capacité de production d'énergie incluant un deuxième projet d'interconnexion internationale à Djibouti.

Le Soudan projette de construire de nouvelles lignes de transmission à double circuit de 500 kV à partir du Barrage de la Renaissance en Ethiopie. Le Soudan a une capacité de production de 3227 MW. Les équipements de production d'électricité sont constitués à 64% d'hydroélectricité représentés par le barrage de Merowe (mise en service en 2009, 1 250 MW), à 35% d'énergie thermique comme Kosti (mise en service en 2006, 500 MW, turbine à vapeur) et 1% de l'électricité provient de l'importation et une planification efficace du développement industriel futur et du partage de l'électricité sont nécessaires.

Il n'y a pas de réseau de transmission national au Soudan du Sud et l'alimentation électrique indépendante fonctionne dans les villes. La capacité de production installée est d'environ 64 MW, mais la capacité disponible n'est que de 29 MW au Soudan du Sud.

(3) Infrastructure de télécommunication

Djibouti est une porte d'entrée pour des câbles sous-marins tels que SEA-ME-WE, EASSy etc. servant le réseau de communication Asie-Europe, et relaie la connexion à 22 pays d'Afrique de l'Est. Une société d'Etat monopolise le service de télécommunication. En Ethiopie, le réseau de fibres optiques 100 G backbone a été confié à ZTE de Chine, et le réseau est en construction depuis 2016. Les services de communication sont fournis exclusivement par la société d'Etat Ethio telecom. Au Soudan, il existe un réseau de fibre optique d'une longueur totale de 12 000 km, qui relie l'Egypte à l'Ethiopie. Sudatel Telecom Group fournit un service de connexion de transmission par fibre optique. Il y a des connexions avec des câbles à fibres optiques sous-marins tels que EASSy (système de câble sous-marin d'Afrique de l'Est), Africa-1, FALCON, Arabie Saoudite-Soudan (1 et 2) à Port Soudan. Bien qu'il y ait une fibre optique qui ait été posée avant l'indépendance au Soudan du Sud, elle ne fonctionne plus aujourd'hui. Il existe un plan de développement du réseau de fibres optiques de base qui établit une connexion avec les pays voisins et un plan de réseau avec l'Ouganda et le Kenya. Il y a trois entreprises qui mènent des activités de communication par internet. Une collaboration accrue est nécessaire pour développer un réseau de communication dans la région cible qui applique le principe de la concurrence des marchés.

(4) Organismes gouvernementaux concernant l'énergie, l'électricité et les infrastructures de télécommunication

Dans chaque pays cible, il y a un organisme gouvernemental, ainsi que des compagnies d'électricité, qui sont responsables de la planification, du développement et de la gestion.

Le ministère de l'Energie et des Ressources naturelles à Djibouti, le ministère des Mines, du Pétrole et du Gaz en Ethiopie, le ministère de l'Energie et des Mines au Soudan et le ministère de l'Énergie et des Barrages sont les organismes qui élaborent les politiques et les plans relatifs aux infrastructures d'approvisionnement en électricité.

Il y a des services d'approvisionnement en électricité qui sont responsables de la production, de la transmission et de la distribution d'énergie. Les organismes qui s'occupent de l'approvisionnement physique en électricité sont les suivantes : Electricité de Djibouti à Djibouti, Ethiopian Electric Power (EEP) qui est en charge de la production et du transport de l'électricité et Ethiopian Electric Utility (EEU) qui est responsable de la distribution de l'électricité en Ethiopie, les sociétés de production d'électricité (Sudanese Thermal Generation Co., Sudanese Hydro Generation Co., Merawi Dam Electricity), la société de transmission de l'électricité (Sudanese Electricity Transmission Co.), la société de distribution (Sudanese Electricity Distribution Company (SEDC) Ltd.) au Soudan et la South Sudan Electricity Corporation au Soudan du Sud. Une entreprise de services publics d'électricité était déjà dégroupée au Soudan.

EAPP (Eastern Africa Power Pool) est responsable de la coordination du commerce régional de l'énergie et de l'interconnexion.

En ce qui concerne l'infrastructure de communication, les agences gouvernementales mènent une gestion du développement liée à la collaboration internationale, tandis que les services sont assurés par une société publique de sociétés privées.

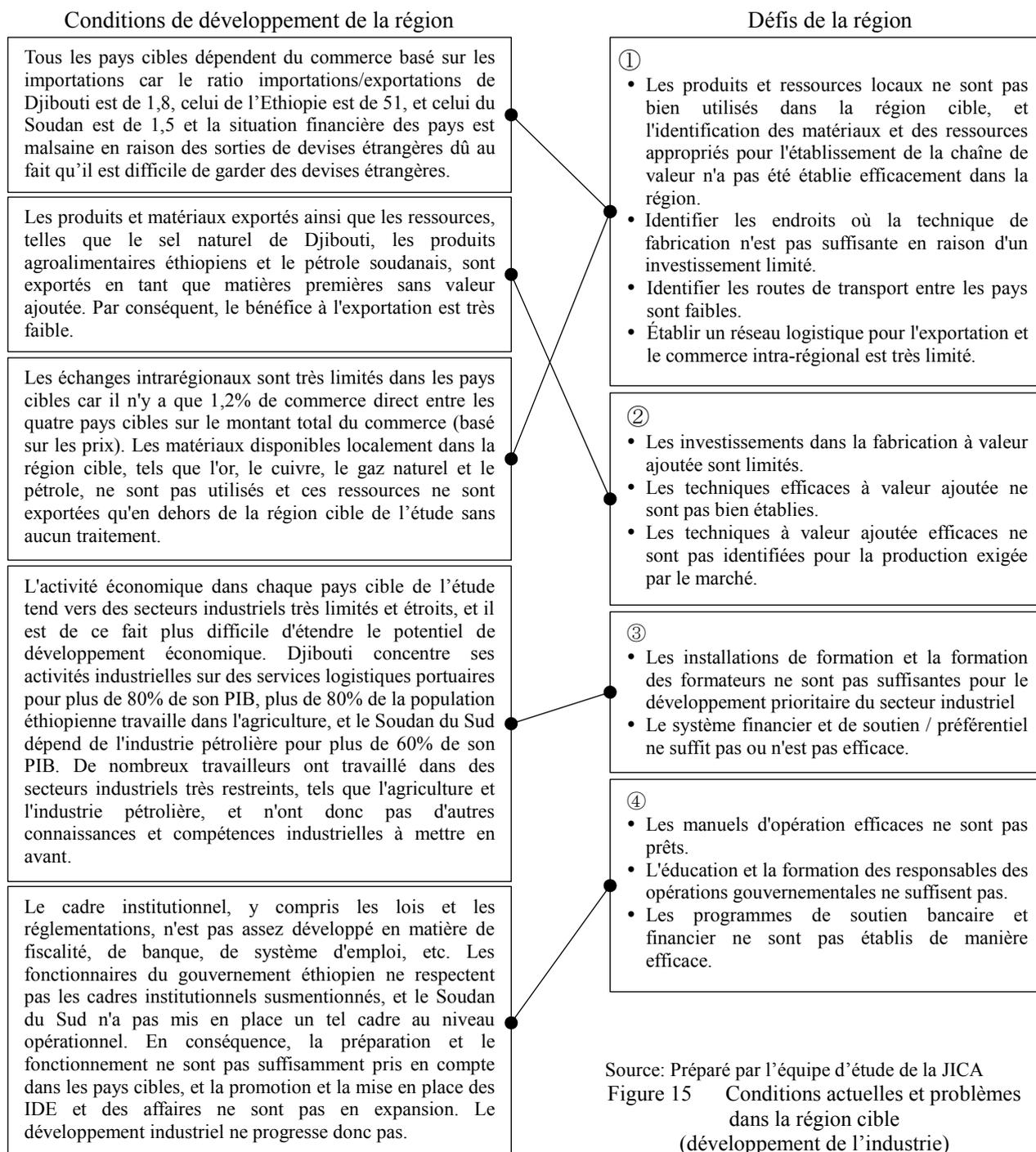
6. Questions relatives au développement du corridor régional

Dans cette section, la situation actuelle dans chaque secteur du développement résumée dans les chapitres 2 à 5 et les défis globaux de développement au niveau régional résumés au chapitre 6 ont été structurés en

matrice. Les problèmes dans la promotion du développement du corridor dans la région cible ont été rassemblés sous l'angle du développement régional et industriel, de l'organisation de la mise en œuvre, du développement de l'infrastructure et des mesures logistiques. L'étude des conditions et des défis actuels a été réalisée à l'aide des informations obtenues lors des audiences gouvernementales et autres, des données collectées, des visites de sites, etc.

(1) Conditions actuelles et enjeux du développement régional et industriel

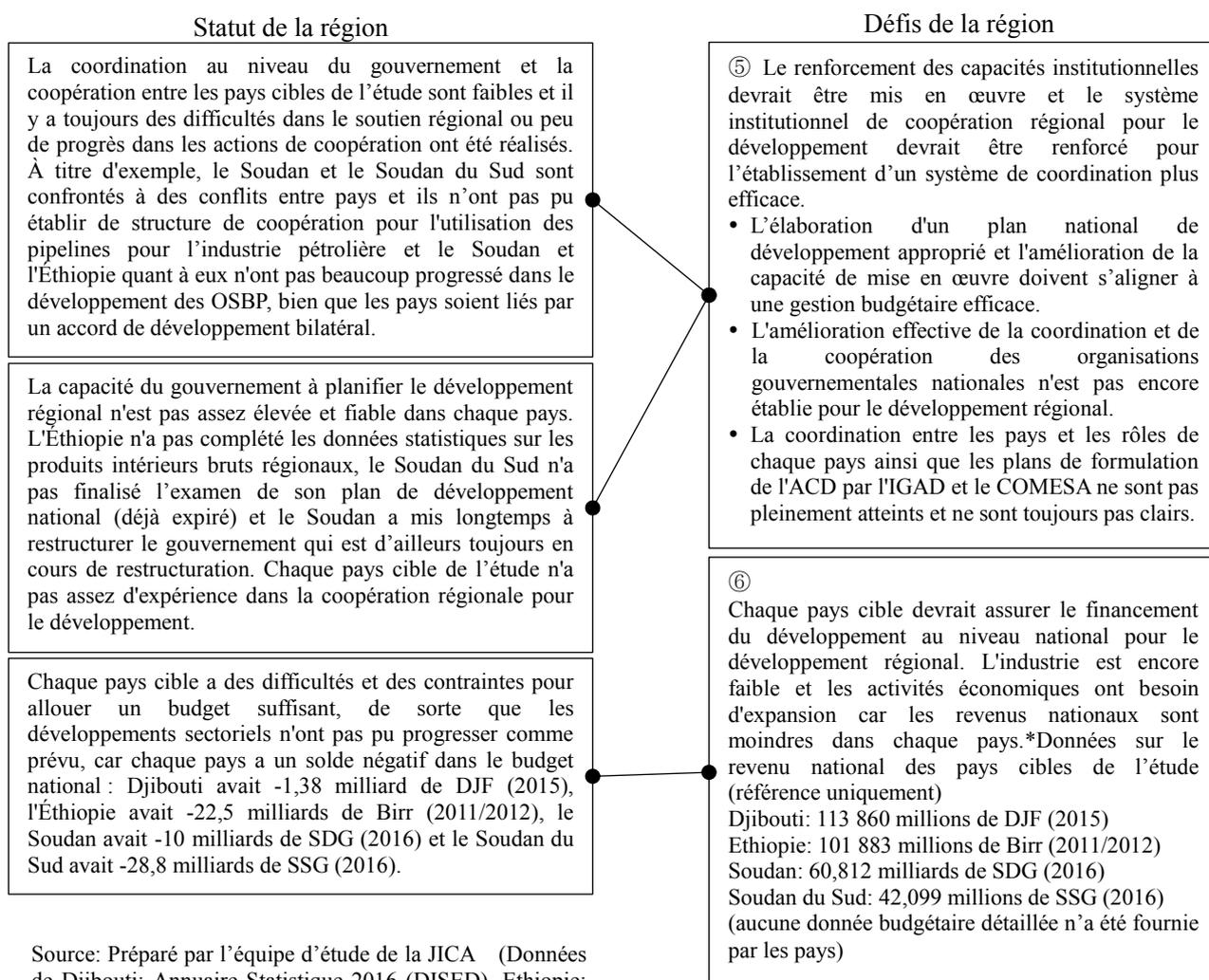
Les conditions actuelles et les enjeux de développement industriel et régional dans chaque pays cible sont résumés comme suit.



Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA
Figure 15 Conditions actuelles et problèmes dans la région cible (développement de l'industrie)

(2) Conditions actuelles et enjeux de l'organisation de mise en œuvre du développement du corridor régional

Les conditions et problèmes actuels de l'organisation de mise en œuvre du développement dans chaque pays cible sont résumés comme suit.

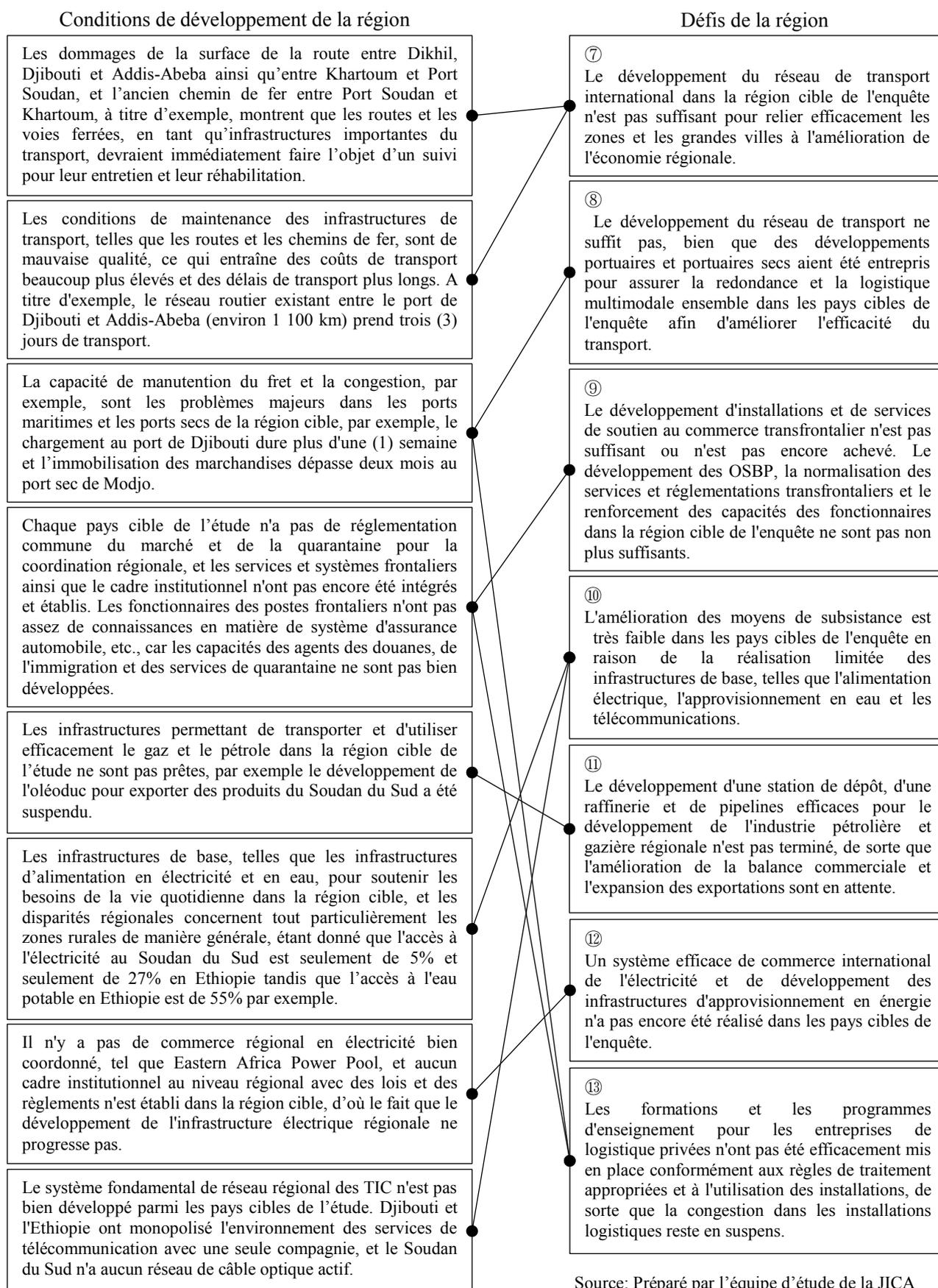


Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA (Données de Djibouti: Annuaire Statistique 2016 (DISED), Ethiopie: 2014 Résumé (ECSA), Soudan et Soudan du Sud: Base de données du FMI)

Figure 16 Conditions actuelles et problèmes dans la région cible (organisation de mise en œuvre)

(3) Conditions actuelles et enjeux de développement de l'infrastructure et contre-mesures logistiques

L'état actuel et les enjeux liés au développement de l'infrastructure et aux mesures logistiques dans chaque pays cible sont résumés comme suit.



Source: Préparé par l'équipe d'étude de la JICA
Figure 17 Conditions et problèmes actuels dans la région cible (Mesures logistiques et développement de l'infrastructure)

7. Recommandations pour l'élaboration d'un plan directeur stratégique de développement du corridor régional

Des recommandations pour l'élaboration d'un plan directeur stratégique de développement du corridor régional ont été compilées comme ci-après, sur la base des questions de développement liées au développement industriel et à la facilitation du commerce régional et au développement des infrastructures.

(1) Problèmes de développement global dans la zone cible

Les problèmes de développement global liés au développement du corridor régional en relation avec les défis et les conditions régionales présentés dans la section 6 précédente sont résumés comme indiqué dans le tableau 6 ci-dessous. Les problèmes de développement global sont identifiés du point de vue de la «nécessité du développement du corridor régional».

Tableau 6 Relations entre les problèmes de développement global et les défis régionaux

Problèmes de développement global liés au développement du corridor	"Défis régionaux" en lien (se reporter à la section 6 du résumé)
Parvenir à une "Coopération entre l'agriculture - l'industrie de l'élevage et l'industrie manufacturière ainsi que l'activation du commerce et de la distribution intrarégionaux"	①、⑦
Réaliser une "Production à valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière régionale et expansion des exportations vers les marchés étrangers "	①、②、③
Parvenir à une «Réduction du temps de transport et des coûts en facilitant un commerce et une distribution intrarégionaux efficaces»	⑦、⑧、⑨
Parvenir à une "Collaboration pour améliorer les conditions de vie des communautés locales"	⑩
Parvenir à une "Collaboration dans l'utilisation des ressources naturelles etc. dans la région"	⑪、⑫
Parvenir à un "Renforcement de l'organisation de la gestion et à l'établissement d'un système juridique et à une coopération entre les pays à travers un système de coopération"	④、⑤、⑥、⑫、⑬

Source: Equipe d'étude de la JICA

(2) Potentiel de développement dans la zone cible

Il est possible de pour réaliser la fabrication de produits à valeur ajoutée dans la zone cible en utilisant les produits et les ressources qui peuvent contribuer à l'expansion de la production, y compris l'agriculture et l'élevage, grâce à l'Éthiopie et à d'autres industries manufacturières qui devraient être renforcées à l'avenir. Afin de réaliser ce qui précède, il est important de développer le corridor pour réaliser le réseau industriel régional et promouvoir le commerce intrarégional. Le développement régional, comprenant l'intégration régionale par les OSBP pour la facilitation du transport, devrait créer de la chaîne de valeur manufacturière en utilisant les ressources régionales, puis développer les exportations vers les marchés étrangers. Si l'on considère les problèmes de développement présentés en (1), incluant la possibilité d'un développement grâce à la coopération mutuelle de ces industries, il est hautement nécessaire de développer le corridor régional pour résoudre les problèmes grâce à la coopération entre les quatre pays cibles.

(3) Recommandations pour l'élaboration d'une étude du plan directeur stratégique de développement du corridor régional (étude à grande échelle)

1) Approche de base

L'étude du plan directeur vise à proposer un plan directeur stratégique de développement du corridor régional pour réaliser la garantie d'une sécurité économique et l'activation du commerce intrarégional dans la région cible, sur la base de la confirmation de la cohérence entre les plans de développement existants et les projets de chaque pays cible et à établir une industrie régionale renforcée avec des relations de complémentarité mutuelle à travers la collaboration dans le développement dans les pays cibles. Sur la base des points (1) et (2) ci-dessus, il y a trois points importants à définir dans l'approche de base de l'élaboration d'un plan directeur stratégique de développement du corridor régional qui contribuera à la promotion du commerce intrarégional et au réseau industriel par l'industrie et le développement des infrastructures dans la région cible. En tenant compte de la sélection et de la concentration dans de vastes zones, la réalisation de l'effet de

développement dans toute la région est poursuivie.

- ① Clarifier le rôle du port de Djibouti et comprendre le rôle et les besoins de l'Éthiopie, qui peut être le noyau du développement régional, ainsi que le développement régional et la promotion de l'industrie des autres pays cibles.
- ② Renforcer la promotion de l'investissement et l'amélioration effective de l'infrastructure du corridor qui soutiennent le développement industriel.
- ③ Assurer la redondance de l'infrastructure du corridor et parvenir à la promotion du commerce intrarégional tout en résolvant les obstacles entre les législations nationales

Afin de réaliser la promotion du commerce intrarégional et le développement industriel dans la région cible, il est particulièrement important d'améliorer le réseau de distribution et les installations frontalières reliant les pays, et c'est seulement après avoir renforcé ces améliorations que l'utilisation efficace des ressources et des produits ainsi que la valeur ajoutée et les exportations seront réalisées. Si l'on considère la situation du développement dans chaque pays, il est difficile de construire une chaîne de valeur dans un seul pays, et il est essentiel d'avoir une coopération au développement à travers le corridor. Par conséquent, il est important de proposer le développement de l'infrastructure après avoir identifié les besoins et les rôles de chaque pays.

2) Formulation du plan directeur Exécution de la structure organisationnelle (homologue) parmi les quatre pays

Il est important de créer un organe d'exécution conjoint entre quatre pays et une structure de mise en œuvre dans chaque pays afin de maximiser la coopération et la relation active des quatre pays pour la formulation du plan directeur pour l'intégration régionale et le développement des corridors. Afin de mettre en place une organisation active et efficace, le Conseil exécutif inter-États (BEI) avec des représentants de chaque pays et un groupe de travail (GT) pour chaque pays pourrait être établi comme prévu. L'IEB servira de facilitateur entre les pays pour la formulation du plan directeur global ainsi que pour la coordination de la JICA.

Chapitre 1

CHAPITRE 1 Grandes lignes de l'étude et situation actuelle des pays cibles

1.1. Arrière-plan de l'étude

Le gouvernement japonais a annoncé, lors de la TICAD V tenue à Yokohama en 2013, la mise en œuvre de 10 plans directeurs stratégiques¹ dans cinq régions prioritaires² pour soutenir la croissance économique de l'Afrique et la participation et l'implication d'activités d'entreprises en Afrique. Le « Corridor de Djibouti », objet de la présente étude, fait partie des cinq régions prioritaires et est le dixième candidat du plan directeur stratégique. Le corridor de Djibouti est un couloir international reliant les quatre pays de la République de Djibouti (ci-après dénommé « Djibouti »), la République fédérale démocratique d'Ethiopie (ci-après dénommée « l'Ethiopie »), la République du Soudan (ci-après dénommé « le Soudan ») et la République du Soudan du Sud (ci-après dénommé « le Soudan du Sud »), et est un réseau logistique reliant Addis-Abeba, Khartoum et Juba à partir du port de Djibouti. En raison de l'insuffisance de l'infrastructure matérielle et de l'inefficacité des services et des systèmes transfrontaliers, le coût de transport est assez élevé et cela est en train de devenir un obstacle à la croissance économique dans toute la région visée par l'étude³. L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée « la JICA ») a organisé le 1er atelier sur le développement du Corridor de Djibouti auquel les quatre pays cibles de l'étude ainsi que le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (ci-après dénommés « COMESA »⁴) ont participé en Mars 2016, et des opinions positives ont été échangées quant à la mise en œuvre de l'élaboration du plan directeur du Corridor de Djibouti. A cet effet, le COMESA s'est lancé dans l'élaboration du plan stratégique pour le développement du Corridor de Djibouti conjointement avec l'Autorité du Corridor de Djibouti. En réponse à cela, la JICA a décidé de mener une étude de collecte de données (ci-après dénommé « l'Etude ») afin de collecter les informations de base nécessaires sur la région cible.

1.2. Approche du développement du Corridor par JICA

Afin d'aborder les questions mentionnées dans la section précédente, qui sont communes dans de nombreux pays en développement, la JICA a mis en place une « approche du développement du Corridor ». L'approche consiste non seulement à favoriser le développement d'infrastructures durables telles que les routes, les chemins de fer et les lignes de transport d'électricité, mais consiste également à soutenir les secteurs industriels et sociaux pour améliorer le développement économique du corridor.

L'approche pourrait être efficace pour envisager cette vaste région connectée par un réseau de corridors comme une zone économique active avec identification des potentiels industriels pour concevoir un scénario de croissance. De l'étape de planification jusqu'à l'étape de mise en œuvre du projet, le scénario de développement sera mis en place pour réaliser les infrastructures, pour améliorer le système institutionnel des douanes, pour promouvoir l'investissement, pour développer les ressources humaines, etc. Une telle approche transparente améliorera efficacement toutes les activités dans la région par le développement des

¹ Le Plan Directeur Stratégique dans le cadre des engagements de la TICAD V pour les 10 zones candidates cible principalement le développement urbain, le développement des transports et des infrastructures. Cinq zones de développement des transports et du corridor global sont identifiées : 1. Le Corridor Nord en Afrique de l'Est, 2. Le Corridor Central en Afrique de l'Est, 3. Le Corridor de Nacala en Afrique du Sud-Est, 4. L'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest et 5. Les Plans de développement d'infrastructures en Algérie, au Maroc et en Tunisie et deux zones de développement énergétique et deux zones de développement du gaz naturel sont identifiées : 6. Le développement géothermique dans la vallée du Rift en Afrique de l'Est, 7. Le réseau électrique régional en Afrique australe, 8. La chaîne de valeur du gaz naturel dans le nord du Mozambique et 9. L'utilisation du gaz autour la région portuaire de Mtwara en Tanzanie (Source: Activités de la JICA en Afrique TICAD V Assistance quinquennale 2013-2017).

² Les cinq principales zones candidates comprennent ① La zone qui comprend la partie occidentale du Corridor Trans-Maghreb, y compris le Maroc, la partie nord de l'Algérie, la Tunisie et la partie nord-ouest de la Libye, ② La zone qui comprend l'Anneau de Croissance de l'Afrique de l'Ouest incluant la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Burkina Faso et la partie sud du Mali, ③ La zone qui comprend le Corridor Central et la partie orientale du Corridor Nord incluant le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, ④ La zone qui comprend une partie du Corridor de Nacala et le Corridor Sud incluant Nacala, le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe, le Mozambique, la partie est du Botswana et la partie nord de la République d'Afrique du Sud, et ⑤ La zone qui comprend la zone cible de l'enquête, incluant l'Ethiopie, Djibouti, le Soudan, le Soudan du Sud et le nord du Kenya et de l'Ouganda (Source : Soutien de la JICA en Afrique (juillet 2016)).

³ La collecte de données supplémentaires et leur étude sont nécessaires afin d'identifier la relation entre les coûts de transport et la croissance économique dans la région et les pays cibles de l'étude.

⁴ C'est une organisation régionale regroupant 19 pays de l'Afrique du Sud-Est, y compris les quatre pays cibles. Elle a été créée en 1994 dans le but de former une coopération économique et commerciale stable dans la région. Le siège est en Zambie.

infrastructures en tant qu'approche globale intégrée. À titre d'exemple, la lutte contre le coût élevé du transport devrait améliorer les activités économiques. L'approche du développement du corridor pourrait résoudre de nombreux problèmes dans les zones ciblées et contribuer au développement économique régional à travers des infrastructures diverses comme la réalisation d'une logistique intra-régionale efficace ou autres, aussi bien qu'améliorer les systèmes institutionnels.

1. Etape de planification

Le plan directeur de développement du couloir conçoit un scénario de croissance économique inclusive de la région

2. Etape de mise en œuvre du projet

Soutenir pleinement la réalisation du scénario de croissance économique en utilisant pleinement une variété d'outils de coopération.



Source: Japan Brand ODA – Corridor Development Approach (2016) JICA

Figure 1.2.1 Approche du développement des corridors par la JICA

1.3. Objectif de l'étude

L'objectif de l'étude consiste à collecter des données afin d'identifier les potentiels et les enjeux du développement d'un corridor régional dans quatre pays cibles qui sont Djibouti, L'Ethiopie, le Soudan et le Soudan du Sud. Il est important que certaines zone dans la région cible ait des informations limitées, alors qu'elle est nécessaire de recueillir les données et les informations nécessaires pour la future formulation du plan directeur stratégique pour le développement du corridor régional. L'étude vise à identifier la disponibilité des données et des informations, une organisation responsable de la gestion des données. Les activités et les tâches de l'étude comprennent:

- ① **Collecte de données de base pour l'étude préliminaire de l'élaboration du plan directeur de développement stratégique du couloir de Djibouti**
- ② **Préparation et explications aux entités concernées et discussion portant sur le concept de base du plan directeur stratégique et de sa composante générale (Structure de l'organisme d'exécution, calendrier d'exécution, conception de base avec les objectifs et pays cibles)**

Dans l'étude, les pays ont été regroupés en pays ciblés par l'étude et pays supplémentaires ciblés par l'étude. Les régions ciblées par l'étude sont définies comme des zones qui sont à la fois les pays cibles de l'étude et les pays supplémentaires cibles de l'étude pour la mise en œuvre de l'étude. (Se référer à la carte de l'étude).

Tableau 1.3.1 Détermination des pays et régions cibles de l'étude

Régions cibles de l'étude	Pays ciblés par l'étude	<u>Djibouti</u> , <u>Ethiopie</u> , <u>Soudan</u> , Soudan du Sud
	Pays supplémentaires ciblés par l'étude	Kénya, (République du Kenya) Ouganda (République d'Ouganda) (préoccupations vis à vis du développement du corridor Nord ⁵)

※ Les pays soulignés ont fait l'objet d'une visite réelle dans le cadre de l'étude. Les représentants officiels du gouvernement du Soudan du Sud ont été invités en Ethiopie pour les entrevues pour l'étude au lieu que l'équipe d'étude n'ait à se rendre dans le pays qui connaît actuellement des conditions de sécurité instables.

L'étude devra avoir pour objectif d'identifier les problèmes de développement, les défis et les opportunités pour l'élaboration du plan directeur qui utilisera les données et les informations fournies dans le cadre des activités de l'étude et des discussions et des entretiens concernées entre les parties prenantes.

⁵ L'étude a inclus le Kenya et l'Ouganda car ils sont concernés par le Développement du corridor nord dans lequel le Soudan du Sud dépend de ces pays pour ses activités commerciales.

1.4. Composition de l'équipe d'étude

L'étude menée aussi bien au Japon que dans les pays concernés a été réalisée par les membres de l'équipe d'étude organisés comme ci-dessous.

Tableau 1.4.1 Liste des membres de l'équipe d'étude

Secteur	Nom	Entreprise	Durée du séjour sur le terrain
Chef d'équipe/ Chargé de la planification du développement régional/Expert en développement industriel	Hiroyasu KUDO	Yachiyo Engineering	3/12 ~ 4/13 et 5/21 ~ 6/7
Chef d'équipe adjoint/ Chargé de la planification du développement régional/Expert en développement industriel	Yuichiro MOTOMURA	Padeco	3/13 ~ 3/21
Expert en infrastructure de transport	Seiji KADOOKA	Padeco	3/17 ~ 4/13 et 5/21 ~ 6/2
Expert en développement industriel et en logistique	Toshiaki HORII	Yachiyo Engineering	5/21 ~ 6/4
Expert en électricité/énergie/infrastructure de communication	Kyoji FUJII	Yachiyo Engineering	3/18 ~ 4/2 et 5/21 ~ 6/1
Expert en infrastructure immatérielle (Immigration, douanes, quarantaine)	Penina SIMBA	Padeco	3/17 ~ 4/13 et 5/22 ~ 6/1

1.5. Calendrier de l'étude

L'étude a été réalisée comme indiquée dans les Tableaux 1.5.1 et 1.5.2 ci-dessous.

- La première étude a été réalisée entre le 12 mars et le 12 avril.
- La deuxième étude a été réalisée entre le 21 mai et le 7 juin.

Tableau 1.5.1 Calendrier de la première étude sur site

Première étude : Ethiopie Djibouti Soudan Soudan du Sud Rwanda 			
Date	Activités		
Mars 2017	12	Dim	Déplacement (Tokyo – Dubai)
	13	Lundi	Déplacement (Dubai- Addis Abeba)
	14	Mardi	<ul style="list-style-type: none"> • Entretiens avec : Commission éthiopienne pour l'investissement (Ethiopian Investment Commission), Agence éthiopienne de cartographie (Ethiopian Mapping Agency) • Entretiens avec une entreprise japonaise : Mitsubishi Trade Ethiopia • Visite de courtoisie : JICA Ethiopie
			Déplacement (Addis Abeba - Kigali)
	15	Merc	• Entretiens avec : COMESA, EAC, NEPAD, IGAD (Kigali, Rwanda) lors de la conférence OSBP
	16	Jeudi	Déplacement (Kigali- Addis Abeba)
	17	Ven	<ul style="list-style-type: none"> • Visite de courtoisie : Ambassade du Japon à Addis Abeba • Compte rendu à : JICA Ethiopie
	18	Samedi	Déplacement (Addis Abeba - Djibouti)
	19	Dim	<ul style="list-style-type: none"> • Visite de courtoisie : Ambassade du Japon à Djibouti • Visite de courtoisie : JICA Djibouti • Entretiens avec : Ministère de l'Equipement et des Transports
	20	Lundi	<ul style="list-style-type: none"> • Entretiens avec : Ministère de l'Economie et des Finances, Ministère de l'Agriculture, Ministère de l'Equipement et des Transports, Ministère de l'Energie et des Ressources naturelles, Electricité de Djibouti, Centre régional de quarantaine du Bétail (Regional Livestock Quarantine Center), et IGAD

Première étude : Ethiopie Djibouti Soudan Soudan du Sud Rwanda 			
Date	Activités		
Mars	21	Mardi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère des Affaires étrangères, Ministère de la Communication, des Postes et des Télécommunications, Ministère de l'Équipement et des Transports, Chemins de fer de Djibouti, Agence de service du transit maritime, Autorité des Ports et des Zones franches de Djibouti, Djibouti Telecom, et IGAD
	22	Merc	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère du Budget, Ministère du Logement, de l'Urbanisme, de la Planification urbaine et de l'Environnement, Ministère du Travail, Ministère de l'Éducation nationale et de la Formation professionnelle, Agence Djiboutienne des Routes, Police d'immigration, Douanes et Droits Indirects de Djibouti
			<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère de l'Eau, de l'Irrigation et de l'Électricité
	23	Jeudi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ports de Djibouti Compte rendu à : JICA Djibouti
			<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère de la Communication et des Technologies de l'Information, Ethiopian Electric Power, et Ministère des Mines, du Pétrole et du Gaz naturel
	24	Ven	Déplacement (Djibouti - Khartoum)
			<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ethio Telecom
	25	Samedi	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
	26	Dim	<ul style="list-style-type: none"> Visite de courtoisie : JICA Soudan Entretiens avec : Autorité des Autoroutes nationales, et les Douanes soudanaises
	27	Lundi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère des Finances et de la Planification économique, Ministère du Commerce, Ministère de l'Agriculture et des Forêts, Chemins de fer du Soudan
	28	Mardi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère de l'Industrie, Ministère de l'Agriculture et des Forêts, Ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles et du Développement urbain, Ministère de l'Investissement, River Transport Corporation, et Sudan Port Corporation
29	Merc	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère des Ressources en Eau, de l'Irrigation et de l'Électricité Visite de courtoisie : Ambassade du Japon au Soudan Compte rendu à : JICA Soudan 	
		<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Eastern Africa Power Pool 	
30	Jeudi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère de l'Énergie et des Barrages, Ministère du Pétrole, Ministère de l'Information, des Télécommunications et des Services postaux, et South Sudan Electricity Corporation 	
		Déplacement (Khartoum - Addis Abeba)	
31	Ven	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Agence éthiopienne des Routes (Ethiopian Road Agency) et Autorité éthiopienne des Routes (Ethiopian Roads Authority) 	
Avril	1	Samedi	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
	2	Dim	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Délégation du Soudan du Sud (Atelier), Ministère des Finances et de la Planification, Ministère de l'Agriculture et de la Sécurité alimentaire, Ministère des Mines, Ministère des Routes et des Ponts, Ministère des Transports, Autorité routière, Douanes du Soudan du Sud et Délégation du Soudan du Sud
	3	Lundi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère du Commerce et de l'Industrie, Bureau des normes du Soudan du Sud, et Délégation du Soudan du Sud (Atelier de synthèse)
	4	Mardi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère de l'Agriculture et des Ressources naturelles, Agence éthiopienne des affaires maritimes, Ministère des Transports
	5	Merc	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Ministère du Commerce, Ministère des Mines, du Pétrole et du Gaz naturel, Ethiopian Railway Corporation, Ethiopian Airlines, Institut de développement de l'industrie textile et Institut de développement de l'industrie du cuir
	6	Jeudi	<ul style="list-style-type: none"> Entretiens avec : Affaires éthiopiennes de l'Immigration et de la Nationalité, Ethiopian Toll Roads Enterprise, Industrial Park Development Corporation, et Kaizen Institute

Première étude : Ethiopie Djibouti Soudan Soudan du Sud Rwanda 		
Date	Activités	
7	Ven	• Entretiens avec : la Commission de Planification Nationale (National Planning Commission) et Ministère du Travail et des Affaires Sociales
8	Samedi	• Entretiens avec : Administration éthiopienne des recettes et des douanes
9	Dim	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
10	Lundi	• Entretiens avec : Ministère des Forêts, de l'Environnement et du changement climatique, Ministère des entreprises publiques et des Ressources humaines, Ministère de la Planification de l'urbanisme et du Logement, Ministère des Mines, du Pétrole et du Gaz naturel, Ethiopian Shipping & Logistics Service Enterprise (ESLSE), et Port sec de Modjo
11	Mardi	• Entretiens avec : Ministère des Mines et du Pétrole • Compte rendu à : JICA Ethiopie
12	Merc	• Entretiens avec : Autorité fédérale des Transports Déplacement (Addis Abeba – Dubai)
13	Jeudi	Déplacement (Dubai- Tokyo)

Note 1: Les entretiens avec les CER (COMESA, IGAD, EAC, et NEPAD) ont eu lieu à Kigali, au Rwanda, durant la conférence sur les OSBP.

Note 2: Quelques membres de l'équipe d'étude se sont déplacés de manière plus indépendante et certaines réunions se sont tenues dans différents pays à la même date.

Note 3: La délégation du Soudan du Sud a été invitée à Addis Abeba pour des réunions et des entretiens en raison de la réglementation relative à la sécurité qui ne permettait pas à l'équipe d'étude de se rendre au Soudan du Sud.

Note 4: La liste des membres officiels de chaque agence gouvernementale est jointe à l'Annexe 1 pour référence.

Tableau 1.5.2 Calendrier de la deuxième étude sur site

Seconde étude de terrain : Ethiopie Djibouti 			
Date	Activités		
May	21	Dim	Déplacement (Tokyo – Addis Abeba)
	22	Lundi	Déplacement (Addis Abeba - Djibouti)
			• Visite de courtoisie : JICA Djibouti • Entretiens avec : Ministère de l'Équipement et des Transports
	23	Mardi	• Séance de travail avec le gouvernement de Djibouti • Entretiens avec : Douanes et les impôts indirects de Djibouti
	24	Merc	• Entretiens avec : Chambre du Commerce, Djibouti Telecom, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et Ministère de l'Équipement et des Transports
	25	Jeudi	• Entretiens avec : Électricité de Djibouti, Association des transporteurs et exportateurs • Entretiens avec : Entreprise locale privée (B&G.A) • Compte rendu à : JICA Djibouti, et Ambassade du Japon à Djibouti
			Déplacement (Djibouti - Addis Abeba)
	26	Vend	• Entretiens avec : Ministère des Finances et de la Coopération économique, Ministère de l'Agriculture et des Ressources naturelles, Ethiopia Electric Power, et Eastern Africa Power Pool
	27	Samedi	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
	28	Dim	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
	29	Lundi	• Entretiens avec : Agence éthiopienne des recettes et des douanes, Ministère de l'Industrie et Autorité de l'aviation civile éthiopienne • Entretiens avec JETRO
	30	Mardi	• Entretiens avec : Chambre du Commerce, Commission nationale de la planification • Entretiens avec la compagnie privée : MACCFA (transporteur local)
	31	Merc	• Entretiens avec : Entreprise éthiopienne de transport et de services logistiques
	June	1	Jeudi
2		Vend	• Entretiens avec : Port sec de Modjo • Compte rendu à JICA Ethiopie
3		Samedi	Organisation de l'information et des données et Analyse des données

4	Dim	Organisation de l'information et des données et Analyse des données
5	Lundi	• Entretiens avec des entreprises privées : Hiroki (entreprise japonaise), et Green Logistics (transporteur local)
6	Mardi	Déplacement (Addis Abeba - Bangkok)
7	Merc	Déplacement (Bangkok - Tokyo)

Note 1: La seconde étude s'est concentrée sur Djibouti et l'Ethiopie pour le rapport intermédiaire et la collecte des données supplémentaires.

Note 2: Après consultation de la JICA, il s'avère que la visite au COMESA en Zambie, l'étude au Soudan et la visite de la délégation du Soudan du Sud pour réunion ont été annulées.

Note 3: La liste des membres officiels de chaque agence gouvernementale est jointe à l'Annexe 1 pour référence.

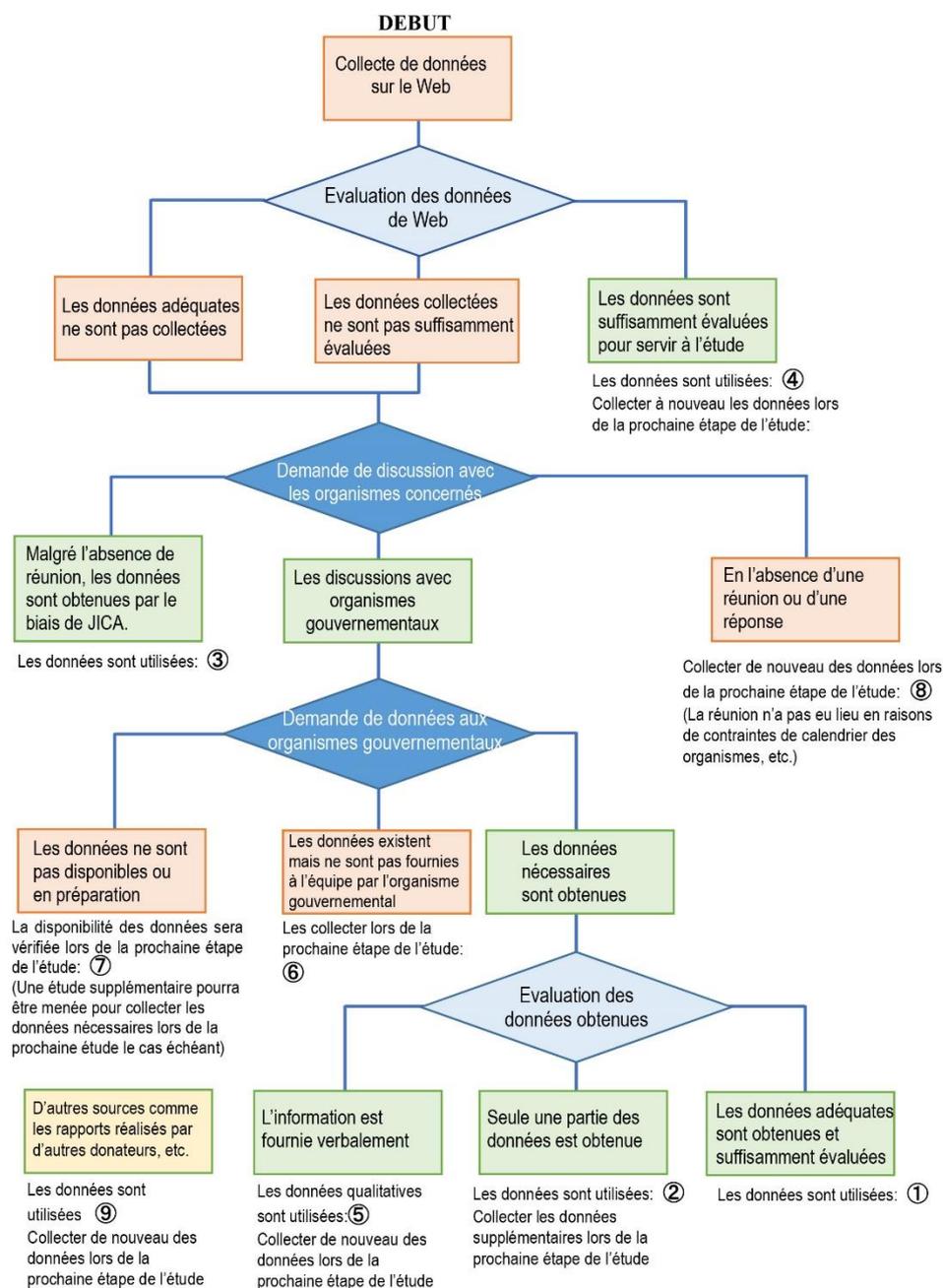
1.6. Méthode principale de l'étude et ses extraits

(1) La méthode et les tâches suivantes ont été menées et rapportées dans les chapitres suivants.

1) Collecte d'informations sur les politiques, plans et systèmes institutionnels existants

- Le but de la collecte de données de cette enquête est d'identifier la disponibilité des données et des informations nécessaires ainsi qu'une organisation gouvernementale responsable des données qui serait nécessaire pour la formulation du plan directeur du développement du corridor régional.
- L'élaboration du plan directeur futur étant attendue dans les pays cibles de l'étude il est nécessaire de comprendre la situation actuelle du développement de chaque pays en termes de développement économique, social, et physique incluant les activités industrielles et la préparation des infrastructures. Afin de maximiser la compréhension de la région et de visualiser l'avenir de la région, il est nécessaire de réaliser une collecte de données et d'informations autant que disponibles auprès des agences gouvernementales et les entités publiques et privées concernées devraient être traitées durant l'étude.
- Les données et les informations comprennent mais ne se limitent pas aux statistiques socio-économiques, à la production industrielle et aux statistiques des échanges commerciaux, au développement des infrastructures et aux actions bilatérales et diplomatiques aussi bien qu'à tous les plans et politiques de développement dans une grande variété d'aspects et de secteurs.

L'enquête a été menée selon la procédure de collecte de données et le flux de travail, comme indiqué dans la Figure 1.6.1 suivante. L'état de la collecte de données est aussi indiqué dans le Tableau 1.8.1 ci-après.



Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 1.6.1 Flux des procédures de collecte de données et catégorisation

2) Analyse des rôles et des tâches des organismes gouvernementaux existants

Le développement du futur plan directeur devrait être impliqué dans de multiples secteurs, y compris les secteurs industriels et les infrastructures. Chaque pays ou ses agences gouvernementales en tant que parties prenantes au développement pourrait prendre des secteurs spécifiques à développer ou à partager avec d'autres pays pour créer davantage de connexions et de réseaux. Les CER dans la région cible planifient également des développements, par exemple, la réduction de la pauvreté et le développement industriel, avec des investissements et des infrastructures, et les CER devraient également être des parties prenantes ou des acteurs majeurs du développement intergouvernemental à la région. Ainsi, il existe de nombreux organismes d'exécution concernés allant dans ce sens, et l'étude devrait identifier la structure d'exécution la mieux adaptée pour le développement futur du plan directeur pour des processus efficaces entre les pays de la région. Le Tableau 1.6.1 suivant décrit le point d'analyse des parties prenantes à atteindre dans l'étude susmentionnée.

Tableau 1.6.1 Analyse des parties prenantes

Capacité de planification du plan directeur	Capacité O&M du plan directeur	Capacité de coordination des donateurs et des CER
<ul style="list-style-type: none"> •Portée du travail (autorité, pouvoir) •Expérience de niveau sur l'élaboration de plans directeurs ou apparentés 	<ul style="list-style-type: none"> •Portée du travail (autorité, pouvoir) •Budget (pour les développements industriels et d'infrastructures) 	<ul style="list-style-type: none"> •Nombre d'activités d'assistance des donateurs et de coordination des CER

Source : l'équipe d'étude de la JICA

(2) Concept de développement, Zones cibles potentielles, Organisme d'exécution et Calendrier de mise en œuvre

La revue et l'analyse de toutes les données et informations ainsi que les problématiques discutées avec chaque entité gouvernementale et autres ont été conduites pour identifier les actions nécessaires qui deviendront la base de l'élaboration du futur plan directeur du développement. Sur la base de l'étude des données, la structure organisationnelle d'exécution possible et le calendrier de la planification principale réelle ont été identifiés.

1.7. Structure du Rapport

Ce rapport est organisé comme décrit ci-après.

- Chapitre 1 Ce chapitre explique l'arrière-plan de l'étude du projet, l'objectif et la méthode de l'étude pour la collecte des données préliminaires ainsi que le calendrier de l'étude. La liste des données recueillies est également incluse.
- Chapitre 2 Ce chapitre illustre l'état actuel des pays cibles en termes de conditions naturelles et climatiques, de population, de condition économique, de condition de service social, de développement d'industrie et d'état de l'investissement, de système et de structure politiques et gouvernementales, utilisation des terres et situation de propriété, gestion de ressources en eau, éducation et gestion de ressources humaines et état du commerce.
- Chapitre 3 Ce chapitre décrit les derniers politiques et plans de chaque pays pour le développement régional et industriel. Les dernières lois et réglementations relatives au développement urbain et à la considération environnementale et sociale sont listées en vue du contrôle et de la gestion effective et intégrée du développement dans le futur.
- Chapitre 4 Ce chapitre illustre l'état de commerce de la région cible dans le commerce international (mondial) de même que le commerce interrégional.
- Chapitre 5 Ce chapitre illustre l'état de développement d'infrastructure dans les secteurs des transports, de l'alimentation en énergie, de l'énergie, des télécommunications (câble optique) ainsi que le mécanisme et les ressources humaines prenant en compte la douane, les installations transfrontalières, les services liés aux postes frontaliers uniques et d'autres réglementations, fonctions et services y afférents.
- Chapitre 6 Basé sur la collecte des données et l'étude menée dans les chapitres précédents, les enjeux et défis de développement pour le développement régional, d'industrie et d'infrastructure aussi bien que la structure des organisations de développement sont résumés.
- Chapitre 7 Basé sur les problèmes et défis de développement relevés dans le chapitre 6, ce chapitre indique les recommandations pour l'étude future pour la formulation du plan directeur menée dans la région incluant l'objectif de la prochaine étude, la zone cible, l'étendue et le calendrier de l'étude proposées et provisoires.

1.8. Situations de la collecte des données nécessaires dans la présent étude

Le tableau suivant résume l'état de la collecte des données dans la présente étude. Les numéros encadrés de 1 à 9 renvoient aux mêmes numéros encadrés figurant dans la Figure 1.6.1 plus haut, et les organisations responsables de la collecte des données sont indiquées dans la ligne inférieure de chaque case⁶.

⁶ Les données listées pour la cible de collecte pendant l'étude devraient être considérées comme nécessaires pour la formulation du plan directeur de développement du corridor régional dans le stade futur.

Légendes des numéros encadrés (voir également la Figure 1.6.1) :

- ① =Obtenu auprès de la (des) contrepartie(s)
- ② =Obtenu en partie auprès de la (des) contrepartie(s)
- ③ =Obtenu par l'entremise de la JICA
- ④ =Obtenu à partir d'un (de) site web(s)
- ⑤ =Expliqué verbalement par la (les) contrepartie(s)
- ⑥ =Il est informé que la contrepartie dispose les données/informations, toutefois ces dernières n'ont pas été obtenues pour des raisons propres à la contrepartie.
- ⑦ =Les données/informations ne sont pas disponibles, ni prêtes, ou elles sont en cours de préparation. Par conséquent, elles n'ont pas été acquises.
- ⑧ =Aucune réunion n'a été tenue avec la contrepartie et/ou les données/informations n'ont pas été fournies ni répondues.
- ⑨ =D'autres ressources incluant les rapports disponibles, etc.

Tableau 1.8.1 Situation de la collecte des données

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Chapitre 2 : Situations actuelles des pays cibles					
Données météorologiques et climatiques	2.1	④ ClimaTemps	④ ClimaTemps	④ ClimaTemps	④ ClimaTemps
Données démographiques	2.2	①, ④ DISED	①, ④ ANSE ⁷	⑥, ④	⑦, ④
PIB de la région cible	2.3	②, ④ DISED	②, ④ ANSE	②, ④ MFPE ⁸	④
PIB régional	-	⑧	⑦	⑧	⑧
PIB régional des communautés économiques régionales	2.3.2	④ IDM ⁹	④ IDM	④ IDM	④ IDM
Part du PIB liée au secteur d'industrie	2.3.3	② DISED	② ANSE	② MFPE	② MFP ¹⁰
Taux d'emploi et taux de chômage	2.3.4	④ OIT ¹¹ , IDM	④ OIT, IDM	④ OIT, IDM	④ OIT, IDM
Revenue	2.3.4	⑧, ④ OIT, IDM	⑧, ④ OIT, IDM	⑧, ④ OIT, IDM	⑧, ④ OIT, IDM
Indicateur de développement social		④ PNUD ¹²	④ PNUD	④ PNUD	④ PNUD
Efficacité de développement agricole	2.4.1	④ IDM	④ IDM	④ IDM	④ IDM
Valeur de l'investissement direct étranger	2.4.6	④ IDM	④ IDM	④ IDM	④ IDM

⁷ Agence Nationale de Statistique de l'Éthiopie (ANSE) /ENSA

⁸ Ministère des Finances et de la Planification Économique (MFPE), Soudan / MFPE

⁹ Indicateur du Développement dans le Monde (IDM), Banque mondiale / WDI

¹⁰ Ministère des Finances et de la Planification (MFP), Soudan du Sud / MFP

¹¹ Organisation Internationale du Travail (OIT) / ILO

¹² Programme de Développement des Nations Unies (PNUD) / UNDP

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Préparation des infrastructures de base Taux de revêtement des voies, Accessibilité à l'alimentation électrique et à l'eau saine	2.5	④ IDM	④ IDM	④ IDM	④ IDM
Division administrative du pays	2.6	④	④	④	④
Structure politique	2.6	⑤	⑤	⑤	⑤
Structure et organisation institutionnelles	2.6	④ Gouv. Site du portail internet			
État de l'utilisation de terres	2.7	④ MHUE ¹³	④ MDUH ¹⁴	④ MERNDU ¹⁵	⑤, ④ MHPP ¹⁶
Propriété foncière et système de cadastre foncier	2.7	⑤ MHUE	⑤ MDUH	⑤ MENRUD	⑤, ④ MHPP
Loi et réglementation de la protection de la nature	2.7	⑥ MHUE	⑥ MFECC ¹⁷	⑥ MENRUD	⑥ MEF ¹⁸
Gestion des données hydrauliques et de ressources en eau	2.8	⑧ MAEPERH ¹⁹	⑧	⑦ MRHIE ²⁰	⑧
Loi et réglementation pour l'utilisation et la gestion des ressources en eau	2.8	⑧	⑧	⑧	⑧
Taux d'inscription scolaire	2.9	④ IDM	④ IDM	④ IDM	④ IDM
Taux d'alphabétisation	2.9	④ IDM	④ IDM	④ IDM	④ IDM
Loi et réglementation pour l'éducation	2.9	⑥ MENFP ²¹	⑧ Ministère de l'éducation	⑧ Ministère de l'éducation	⑧ MEGI ²²

¹³ Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE) de Djibouti / MHUPE

¹⁴ Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat (MDUH), Éthiopie / MUDH

¹⁵ Ministère de l'Environnement, des Ressources Naturelles et du Développement Urbain (MERNDU) du Soudan / MENRUD

¹⁶ Ministère de l'Habitat et de la Planification Physique (MHPP) du Soudan du Sud / MHPP

¹⁷ Ministère des Forêts, de l'Environnement et du Changement Climatique (MFECC) de l'Éthiopie / MFECC

¹⁸ Ministère de l'Environnement et des Forêts (MEF) du Soudan du Sud / MEF

¹⁹ Ministre de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Élevage et des Ressources halieutiques (MAEPERH) de Djibouti / MALFWR

²⁰ Ministère des Ressources Hydriques, de l'Irrigation et de l'Électricité (MRHIE) du Soudan / MWRIE

²¹ Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP) de Djibouti / MNEVT

²² Ministère de l'Éducation Générale et des Instructions (MEGI), du Soudan du Sud / MGEI

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Données commerciales (Import/Export) Valeur à prix (Code SH 4) (Code SH à 4 chiffres)	2.10	④	④	④	⑦
Tableau entrée-sortie	7.4.5	⑧	④ IED ²³	⑧	⑧
Chapitre 3: Politiques, plans et direction de développement actuelle de chaque pays cible					
Plans et politiques de développement national	3.1	① MFE ²⁴	① MFCE ²⁵	① MFPE	① MFP
Plans de développement industriel	3.1	② MFE	② Ministère de l'industrie	② Ministère de l'industrie	② MCI ²⁶
Plans de commerce	3.1	⑧	② Ministère du commerce	② Ministère du commerce	② MCI
Plans de développement agricole	3.1	② MAEPERH	② MARN ²⁷	② MAF ²⁸	⑧
Plans de développement urbain	3.1	① MHUE	① MDUH	⑥ MERNDU	⑧ MHPP
Loi et réglementation de développement urbain	3.1	⑤ MHUE	⑤ MDUH	⑤ MERNDU	⑤ MHPP
Loi et réglementation pour les considérations environnementales et sociales	3.1	⑤ MHUE	⑤ MFECC	⑤ MERNDU	⑤ MHPP
Loi et réglementation pour l'investissement	3.1	② MFE	② CIE ²⁹	⑤ Ministère de l'investissement	⑤ MFE
Statistiques de la production agricole	3.1	② MAEPERH	① MARN	② MAF	⑧
Statistiques pour la production de l'élevage et de la pêche	3.1	② MAEPERH	② ANSE	⑧	⑧
Statistiques pour la production du secteur manufacturier et de transformation	3.1	⑧	⑥ Ministère de l'industrie	⑧	⑧

²³ Institut Ethiope de Développement (IED) / EDI

²⁴ Ministère des Finances et de l'Économie (MFE) de Djibouti / MFE

²⁵ Ministère des Finances et de la Coopération Économique (MFCE) de l'Éthiopie / MFEC

²⁶ Ministère du Commerce et de l'Industrie (MCI) du Soudan du Sud / MTI

²⁷ Ministère de l'Agriculture et des Ressources Naturelles (MARN) de l'Éthiopie / MANR

²⁸ Ministère de l'Agriculture et des Forêts (MAF) du Soudan / MAF

²⁹ Commission d'Investissement de l'Éthiopie (CIE) / EIC

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Plans de développement de parcs industriels	3.1	② APZFD ³⁰	② CEDPI ³¹	②、⑤ Ministère de l'industrie Ministère de l'investissement	② MCI
État financier du gouvernement, etc.	3.6	⑥, ④ MFE	⑥, ④ MFCE	⑥, ④ MFPE	⑥, ④ MPE
Activités du COMESA Autorité du Corridor de Djibouti	3.7	⑤ COMESA	⑤ COMESA	⑤ COMESA	⑤ COMESA
Activités de l'IGAD Autorité du Corridor de Djibouti	3.7	⑤ IGAD	⑤ IGAD	⑤ IGAD	⑤ IGAD
Projets et activités des donateurs	3.8	④ Gouv. Site du portail internet	④ Gouv.. Site du portail internet	④ Gouv.. Site du portail internet	④ Gouv.. Site du portail internet
Chapitre 4: Activités de négociation actuelles et statut des pays cibles					
Données de commerce (imports/exports : Volume) Code SH à 4 chiffres	4	④	④	④	⑦
Itinéraire pour import/export	4.1	④	④	④	④
Statistiques de commerce bilatéral	4.2	④	④	④	④
Itinéraire commercial	4.3	⑤ Sociétés privées	① Douanes, SECSL ³²	⑧	⑧
Coûts et temps logistiques	4.3	⑤ Sociétés privées	① Douanes, SECSL	⑧	⑧
Processus logistiques	4.3	⑤ Douanes	① AEAM ³³	⑧	⑧
Volume logistique par voie de transport	4.3	⑦	①	⑦	⑦
Temps de transport par destination par mode	4.3	②	②	⑦	⑦
Coût de transport par destination par mode	4.3	②	②	⑦	⑦

³⁰ Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti (APZFD) / DPFZA

³¹ Commission éthiopienne de développement de parc industriel (CEDPI) / EIPDC

³² Société éthiopienne de chargement et de service logistique (SECSL) / ESLSE

³³ Agence Ethioipienne des Affaires Maritimes (AEAM) / EMAA

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Chapitre 5: Statut de développement du secteur de l'infrastructure et plans futurs					
Infrastructure de transport					
Plan de développement (route)	5.1.1	⑤ ADR ³⁴	① AER ³⁵	⑥ ANA ³⁶	⑦
Plan du réseau (route)	5.1.1	② ADR	① AER	⑥ ANA	① ARSS ³⁷
Nombre de véhicules immatriculés (route)	5.1.1	⑥ APZFD ³⁸	⑥ AFT ³⁹ , ATVAA ⁴⁰ ATVDD ⁴¹	⑧ MTRB ⁴²	⑦
Volume de trafic par type de véhicule (route)	5.1.1	⑦	④ AER	⑥ ANA	⑦
Norme de conception (route)	5.1.1	⑤ ADR	① AER	⑥ ANA	⑤ ARSS
Réglementation (route)	5.1.1	⑥ ADR	④	⑥ ANA	② ARSS
Organisation O&M (exploitation et maintenance) (route)	5.1.1	② ADR	② AER	② ANA	② ARSS
État financier (route)	5.1.1	⑥ ADR	② AER	② ANA	⑥ ARSS
Plan de développement (maritime)	5.1.2	② APZFD	—	② SPM ⁴³	—
Volume de cargaison traitée (maritime)	5.1.2	②, ④ MET ⁴⁴	—	②, ④ SPM	—
Capacité de manutention des cargaisons (maritime)	5.1.2	② APZFD	—	① SPM	—
Disposition du port (maritime)	5.1.2	⑤ APZFD	—	① SPM	—
Spécification des installations portuaires (maritime)	5.1.2	② APZFD	—	② SPM	—
Équipement de manutention des cargaisons (maritime)	5.1.2	⑥ APZFD	—	② SPM	—
Réglementations (maritime)	5.1.2	⑥ APZFD	—	⑥ SPM	—
Organisation O&M	5.1.2	②	—	②	—

³⁴ Agence Djiboutienne des Routes (ADR) / DRA

³⁵ Autorité Éthiopienne des Routes (AER) / ERA

³⁶ Agence Nationale des Autoroutes (ANA) / NHA

³⁷ Autorité des Routes du Soudan du Sud (ARSS) / SSRA

³⁸ Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti (APZFD) / DPFZA

³⁹ Autorité Fédérale de Transport (AFT) / FTA

⁴⁰ Autorité de Transport de la Ville d'Addis Ababa (ATVAA) / AACTA

⁴¹ Autorité de Transport de la Ville de Dire Dawa (ATVDD) / DDCTA

⁴² Ministère de Transport, des Routes et des Ponts (MTRP) / MTRB

⁴³ Société des ports maritimes (SPM) (Soudan) / SPC

⁴⁴ Ministère de l'Équipement et de Transport (MET) / MET

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
(maritime)		APZFD		SPM	
État financier (maritime)	5.1.2	⑥ APZFD	—	⑥ SPM	⑥ APZFD
Plan de développement (chemin de fer)	5.1.3	⑤ SDCF ⁴⁵	① SECF ⁴⁶	① SSCF ⁴⁷	—
Plan du réseau ferroviaire (chemin de fer)	5.1.3	⑥ SDCF	① SECF	① SSCF	—
Volume de passagers et de marchandises (chemin de fer)	5.1.3	⑦ SDCF	⑦ SECF	② SSCF	—
Capacité de transport (chemin de fer)	5.1.3	⑦ SDCF	⑦ SECF	⑦ SSCF	—
Fréquence d'exploitation (chemin de fer)	5.1.3	② SDCF	② SECF	⑥ SSCF	—
Spécifications (chemin de fer)	5.1.3	⑤ SDCF	① SECF	② SSCF	—
Nombre de matériels roulants (chemin de fer)	5.1.3	⑥ SDCF	⑤ SECF	① SSCF	—
Réglementation (chemin de fer)	5.1.3	⑥ SDCF	② SECF	⑥ SSCF	—
Organisation O&M (chemin de fer)	5.1.3	⑤ SDCF	⑤ SECF	⑤ SSCF	—
État financier (chemin de fer)	5.1.3	⑦ SDCF	⑦ SECF	⑥ SSCF	—
Plan de développement (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC ⁴⁸	⑥ AEAC ⁴⁹	⑧ AAC ⁵⁰	⑧ AAC ⁵¹
Spécifications de l'aéroport (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC	⑥ AEAC	⑧ AAC	⑧ AAC
Destinations (transport aérien)	5.1.4	④	① ET ⁵²	④	④
Avions de ligne en exploitation dans la région (transport aérien)	5.1.4	④	④	④	④
Volume de marchandises (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC	② ET	⑧ AAC	⑧ AAC

⁴⁵ Société Djiboutienne des Chemins de Fer (SDCF)

⁴⁶ Société Ethiope de Chemins de Fer (SECF) / ERC

⁴⁷ Société Soudanaise de Chemins de Fer (SSCF) / SRC

⁴⁸ Autorité de l'Aviation Civile (AAC)

⁴⁹ Autorité éthiopienne de l'aviation civile (AEAC) / ECAA

⁵⁰ Autorité de l'Aviation Civile (AAC) (Soudan) / CAA

⁵¹ Autorité de l'Aviation Civile (Soudan du Sud)

⁵² Ethiopian Airlines / ET

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Réglementations (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC	④	⑧ AAC	⑧ AAC
Organisation O&M (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC	② AEAC	⑧ AAC	⑧ AAC
État financier (transport aérien)	5.1.4	⑧ AAC	⑥ ET	⑧ AAC	⑧ AAC
Plan de développement (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑤ STF ⁵³	⑧ STF ⁵⁴
Plan du réseau et carte de situation de ports (transport fluvial)	5.1.5	—	—	④	④
Spécifications de port fluvial (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑥ STF	⑧ STF
Equipment de manutention des marchandises (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑥ STF	⑧ STF
Volume de marchandises (transport fluvial)	5.1.5	—	—	② STF	⑧ STF
Réglementations (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑥ STF	⑥ STF
Organisation O&M (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑤ STF	⑧ STF
État financier (transport fluvial)	5.1.5	—	—	⑥ STF	⑥ STF
Plan de développement (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF ⁵⁵	⑤ SECSL	⑤ STF	—
Volume de manutention des marchandises (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	② SECSL	⑥ SSCF	—
Temps de séjour (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	② SECSL	⑥ SSCF	—
Carte de situation (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	③ SECSL	⑤ SSCF	—
Spécifications des installations (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	⑤ SECSL	② SSCF	—
Équipement de manutention des marchandises (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	⑥ SECSL	⑥ SSCF	—
Réglementations (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	④	⑥ SSCF	—
O&M (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	② SECSL	② SSCF	—

⁵³ Société de transport fluvial (STF) (Soudan) / RTC

⁵⁴ Société de transport fluvial (STF) (Soudan du Sud)

⁵⁵ Compagnie djiboutienne des Ports Secs et des Zones Franches (CDPSZF) / DDPFZCO

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
État financier (port sec)	5.1.6	⑧ CDPSZF	⑥ SECSL	⑥ SSCF	—
Infrastructures immatérielles					
Loi concernant la gestion des douanes	5.2	①	①	④	④
Plan stratégique des douanes	5.2	⑥	⑥	⑧	⑦
Cadre législatif et de réglementation pour la mise en œuvre des normes	5.2	⑨	⑨	⑨	⑨
Plan d'action IGAD / OSBP (poste frontière unique)	5.2	⑨	⑨	⑨	⑨
Cadre législatif et de réglementation pour la facilitation de transport	5.2	⑨	⑨	⑨	⑨
Études sur dispositif de temporisation	5.2	⑧	⑧	⑧	⑧
État de l'application des régimes de commerce international et régional	5.2.1	②, ⑨ Douanes de Djibouti	②, ⑨ Autorité éthiopienne de revenue et douanes (AERD)	⑨	⑤, ⑨ Service des douanes du Soudan du Sud / SDSS
Niveau de standardisation et d'harmonisation des documents, processus et procédures	5.2.1 5.2.2	⑤ Douanes de Djibouti Police Nationale et Immigration (PNI)	⑤ ERCA, Affaires Immigration et Nationalité de l'Éthiopie (AINE)	①, ④ Autorité des douanes	⑤ SDSS
Niveau de performance des services de transit	5.2.1	① Douanes de Djibouti	① ERCA	⑧	⑤ SDSS
Initiatives pour le renforcement de capacités	5.2.1 5.2.2	① Douanes de Djibouti, PNI	① ERCA AINE	⑧	⑤ Délégation du Soudan du Sud
Niveau et mécanisme de la collaboration entre les pays du corridor	5.2.1 5.2.2	① Douanes de Djibouti, PNI	① ERCA AINE	⑧	⑤ Délégation du Soudan du Sud
Mécanisme pour la diffusion des informations au public et aux agences concernées	5.2.1	① Douanes de Djibouti	① ERCA	⑧	⑤ SDSS, Bureau de Normes du Soudan du Sud / BNSS

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Niveau de performance des services portuaires (manutention des cargaisons, temps de séjour des cargaisons, services à la clientèle, etc.)	5.2.1	⑤, ④ Douanes de Djibouti Autorité de Port de Djibouti Agence de services de transit maritime	⑤ Autorité éthiopienne des affaires maritimes	⑧	—
Niveau et mécanisme de la collaboration entre le secteur public et le secteur privé	5.2.1	⑤ Douanes de Djibouti, Chambre du Commerce	⑤ ERCA AINE	⑧	⑤ SDSS, BNSS
Fonctions et rôles des services d'immigration	5.2.2	⑤ NPI	⑤ EINA	⑧	⑧
État de l'application des normes régionales et internationales relatives à la quarantaine	5.2.3	① Centre régional de quarantaine de bétail de Djibouti	⑥ Agence éthiopienne des normes	⑧	⑤ BNSS
Niveau de l'harmonisation des normes de quarantaine dans le corridor	5.2.3	⑤, ① Centre régional de quarantaine de bétail de Djibouti	⑥ Agence éthiopienne des normes	⑧	⑤ BNSS
État de la mise en place des routes régionales et des installations de commerce et de transport	5.2.4	⑤, ⑨ Ministère de Transport	⑤, ⑨ Autorité Ethiopienne des Routes	⑨	⑨
État de la mise en place des établissements de l'OSBP (pote frontalière unique)	5.2.4	⑨	⑤, ⑨ ERCA	⑨	⑤, ⑨ SDSS
Infrastructures énergétiques					
Réserve de pétrole et de gaz	5.3.1	—	① MMPGN ⁵⁶	④	④
Loi sur les industries pétrolières et de gaz	5.3.1	⑧	⑧	⑧	⑧
Normes techniques sur le pétrole et le gaz	5.3.1	⑧	⑧	⑧	⑧

⁵⁶ Ministère des Mines, du Pétrole et du Gaz Naturel (MMPGN) de l'Éthiopie / MMPNG

Données nécessaires à la formulation du plan directeur	Section du rapport	Djibouti	Éthiopie	Soudan	Soudan du Sud
Aperçu du pétrole brut et du pétrole Pipeline de production	5.3.1	⑤ MENR ⁵⁷	⑤ MMPGN	④	④
Liste des installations de raffinerie pétrolière	5.3.1	—	—	④	④
Infrastructures d'alimentation électrique					
Loi sur l'électricité	5.3.2	⑧	⑧	⑧	⑧
Normes technique sur équipement électrique	5.3.2	⑧	⑧	⑧	⑧
Code de réseau	5.3.2	⑧	⑧	⑧	⑧
Demande de pointe (MW) et Demande en énergie (GWh)	5.3.2	① EdD ⁵⁸	① EdE ⁵⁹	④	② SESS ⁶⁰
Liste des centrales électriques	5.3.2	① EdD	① EdE	④	② SESS
Liste des lignes de transmission et des postes électriques incluant des lignes d'interconnexion	5.3.2	① EdD	① EdE	④	② SESS
Plan directeur du système d'énergie	5.3.2	③	③	⑧	⑦
Diagramme de réseau de transmission	5.3.2	① EdD	① EdE	④	⑦
Infrastructures de télécommunication (Câble optique)					
Loi sur la télécommunication	5.3.3	⑧	⑧	⑧	⑧
Normes techniques sur la télécommunication	5.3.3	⑧	⑧	⑧	⑧
Diagramme de réseau des fibres optiques	5.3.3	⑥	⑥	⑧	⑦
Liste des câbles de fibre optique	5.3.3	①	⑥	⑧	⑦
État de connexion avec câble sous-marine	5.3.3	④	—	④	—

Source: Equipe d'étude de la JICA

⁵⁷ Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles (MENR) / MENR

⁵⁸ Électricité de Djibouti (EdD)

⁵⁹ Électricité de l'Éthiopie (EdE) / EEP

⁶⁰ Société d'électricité du Soudan du Sud (SESS) / SSEC

Chapitre 2

CHAPITRE 2 Situation actuelle des pays cibles de l'étude

Ce chapitre traite et présente l'état général des pays cibles pour le développement du corridor régional en termes de climat naturel, de statut socio-économique, d'activités industrielles, de gouvernement et de situation financière des pays. La visualisation du statut de chaque pays devrait notamment aider à identifier les besoins potentiels et les développements nécessaires qui devraient être pris en compte dans la future élaboration du plan de développement du corridor. Il est également important d'identifier un développement possible qui pourrait être réalisé par la coopération multilatérale pour le développement en vue d'une intégration régionale qui n'a pas encore été réalisée. Les informations générales contenues dans ce chapitre pourraient devenir une source de base permettant d'identifier les potentiels de développement de chaque pays.

2.1. Condition naturelle des pays cibles de l'étude

Les pays cibles de l'étude sont situés dans la région appelée la « Corne de l'Afrique ». En ce qui concerne la nature géographique des quatre pays cibles, la région indique une nette différence entre deux conditions : Djibouti et le Soudan font face à la mer Rouge et au golfe d'Aden avec une longue ligne côtière, tandis que l'Éthiopie et le Soudan du Sud sont des pays sans littoral.

Le profil météorologique de la région cible est une région aride ou semi-aride avec moins de 600 mm de pluie par an sur environ 70% de la superficie des quatre pays, tandis qu'environ 46% de la superficie terrestre est désignée comme étant des terres non productives¹ selon les catégories d'utilisation des sols. La région pourrait facilement être touchée par une grave sécheresse et est considérée comme l'une des régions les plus fragiles face au changement climatique. D'autre part, la région a une grande variété d'altitude allant de 150m à 4,600m avec aussi de larges variétés de productions agricoles avec des écosystèmes naturels tels que l'Éthiopie avec des précipitations plus élevées pour un plus grand potentiel d'expansion de la production agricole, bien que les terres cultivées occupent moins de 10 % de l'ensemble des terres des quatre pays.

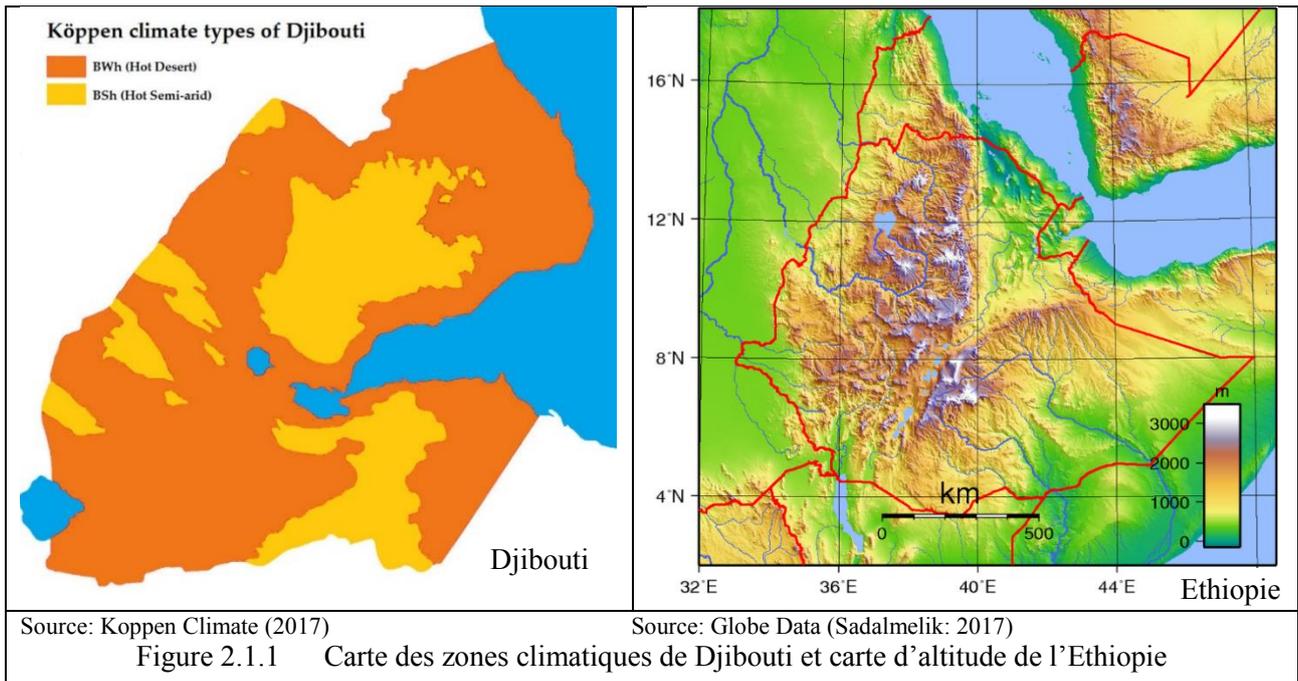
En outre, il existe des ressources naturelles non développées dans la région cible qui devraient être considérées comme une cible potentielle élevée du point de vue du développement industriel. Le Nil² traversant le Soudan du Soudan du Sud et de l'Éthiopie vers l'Égypte, le fleuve apporte aussi un fort approvisionnement en énergie hydroélectrique pour le développement industriel. Ces ressources naturelles devraient disposer d'un potentiel plus élevé de développement.

Djibouti a un climat très sévère avec une moyenne de forte température et avec des précipitations très limitées tout au long de l'année, ce qui explique que la production agricole est si limitée (Figure 2.1.1. à gauche).

L'Éthiopie, d'autre part, est située dans une région de haute altitude, environ 2 000 m et plus dans la région Ouest, ce qui fournit au pays un climat plus approprié pour l'agriculture et l'élevage, tandis que les zones à l'Est du pays sont des régions sèches (Figure 2.1.1 à droite).

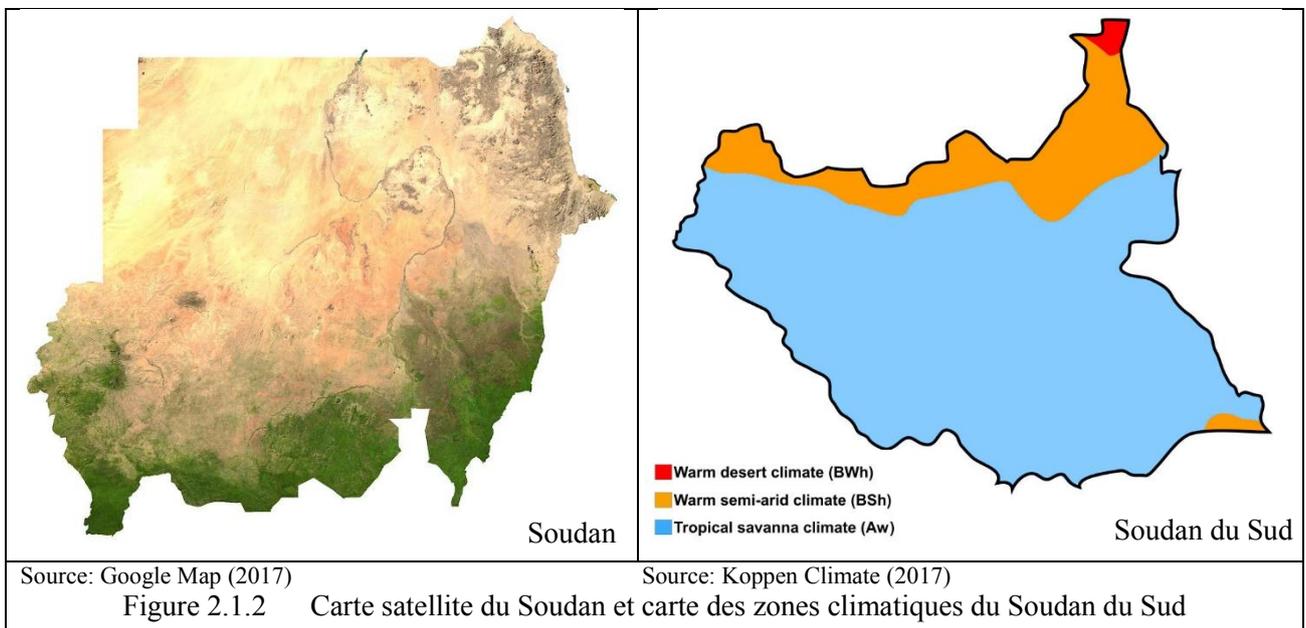
¹ Le terrain qui ne convient à aucune production agricole. Étudié sur la base d'informations fournies lors des audiences gouvernementales ainsi que d'indicateurs du développement mondial, du World Factbook, etc.

² Le Nil Blanc et le Nil Bleu traversent la région.



Le territoire du Soudan est situé sur la bordure orientale du désert tout en bénéficiant des atouts du Nil. Parce que la partie nord du territoire est principalement dans le désert, la plupart des productions agricoles proviennent de la partie sud s'étendant jusqu'à la frontière avec un grand réseau d'irrigation (Figure 2.1.2., à gauche).

Le Soudan du Sud reste une zone avec un climat de savane et le climat global est légèrement plus doux que celui du Soudan. Toutefois le Nil qui court dans le milieu du pays entraîne parfois des inondations et cause des problèmes majeurs pour la production agricole et le système de transport (Figure 2.1.2, à droite).



Les Figures 2.1.3 et 2.1.4 montrent les conditions climatiques de chaque pays cible de l'étude. Djibouti présente un climat sec tout au long de l'année, en particulier de juin à septembre. L'Éthiopie est soumise à des températures plus basses que les autres pays avec des précipitations plus élevées en juillet et en août. Le Soudan est caractérisé par des précipitations concentrées en été. Le Soudan du Sud présente une forte pluviométrie durant la saison d'avril à novembre. Chaque pays a des conditions climatiques différentes, comme indiqué ci-dessous.

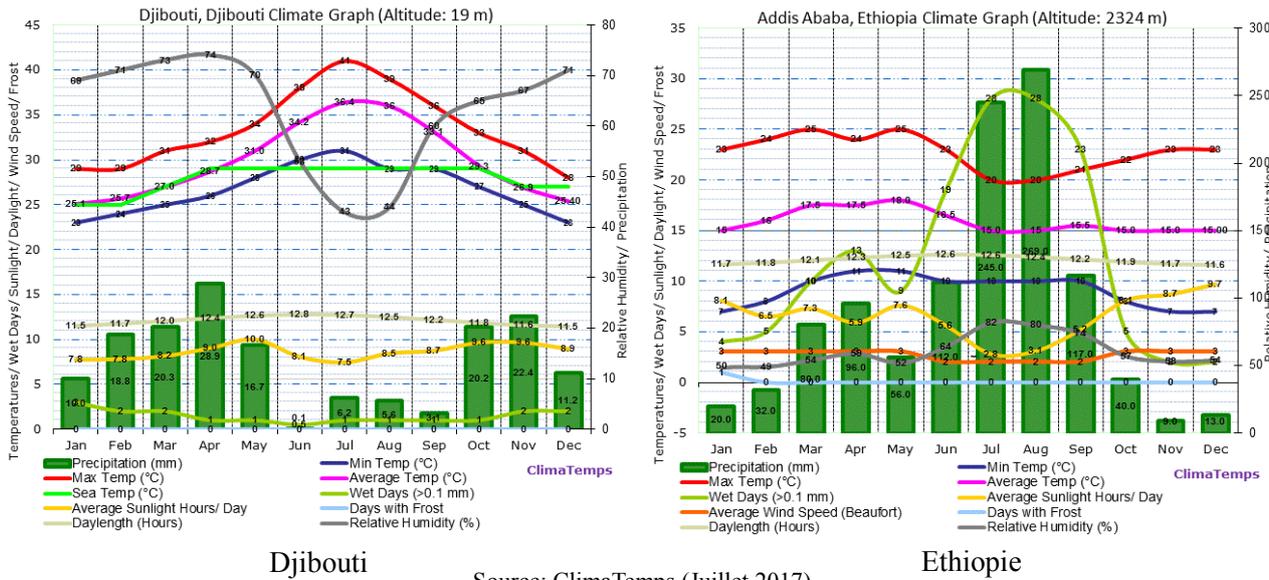


Figure 2.1.3 Comparaison du climat entre les pays cibles de l'étude (Djibouti et Ethiopie)

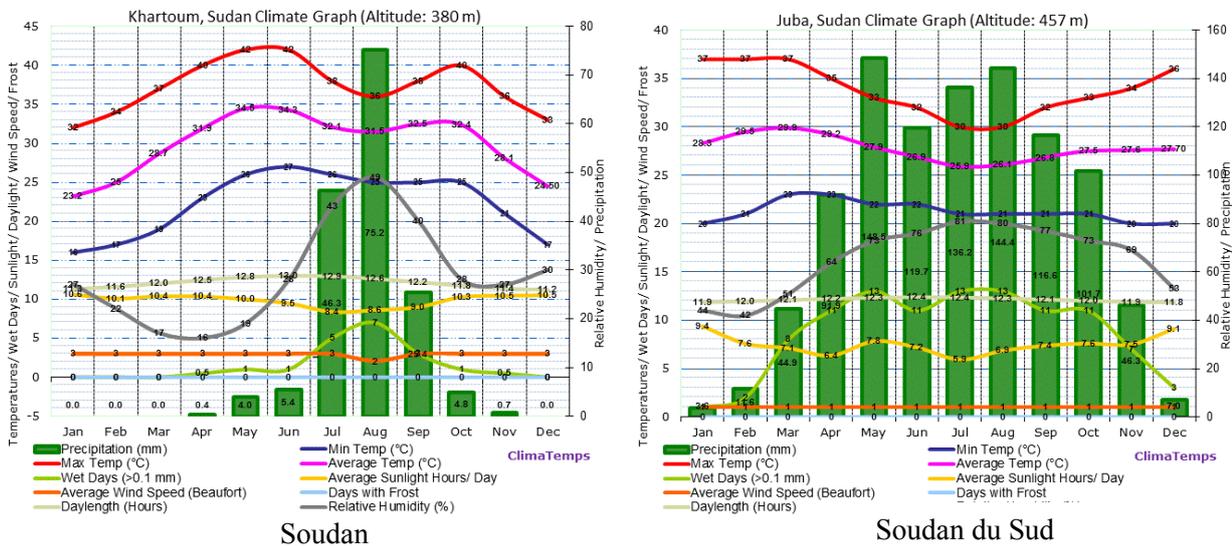
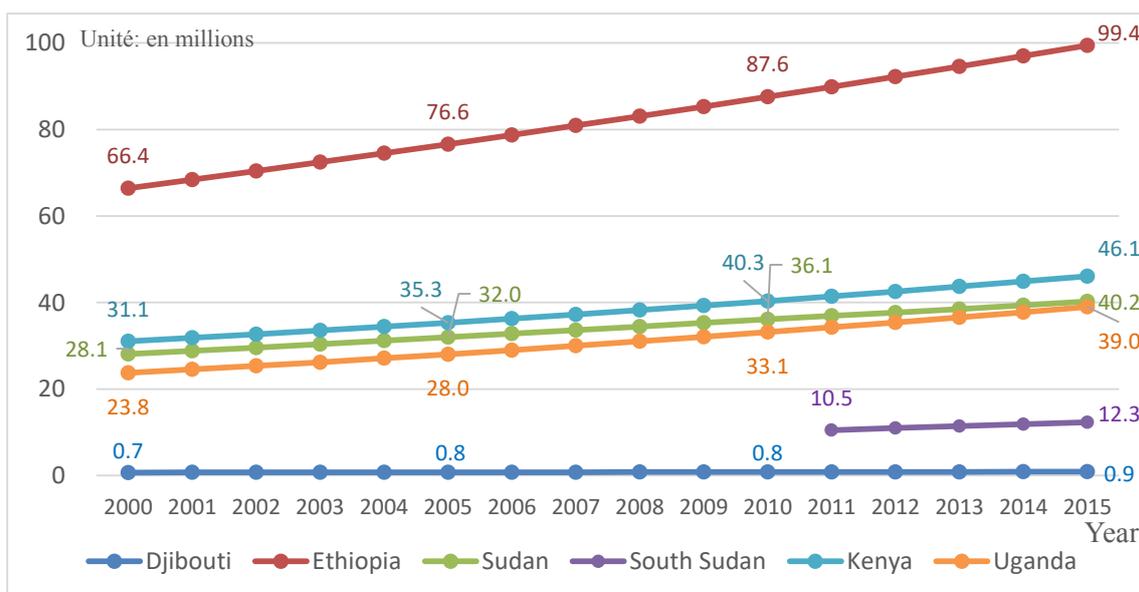


Figure 2.1.4 Comparaison du climat entre les pays cibles de l'étude (Soudan et Soudan du Sud)

2.2. Population de la région cible de l'étude

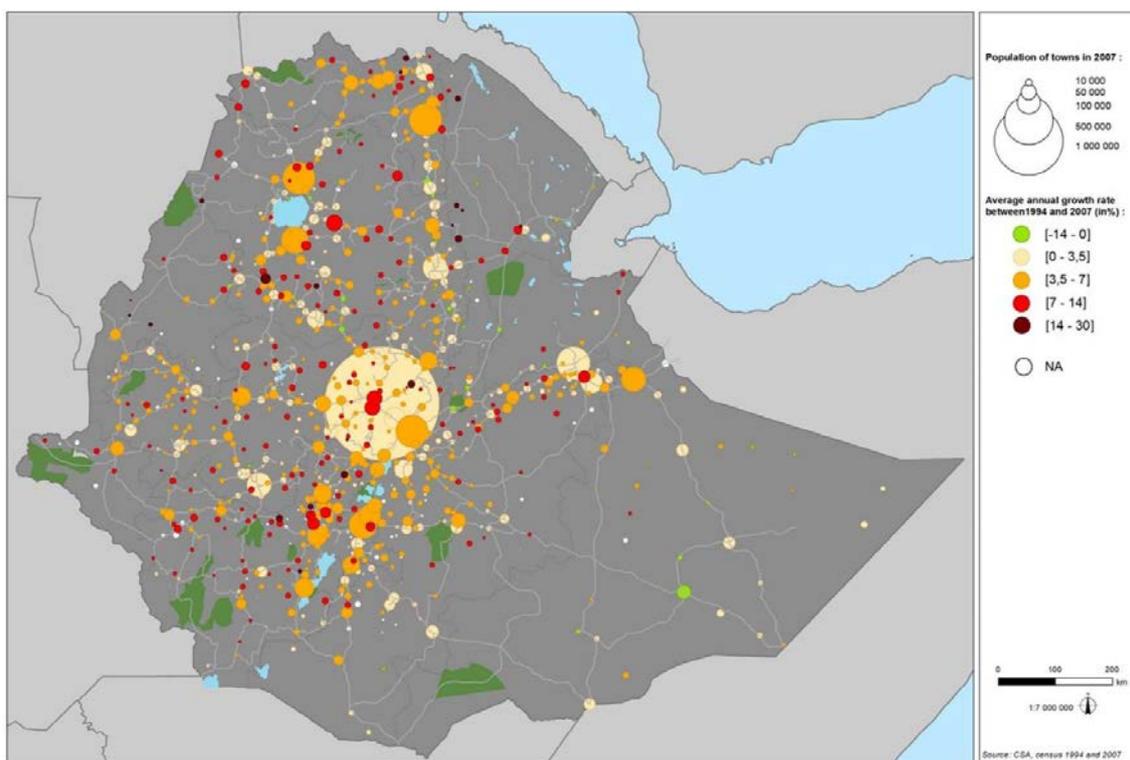
La figure suivante 2.2.1 montre les tendances de croissance démographique de la région cible de l'étude. Les conditions sociales de la population de chaque pays cibles de l'étude ont été étudiées sur la base des données obtenues auprès d'organisations internationales et des données fiables recueillies sur le web et de la Banque mondiale ou des indicateurs du développement mondial, au lieu de travailler à partir des données statistiques de chaque pays, notamment pour garantir la qualité des données. En outre, la population de l'Éthiopie dépasse 99,4 millions d'habitants, qui est d'ailleurs la plus élevée parmi les autres pays, et le Soudan, le Kenya et l'Ouganda suivent avec une population de 39 à 46,1 millions d'habitants. Djibouti a la population la plus restreinte, soit environ 900 mille d'habitants. Les pays cibles présentent une tendance à une croissance en augmentation continue, et l'Éthiopie, entre autres, pourrait connaître une croissance plus importante. Le taux de croissance démographique sur cinq ans de 2010 à 2015 est de 1,33% à Djibouti, de 2,56% en Ethiopie, de 2,18% au Soudan et de 4,17% au Soudan du Sud.



Source: Indicateurs du Développement mondial (unité : en millions)

Figure 2.2.1 Comparaison de la population dans la région cible de l'étude

La répartition et la croissance de la population sont bien étudiées pour identifier les régions en pleine croissance en Éthiopie comme présenté dans le Plan national d'aménagement et de développement urbain en 2016 (National Urban Development Spatial Plan 2016). Selon les autorités gouvernementales compétentes, les développements urbains et les développements industriels sont simultanément dans de nombreuses zones afin d'améliorer chaque développement, et c'est pourquoi les domaines d'intervention potentiels pour le développement doivent être bien intégrés dans ces domaines de développement permettant à l'Éthiopie de constituer un corridor comme hub régional, de sorte que la compréhension des liens du réseau physique de l'Éthiopie devrait être précieuse pour le développement du corridor à l'avenir. La figure suivante 2.2.2 indique la répartition de la population de l'Éthiopie. Comme le montre la figure ci-dessous, la population est concentrée dans les zones reliées par le réseau radial des routes nationales.



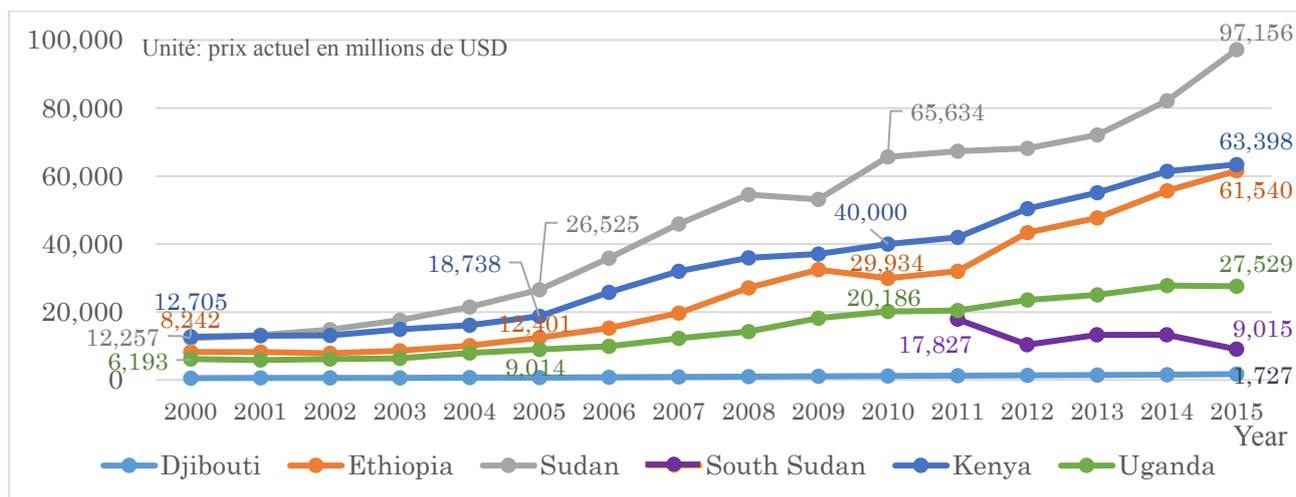
Source: National Urban Development Spatial Plan 2016

Figure 2.2.2 Carte de répartition et croissance de la population

2.3. Conditions économiques de la région cible de l'étude³

2.3.1. Croissance du PIB de la région cible de l'étude

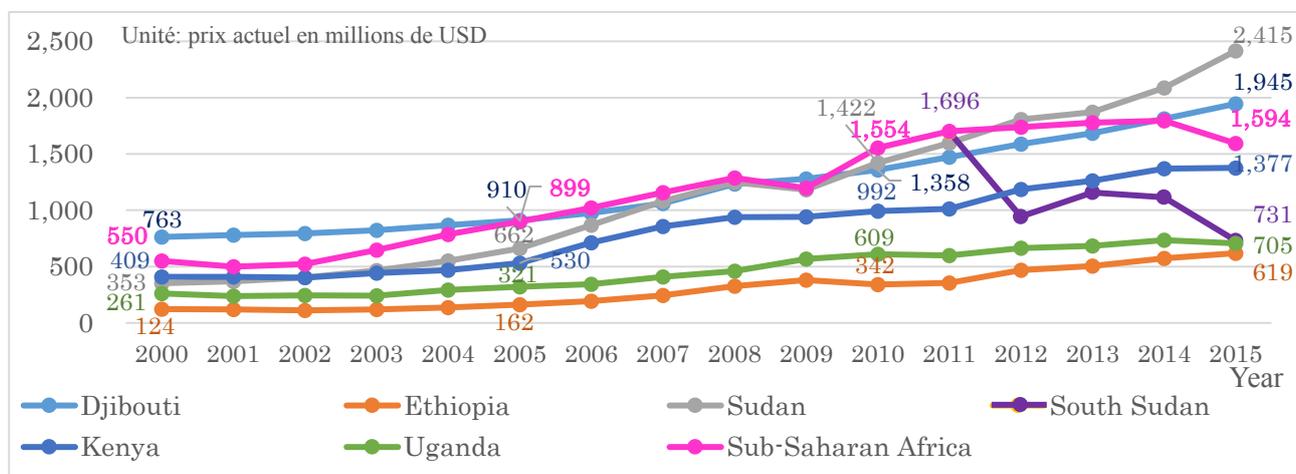
Le PIB croît dans la région cible de l'étude comme indiqué dans la Figure 2.3.1. L'Éthiopie a connu une forte croissance avec un taux annuel moyen d'environ 14 % sur les 15 dernières années, alors que Djibouti présente une augmentation lente avec un taux d'environ 8% et le Soudan du Sud affiche une croissance négative⁴. L'Éthiopie s'est développée économiquement de manière particulièrement rapide depuis 2011 sans avoir eu recours à l'utilisation des ressources minérales naturelles. Le gouvernement de l'Éthiopie prévoit une croissance accrue du PIB au cours de la prochaine décennie.



Source: Indicateurs du Développement mondial (Unité : prix actuel en millions de USD)

Note: Les données pour le Soudan du Sud ne sont disponibles qu'à partir de 2011 après l'indépendance.

Figure 2.3.1 Croissance du PIB dans chaque pays de la région cible de l'étude



Source: Indicateurs de Développement mondial (Unité : prix actuel USD)

Note: Les données pour le Soudan du Sud ne sont disponibles qu'à partir de 2011 après l'indépendance. La région de l'Afrique sub-saharienne est incluse à des fins de comparaison.

Figure 2.3.2 Croissance du PIB par habitant de chaque pays de la région cible de l'étude

Djibouti a la population la plus restreinte et le plus petit PIB, comme le montre la Figure 2.3.2, mais Djibouti a atteint le deuxième PIB par habitant le plus élevé parmi les pays cibles de l'étude depuis 2014, tandis que l'Éthiopie indique le PIB le plus bas par habitant, bien que son industrie progresse plus rapidement.

³ Pour une vision plus détaillée des tendances de la croissance socio-économique, il faudra suivre d'autres analyses de données et d'informations.

⁴ La situation politico-économique instable que le pays a connu à la suite de son indépendance pourrait entraîner une croissance négative du PIB.

La situation en Éthiopie pourrait être considérée comme ayant une forte compétitivité des prix avec des capacités de travail, car le coût du travail est encore faible dans le pays. La croissance négative du Soudan du Sud devrait être menée par son état politique instable, par son ralentissement du développement des industries affectées et par la famine, si bien que le pays a besoin de mesures immédiates pour régler ces problèmes.

2.3.2. Comparaison de la performance économique entre la région cible de l'étude et les autres régions de la CER

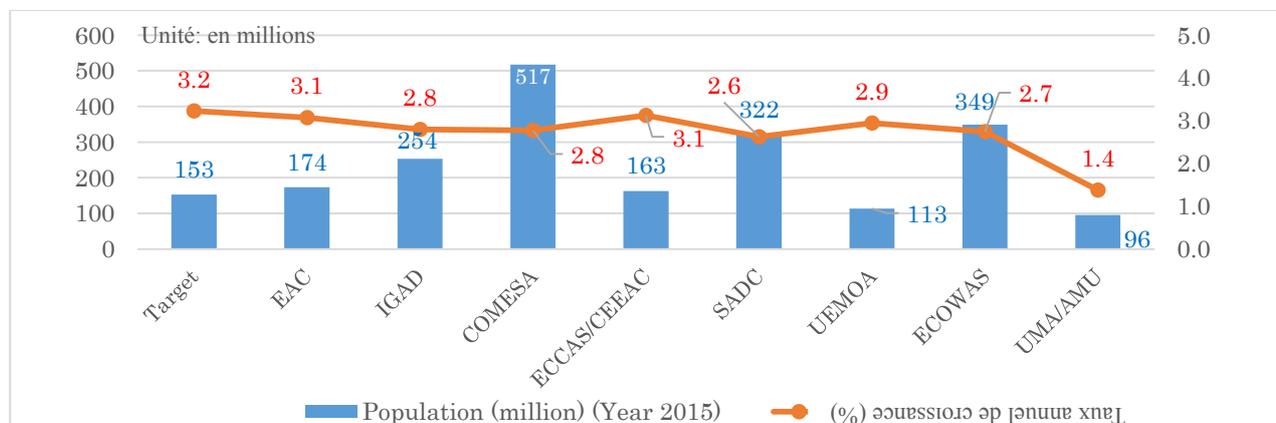
La comparaison du PIB par habitant a été établie entre les quatre pays la région cible de l'étude et d'autres régions des CER. Les CER cibles de la comparaison sont sélectionnées en fonction des projets de développement de corridors de la JICA présentés dans le tableau suivant 2.3.1.

Tableau 2.3.1 CER sélectionnées pour la comparaison des performances socio-économiques

CER concernées	Developpement de corridors	Projets de développement de corridor entrant dans le cadre des Plans directeurs stratégiques de la TICAD	Pays cibles
CAE, IGAD, COMESA	Corridor Nord	East Africa Northern Corridor Development	Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi
CAE, COMESA	Corridor central	Tanzania Logistic System Enhancement Project	Tanzania, Rwanda
SADC, COMESA	Corridor de Nacala	Nacala Corridor Development Project	Mozambique, Malawi, Zambia
UEMOA, CEDEAO	Lien de croissance d'Afrique de l'ouest	"Cercle de croissance" en Afrique de l'Ouest Projet de développement régional	Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo
UMA/AMU	Corridor du Maghreb	Région du Maghreb Projet de développement d'infrastructure	Maroc, Tunisie, Algérie
IGAD, CAE, COMESA	Corridor de Djibouti	Corridor de Djibouti	Djibouti, Ethiopie, Soudan, Soudan du Sud

Source: L'équipe d'étude de la JICA

La Figure 2.3.3 montre la population en 2015 et le taux de croissance entre 2000 et 2015. La population totale la plus importante pour le COMESA s'élève à 517 millions de personnes, et la CEDEAO suit avec une population de 349 millions de personnes. La croissance démographique de 2000 à 2015 indique que les populations des CER sélectionnées ont été multipliées par 1,4 à 3,2 par an. En comparaison avec la population de l'année 2000, la croissance la plus importante pour la région « cible » (quatre pays cibles) indique la plus forte croissance, soit 3,2 fois par an, et la ECCAS/CEEAC et la CAE suivent avec une augmentation de 3,1 fois par an.

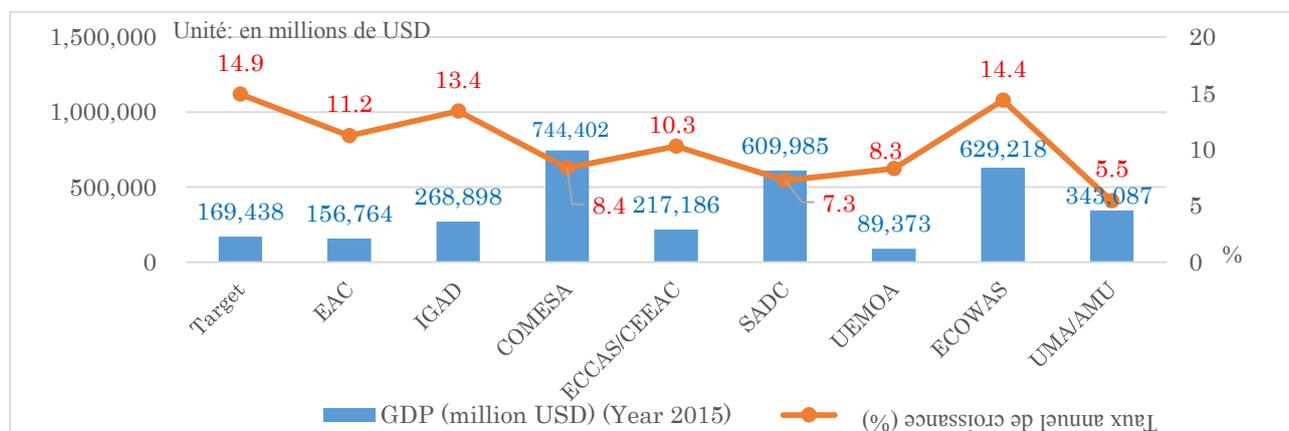


Source: Elaboration par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données provenant des Indicateurs de Développement mondial.
Note: Les données pour l'Érythrée et la Libye sont celles à partir de 2011.

Figure 2.3.3 Croissance démographique des pays cibles de l'étude et des CER concernées

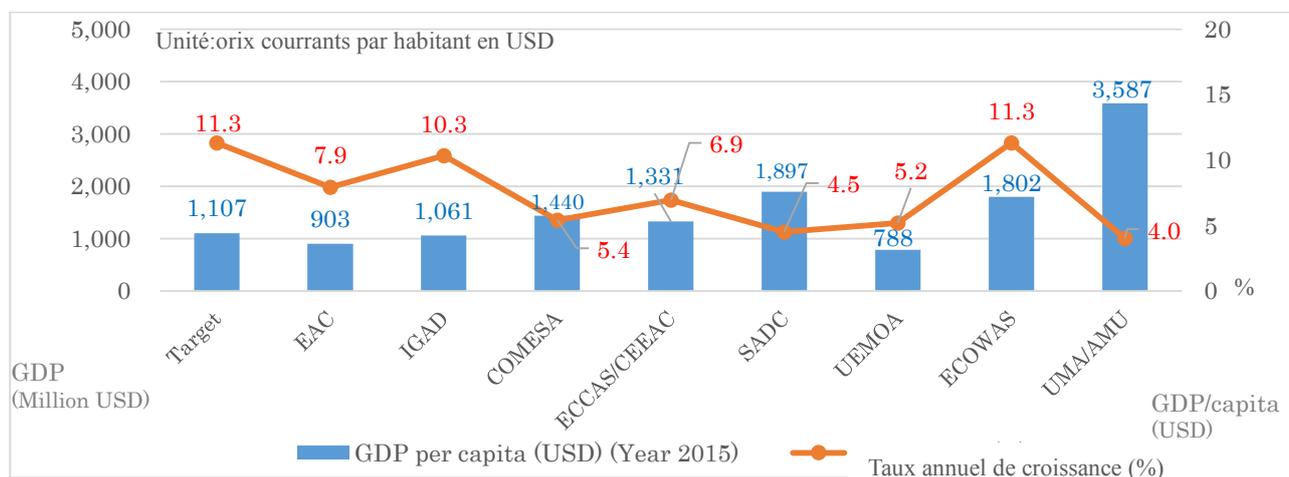
Les figures ci-dessus 2.3.4 et 2.3.5 montrent le taux de croissance du PIB des CER et de la région « cible » entre 2000 et 2015. La comparaison des performances du PIB montre que les performances du COMESA sont les plus élevées avec 744 milliards de dollars USD, suivi par la CEDEAO avec 629 millions de dollars. Sur la base de la comparaison au PIB total avec l'année 2000, la région « cible » indique la plus forte hausse avec une croissance annuelle de 14,9% suivi par la CEDEAO avec une croissance annuelle de 14,4%. Pour la comparaison du PIB par habitant, l'UMA (AMU) présente une performance économique la plus grande avec 3 587 USD, suivi par la SADC avec 1 802 USD. Le taux de croissance du PIB par habitant de la région « cible » est le plus élevé avec une croissance annuelle de 11,3 %, suivi par la CEDEAO avec un chiffre légèrement inférieur, et l'IGAD vient ensuite avec un taux de croissance annuelle de 10,3 %.

Les pays cibles de l'étude présentent un faible PIB par habitant en comparaison des autres communautés du CER. Mais cela signifie également qu'ils disposent d'un potentiel et d'une possibilité de développement rapide de leur économie. Les quatre pays cibles de l'étude présentent d'ailleurs une forte croissance du PIB depuis l'année 2000, et visent un développement industriel continu et durable avec un potentiel de croissance économique.



Source: Elaboration par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données provenant des Indicateurs de Développement mondial
Note: Les données pour l'Erythrée et la Libye sont celles à partir de 2011.

Figure 2.3.4 Comparaison du PIB des pays cibles de l'étude (cible) et des autres CER

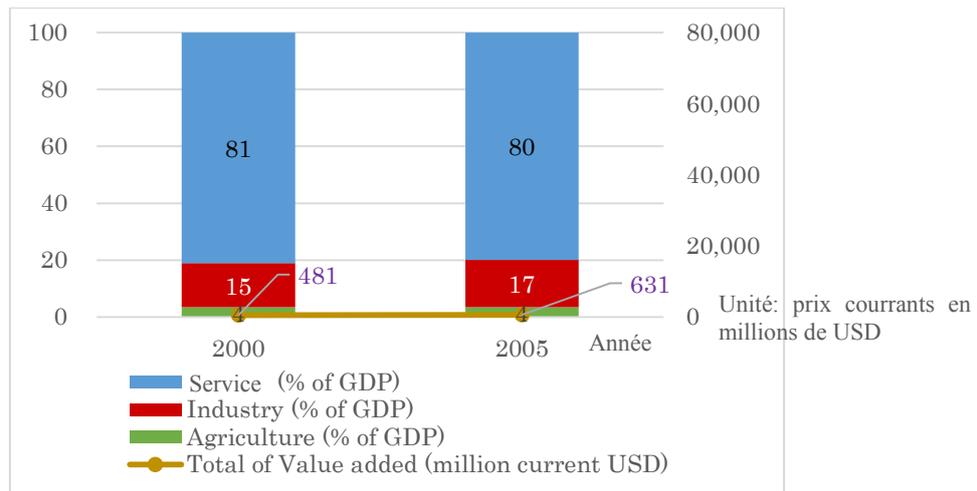


Source: Elaboration par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données provenant des Indicateurs de Développement mondial
Note: Les données pour l'Erythrée et la Libye sont celles à partir de 2011.

Figure 2.3.5 Comparaison du PIB par habitant des pays cibles de l'étude (cible) et des autres CER

2.3.3. Part du PIB dans le secteur industriel de chaque pays

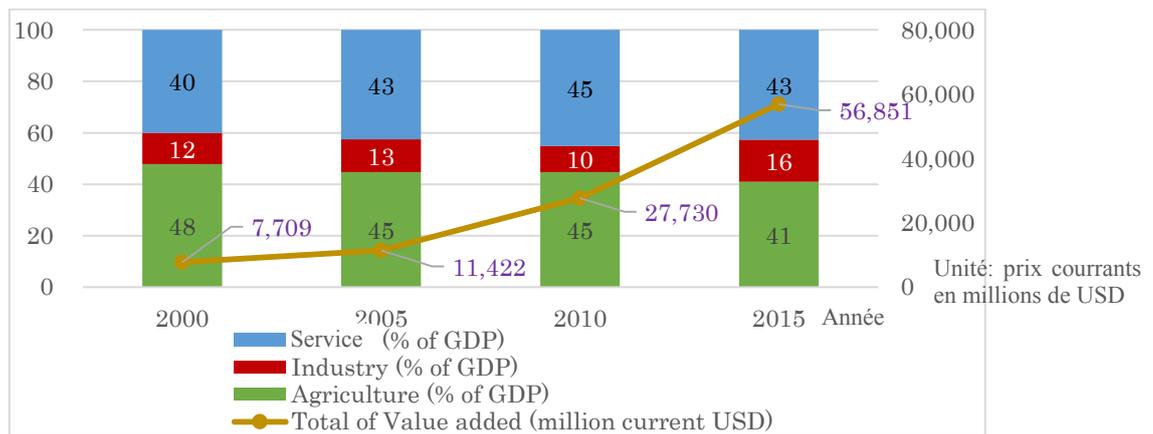
Parmi ces pays, Djibouti présente une part du PIB exceptionnellement élevée dans le secteur des services en raison d'une manutention de marchandises et de services logistiques orientés vers l'importation et l'exportation (Figure 2.3.6). Le secteur industriel principalement formé par les productions liées à la construction représente 16,6%, et le secteur primaire représente un chiffre très bas.



Source: Indicateurs de développement mondial

Figure 2.3.6 Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB de Djibouti

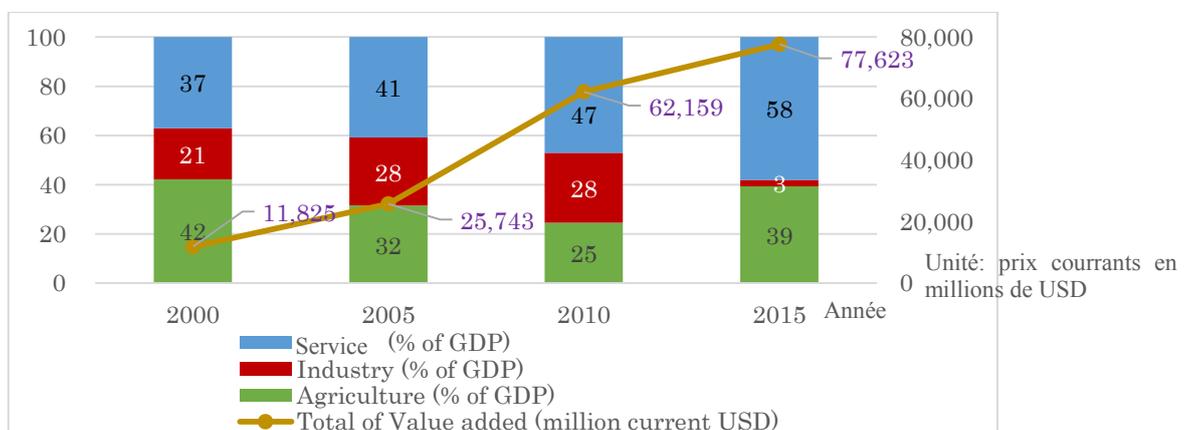
L’Ethiopie indique une part de 41% du PIB pour l’agriculture comprenant le secteur de l’élevage, et le secteur primaire pourrait être considéré comme le leader de l’industrie du pays. Le secteur de l’industrie de la production indique 16,3%, mais ceci pourrait prendre encore plus de temps pour réaliser une croissance importante.



Source: Indicateurs de développement mondial

Figure 2.3.7 Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB de l’Ethiopie

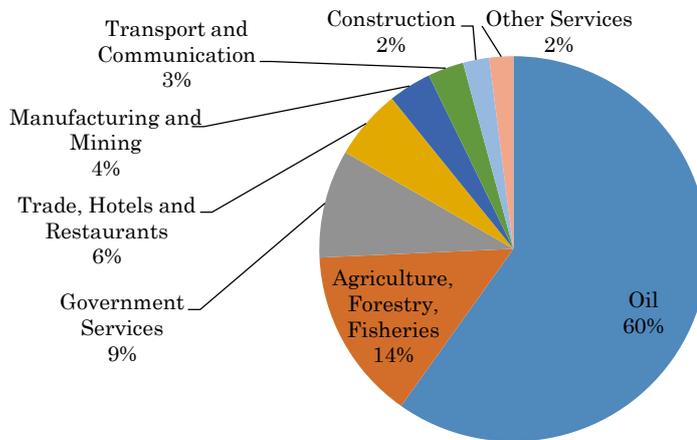
Le Soudan indique une croissance dans le secteur des services, mais la part du secteur industriel dans le PIB a considérablement été réduite en 2015. Ceci peut être dû à l’indépendance du Soudan du Sud et à la réduction de la part des exploitations de pétrole (Figure 2.3.8). Une étude plus approfondie des statistiques industrielles doit être menée dans le futur afin que l’analyse soit plus précise.



Source: Indicateurs de développement mondial

Figure 2.3.8 Tableau comparatif de la part du secteur industriel dans le PIB du Soudan

Bien que les données du Soudan du Sud ne soient pas disponibles, la Figure 2.3.9 ci-dessous fournie par le ministère du Commerce et de l'Industrie du Soudan du Sud donne une idée générale de la part de l'industrie du PIB du pays. Le secteur du pétrole et de l'essence représente la plus grande part avec 60% du PIB. Le secteur primaire incluant la foresterie, représente 14%.



Source: Ministère du Commerce et de l'Industrie (Source des données : Banque africaine de développement)

Figure 2.3.9 Parts du secteur industriel du Soudan du Sud

Comme le montrent les chiffres comparatifs ci-dessus, il existe une tendance commune entre Djibouti, le Soudan et le Soudan du Sud, de concentration industrielle dans les secteurs représentant un niveau du PIB tels que les services portuaires et logistiques pour Djibouti, et l'exportation du pétrole pour le Soudan du Sud. La diversification industrielle devrait être une clé de l'amélioration de l'économie. Comme chaque pays a sa politique de diversification industrielle, il est souhaitable que chacun élargisse son secteur actif dans l'industrie.

2.3.4. Service social et conditions de l'environnement de l'emploi

(1) Services sociaux

Dans le secteur de l'éducation, les données (Indicateurs de développement mondial) de la Banque Mondiale indiquent que le taux de scolarisation en primaire et en secondaire à Djibouti est respectivement d'environ 64% (2016) et d'environ 48% (2016), celui en Ethiopie était d'environ 54% (2015) et 35% (2015), celui du Soudan était d'environ 57% (2013) et 42% (2013), et celui du Soudan du Sud d'environ 61% (2015) et 9% (2015). En outre, le taux de scolarisation au primaire est très élevé au Kenya et celui au secondaire était d'environ 60% (2009), tandis que pour l'Ouganda, il atteint 53% au primaire et 23% au secondaire (2015).

Les services de santé pourraient être étudiés en fonction du nombre de lits par population selon les données de la Banque mondiale. L'Éthiopie arrive en haut du classement avec 6,3 lits pour 1 000 habitants (2011), Djibouti (2012) et le Kenya (2010) avec 1,4 lits, le Soudan avec 0,8 (2012) et l'Ouganda avec 0,5 (2010). La plupart des pays font face à une pénurie de lits dans les services de santé. Les données du Soudan ne sont pas disponibles.

(2) Tendance du développement social

Afin de comprendre les conditions de développement social des pays cibles, la tendance du développement social exprimée dans plusieurs indicateurs a été étudiée en utilisant les données du PNUD, et résumé dans le Tableau 2.3.2 ci-dessous.

Tableau 2.3.2 Comparaison des tendances du développement social des pays cibles (données 2015)

Indice de référence	Djibouti	Ethiopie	Soudan	Soudan du Sud
Espérance de vie (âge)	62,3	64,6	63,7	56,1
Années de scolarisation escomptées	6,3	8,4	7,2	4,9
Années de scolarisation moyennes	4,1	2,6	3,5	4,8
Revenu National Brut par habitant (RNB: 2011 PPA en US dollars)	3 216	1 523	3 846	1 882
Indice du Développement Humain (IDH) 2015	0,473	0,448	0,490	0,418
Classement IDH	171	174	165	179
Taux de participation à la population active (% de la population masculine âgée de 15 ans et plus)	68,1	89,1	72,2	75,3
Taux de participation à la population active (% de la population féminine âgée de 15 ans et plus)	36,5	77,0	24,3	71,2
Population près de la pauvreté multidimensionnelle ⁵ (%)	16,0	6,7	17,9	8,5
Population dans la pauvreté multidimensionnelle sévère (%)	11,1	67,0	31,9	69,6
Indice du Développement Humain (IDH) 2015	0,473	0,448	0,490	0,418
Classement IDH	171	174	165	179

Source: Rapport mondial sur le développement humain 2016, PNUD

Note: Les montants PPA sont calculés à Parité de Pouvoir d'Achat.

Comme le montre le Tableau 2.3.2 ci-dessus, les pays cibles sont classés au plus bas niveau de l'indice de développement humain du PNUD. Le Soudan, par exemple, présente un RNB par habitant assez élevé parmi d'autres, mais une grande partie de la population du pays est classée en catégorie «pauvreté multidimensionnelle sévère», de sorte qu'il est important de poursuivre l'étude sur la relation entre le niveau de revenu et le niveau de subsistance par exemple, afin de mieux comprendre le statut de développement social de chaque pays au cours de la prochaine étape de l'étude.

(3) Emploi

Il existe très peu d'informations et de données disponibles pour l'analyse de l'emploi dans les pays cibles. L'OIT (Organisation Internationale du Travail) fournit des taux d'emploi de travailleurs de plus de 15 ans. L'Ethiopie, comme le montre le Tableau 2.3.3, indique un taux d'emploi exceptionnellement élevé par rapport aux autres pays.

En raison de possibilités d'emploi limitées, Djibouti a un très faible taux d'emploi, mais il pourrait y avoir un autre facteur d'impact religieux ou culturel à ce faible taux d'emploi sinon le faible intérêt des femmes pour l'emploi pourrait être une cause de ce taux d'emploi faible. Les données du Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

Tableau 2.3.3 Taux d'emploi des pays cibles de l'étude (2015)

Pays	Taux d'emploi (15 ans et plus)
Djibouti	24,1 %
Ethiopie	78,44 %
Soudan	41,58 %
Soudan du Sud	Non disponible

Source: OIT

(4) Niveau de revenu

Les données sur le revenu au niveau individuel ou au niveau du ménage ne sont pas disponibles dans les pays cibles, de sorte que la collecte de données supplémentaires est nécessaire au cours de la prochaine étape de l'étude.

⁵ L'Indice de Pauvreté Multidimensionnelle (IPM) est évalué selon trois indices de développement humain (IDH) en matière de santé, d'éducation et de revenu au niveau de conditions de vie de chaque ménage identifiant quel indice est le plus accentué.

2.4. Développement industriel actuel et investissement

2.4.1. Secteur primaire (agriculture, bétail, pêche, foresterie)

(1) Djibouti :

L'indicateur de développement africain indique que l'autosuffisance en céréales de Djibouti est de près de 0%. Cela est dû à un climat rude, à un sol extrêmement perméable et au manque de ressources en eau qui entraîne des conditions de production agricole inappropriées. Par conséquent, les citoyens djiboutiens dépendent des importations alimentaires principalement en provenance d'Ethiopie. Contrairement à l'agriculture, la pêche est active en raison d'une eau de mer riche en nutriments près de la frontière de la Somalie. Cependant, l'industrie de la pêche ne contribue pas à l'économie nationale parce que le poisson est principalement consommé localement par la communauté côtière de manière autonome.

(2) Ethiopie :

Environ 85% de la main-d'œuvre est employée dans l'industrie primaire, l'agriculture et sa contribution au PIB représentent 41% en 2015. Les caractéristiques de l'agriculture éthiopienne, en termes de production, reposent sur la culture vivrière de base qui occupe la plus grande part de l'agriculture. Les cinq principales cultures en termes de valeur de production en 2011 sont le maïs (830 millions d'US dollars), la culture des racines (890 millions d'US dollars), les autres céréales⁶ (900 millions d'US dollars), le sorgho (600 millions d'US dollars) et le blé (450 millions d'US dollars).

La production de cultures de rente comme le café et les graines de sésame est beaucoup plus réduite que celle des aliments de base, bien qu'elles partagent plus de 40% en termes de valeur à l'exportation. En ce qui concerne l'exportation, l'horticulture, et particulièrement la culture des fleurs coupées à destination du marché européen augmente ces dernières années, principalement en direction des Pays-bas.

Une autre caractéristique importante de l'agriculture éthiopienne est la petite échelle des cultures⁷ avec une faible productivité. Pour cette raison, la productivité et la modernisation ont été mises de côté. En outre, l'agriculture de petite échelle empêche le développement de la chaîne de valeur.

(3) Soudan :

Au Soudan, la production agricole a lieu principalement le long du bassin du Nil et le Nil est une ligne de vie importante pour la production alimentaire⁸. Ils cultivent des acacias sénégalais pour la gomme arabique, la canne à sucre, les arachides, les graines de sésame, le coton et élèvent du bétail comme les bovins, les moutons, les chèvres pour l'exportation vers des pays du Moyen-Orient comme l'Arabie Saoudite, et les poissons pour la perche du Nil dans la rivière. En outre, le maïs et le blé sont largement cultivés dans les plantations irriguées qui sont investies par les pays du Golfe.

Quant aux cultures de rente, le Soudan est le plus grand producteur mondial de gomme arabique qui approvisionne 80% de la demande mondiale. En outre, l'offre en sucre est la 3ème plus grande offre en Afrique et la part du sésame sur le marché de l'UE en 2007 était de 5%. C'est pourquoi le Soudan est appelé le grenier de l'Afrique pour la production agricole, et les exportations en vrac sont devenues le courant principal.

(4) Soudan du Sud :

Les Sud-Soudanais cultivent du coton, de l'arachide, le millet, la gomme arabique, le casaba, la canne à sucre, la mangue, etc., ils ne sont pas bien organisés dans la production en générale. Leurs cultures sont principalement à des fins de subsistance, mais son introduction des technologies est limitée notamment il n'y a peu d'irrigation et d'utilisation d'engrais pour une production plus efficace⁹. Cependant, il y a la plus grande plantation de teck et maho en Afrique¹⁰ pour l'exportation. Le Soudan du Sud est actuellement en état

⁶ Ceci comprend le teff et d'autres céréales.

⁷ Informations basées sur les documents « Alimentation et Agriculture en Ethiopie » (Université de Pensylvanie, 2012) se trouvant sur le site web de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, « Soudan du Sud (BAD, 2013) » et « le Plan d'action du Soudan 2015-2019 (FAO) »

⁸ La zone comprise entre le Nil Blanc et le Nil Bleu est connue comme zone agricole principale avec un grand développement de l'irrigation. Le périmètre de Gezira (1925) développé par l'Angleterre est le plus grand périmètre d'irrigation

⁹ L'information fournie lors de l'audience avec les représentants du gouvernement du Soudan du Sud.

¹⁰ La production de bois d'acajou est entièrement contrôlée par la réglementation gouvernementale.

de guerre civile, c'est pourquoi l'infrastructure des entreprises ne fonctionne pas.

(5) Analyse de la production Agricole dans les pays cibles de l'étude

Au cours de l'étude et des entrevues avec le gouvernement, des problèmes ont été soulevés par les représentants du gouvernement au sujet de la faible productivité : il n'y a pas de système de production efficace impliquant la communauté ou une région plus large ; l'utilisation d'engrais, par exemple, n'est pas faite de manière efficace ; la mécanisation pour l'amélioration de la production n'est pas bien mise en œuvre ; et autres problèmes. Avec la connaissance de ces problématiques, l'analyse fondamentale de la productivité agricole a été faite pour les pays cibles avec d'autres régions pour lesquelles des comparaisons étaient possibles. Comme illustré ci-après, certaines productions dans les pays indiquent une productivité plus faible, et ces produits pourraient être étudiés dans le cadre de l'expansion de la production dans la région qui ferait la demande pour une mécanisation ainsi que d'autres demandes techniques comprenant les techniques liées aux engrais.

1) Analyse de la productivité basée sur la surface de terrain

➤ Productivité des céréales dans la région cible (Voir le Tableau 2.4.1)

Bien que la production de céréales soit très faible, Djibouti indique une productivité de céréales à 40,0, tandis que l'Éthiopie indique une productivité à 46,5, au Soudan à 13,7 et le Soudan du Sud à 25,1. L'Éthiopie montre une productivité de céréales la plus élevée parmi les autres pays de la région cible, et le Soudan et le Soudan du Sud dépassent la moyenne de la région sub-saharienne qui est de 29,0. Bien que la productivité de l'Éthiopie est supérieure à celle de la région d'Afrique sub-saharienne, elle est seulement d'environ 40% à 46% de la région de l'Asie de l'Est et du Pacifique. Le Soudan et le Soudan du Sud présentent une faible productivité des terres inférieure à la moyenne de la région de l'Afrique subsaharienne, soit 29,0%. D'autre part, l'Éthiopie a des terres arables d'une étendue de 15 millions d'hectares (environ 15% du territoire national) et le Soudan de 19 millions d'hectares (8,3% du territoire national), et il devrait y avoir un plus grand potentiel d'augmentation de la production agricole en ayant recours à ces terres arables à l'avenir

Tableau 2.4.1 Comparaison de la productivité agricole des pays cibles (2014)

	Zone de production de céréales (ha)	Volume de production de céréales (quintal)	Rendement (quintal/ha)
Djibouti	8	320	40,0
Ethiopie	10 152 014	472 153 240	46,5
Soudan	11 812 534	161 278 000	13,7
Soudan du Sud	1 013 451	25 411 020	25,1
Afrique Sub-Saharienne	104 670 735	3 039 005 160	29,0
Asie de l'est et Pacifique	176 189 714	17 472 629 140	99,2

Source: Méta-données ONU

Note: Les céréales comprennent le maïs, le sorgho, le millet, le teff, le blé, etc. Un quintal correspondant approximativement à 50 kg.

Les données relatives aux importations comme indiqué dans le chapitre 3 montrent que l'Éthiopie importe aujourd'hui une grande quantité de céréales des États-Unis, de l'Inde, de la Chine et d'autres pays, et le montant total des importations en 2015 s'élevait à 352 millions de dollars. Par conséquent, lorsque l'Éthiopie pourra améliorer la productivité de la production de céréales, de tels frais d'importation de céréales pourront être réduits.

➤ Productivité des terres en Ethiopie et au Soudan

La productivité des céréales, des grains oléagineuses, des légumineuses et des légumes en Ethiopie et au Soudan est présentée au Tableau 2.4.2 ci-après.

Tableau 2.4.2 Comparaison de la productivité des terres en produits pour l’Ethiopie et le Soudan

Ethiopie (2013/2014)	Surface (ha)	Volume de production (quintal)	Rendement (quintal/ha)
Céréales	9 838 054	215 754 586	21,9
• Sorgho	1 677 486	38 288 701	22,8
• Eleusine	454 662	8 489 564	18,7
• Blé	1 605 654	39 251 741	24,4
Graines oléagineuses	816 125	7 112 592	8,7
• Arachides	79 947	1 120 887	14,0
• Carthame	11 526	83 471	7,2
Légumineuses	1 609 229	26 601 028	16,5
Soudan (2013/2014)	Surface (ha)	Volume de production (quintal)	Rendement (quintal/ha)
Céréales			
• Sorgho	7 136 220	45 240 000	6,3
• Eleusine	2 782 080	10 900 000	3,9
• Blé	135 660	2 650 000	19,5
Graines oléagineuses			
• Arachides	2 161 740	17 670 000	8,2
• Carthame	105 840	860 000	8,1
Légumineuses	117,000	1 040 000	8,9
Légumes			
• Cannes à sucre	69 804	67 979 000	973,9
• Pommes de terre	20 565	3 427 540	166,7
• Patates douces	11 397	2 434 690	213,6

Source: Résumé 2014 (Agence centrale de la statistique d’Ethiopie), Ministère des Finances et de l’Economie nationale du Soudan, Production de statistiques (obtenue auprès du Ministère de l’Agriculture et des Forêts: données 2015/16)

Note: Les céréales comprennent le maïs, le sorgho, le millet, le teff, le blé, etc. Un quintal correspondant approximativement à 50 kg.

Comme le montre le tableau ci-dessus, l’Ethiopie et le Soudan ont une faible productivité en oléagineuses avec une moyenne comprise entre 8,1 ~ 8,7 quintal/ha. Les données sur la productivité devraient être collectées pour une analyse plus détaillée.

2) Analyse de la productivité de la main d’œuvre

➤ Productivité par agriculteur (travailleur) en quantité

Tableau 2.4.3 Comparaison de la productivité Agricole par la main d’œuvre dans les pays cibles (en quantité)

	Population active (travailleurs)	Volume de production dans le secteur agricole (quintal)	Rendement (quintal/travailleur)
Djibouti	25 059	40 240	1,6
Ethiopie	30 817 068	914 000	0,03
Soudan	14 384 436	840 160	0,06
Soudan	3 775 361	26 151 820	6,9
Afrique Sub-saharienne	No data	3 195 302 416	No data
Asie de l’Est et Pacifique	413 736 751	21 737 329 947	52,5

Source: Les données de Djibouti sont compilées à partir des métadonnées de l’ONU (2002) et DISED2016Statistic Data ; Les données pour l’Ethiopie sont compilées à partir des données statistique de l’Agence centrale de la statistique ; Les données du Soudan sont compilées à partir des métadonnées de l’ONU (2011) et à partir de l’Enquête sur l’emploi au Soudan « Répartition en pourcentage des personnes employées (10 ans et plus) selon le statut d’emploi, la zone rurale ou urbaine et selon le genre, 2011 », « Répartition en pourcentage des personnes occupant un emploi (10 ans et plus) selon les industries majeures, les zones rurales ou/ urbaines et selon le genre en 2011 » ; et les données pour le Soudan du Sud qui sont compliées à partir des métadonnées de l’ONU (2008) et « Pourcentage de la population employée dans l’agriculture (calculs UCW basées sur Sudan Fifth Population and Housing Census 2008 / 2011). »

Note: Une collecte de données supplémentaire est nécessaire au cours de la prochaine étape de l’étude.

Comme le montre le Tableau 2.4.3 ci-dessus, la productivité par agriculteur (travailleur) de Djibouti est de 1,6, celle de l’Ethiopie est de 0,03, celle du Soudan est de 0,06 et celle du Soudan du Sud est de 6.9. Par conséquent, l’Ethiopie et le Soudan indiquent une productivité assez faible par agriculteur (travailleur). Cela représente moins de 10% des travailleurs basé sur la productivité 52,5 de la région d’Asie de l’Est et du Pacifique sauf le Soudan du Sud. L’amélioration de la productivité par travailleur est l’une des questions les plus importantes pour les pays cibles.

➤ Productivité par agriculteur (travailleur) en valeur (voir le Tableau 2.4.4 ci-dessous)

Tableau 2.4.4 Comparaison de la productivité Agricole par la main d’œuvre dans les pays cibles (en valeur)

	Rendement (prix constants en dollars US 2010/travailleur)
Djibouti	Aucune donnée
Ethiopie	483
Soudan	2 600
Soudan du Sud	Aucune donnée
Afrique Sub-saharienne	1 219
Asie de l’est et Pacifique	1 657

Source: Métadonnées de l’ONU

(en valeur)

Le Soudan indique une productivité par agriculteur (travailleur) plus élevée en valeur avec 2 600 USD en 2010 dans le tableau ci-dessus. L’Ethiopie indique une productivité de seulement 483 USD, ce qui est nettement plus faible que la moyenne de la région de l’Afrique sub-saharienne dont la productivité moyenne est de 1 219 USD par agriculteur (travailleur).

Comme référence, les données statistiques de production des agro-produits du Soudan sont jointes à l’Annexe 8-1.

2.4.2. Industrie minière

Les activités actuelles de ce secteur dans la région ne sont pas des productions à grande échelle à l’exception de la production tirée de quelques ressources minérales. Les pays cibles de l’étude ont une variété de ressources minérales, telles que l’or, le cuivre, le fer, le marbre et les pierres précieuses ainsi que le gaz naturel, mais la plupart de ces ressources ont simplement commencé avec une exploitation ou une production mineures dans le cadre des accords de concession et des licences fournis par les gouvernements. Chaque pays a son propre plan de développement de l’industrie minière en tenant compte du développement du secteur connexe, et du développement des ressources minérales qui seront étudiés plus approfondie par chaque pays.

- La production de pétrole et d’essence au Soudan devrait contribuer continuellement à ses recettes nationales, bien que le prix du marché diminue. Le Soudan prévoit d’étendre l’utilisation des ressources minérales en diversifiant l’industrie pétrolière et son plan de revenus.
- Le Soudan du Sud pourrait également utiliser ses ressources en pétrole pour générer des revenus alors que la diversification industrielle est poursuivie. Le Soudan du Sud a également prévu le développement d’une raffinerie en cours de construction même si la construction a été stoppé en raison de problèmes politiques.
- Des plans d’utilisation des minéraux ont été produits par le gouvernement éthiopien, par exemple, pour le pipeline de gaz afin d’exporter ou de produire des engrais.
- Djibouti prévoit d’améliorer l’infrastructure afin de permettre de nouvelles exportations de ressources minérales d’Ethiopie grâce à son plan gouvernemental.

2.4.3. Industrie manufacturière

Chaque pays a une politique et des plans de développement industriel très clairs, et la diversification de l’industrie est considérée comme hautement nécessaire pour le développement économique du pays. Le développement actuel de Djibouti et du Soudan du Sud est très limité dans le secteur manufacturier. Comme référence, les données statistiques de production du secteur manufacturier en Ethiopie sont jointes en Annexe 8-2.

- Djibouti vient de développer une zone industrielle appelée Zone de libre-échange¹¹ dans la zone portuaire pour un investissement pour le futur et pour l'établissement du secteur manufacturier avec un système commercial et logistique efficace.
- L'Éthiopie a établi un certain nombre d'instituts, comme des instituts pour le cuir, le textile et le café, ainsi que de KAIZEN pour développer et diriger efficacement la production du secteur manufacturier. Son faible coût de main-d'œuvre contribue également au développement de la fabrication à forte intensité de main-d'œuvre. Le gouvernement a également développé un certain nombre de parcs industriels pour soutenir les PME et les nouveaux établissements commerciaux dans le secteur manufacturier. En outre, les secteurs existants, et notamment principalement le secteur de la production agricole, seront fortement intégrés à la chaîne de valeur de l'industrie agroalimentaire ainsi qu'au développement intégré des parcs agro-industriels¹². En conséquence, l'industrie de la transformation des aliments, du cuir et du textile ainsi que la nouvelle industrie chimique principalement des engrais, etc. pourraient être très appréciées pour un développement ultérieur.
- Le Soudan a créé des zones franches¹³ dans le pays et d'autres zones libres sont prévues dans le futur grâce aux plans du gouvernement. Sur la base de la diversification de la politique industrielle, le gouvernement du Soudan a essayé d'inviter les IDE et s'est lancé dans la fabrication en utilisant des matériaux et des ressources locales, ou encore s'est lancé dans l'expansion de la production de sucre, etc. Cependant, la source d'investissement est limitée de nos jours et se restreint à la Chine, l'Arabie saoudite et à certains pays arabes.
- Le Soudan du Sud, en raison de sa politique interne instable, s'est débattu dans la transformation de la structure industrielle qui reposait sur un système de revenus basé sur la production pétrolière. Ces pays peuvent avoir besoin de plus de temps pour constituer les bases du développement du secteur manufacturier allant de pair avec la promotion de l'IED.

2.4.4. Industrie du tourisme

L'Éthiopie et le Soudan ont développé une industrie du tourisme basée sur les sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, et cette industrie pourrait être davantage développée par le développement des secteurs du transport et des services afin d'attirer davantage de touristes de l'étranger et de la région africaine. Djibouti et le Soudan du Sud tentent également de développer le secteur du tourisme, mais les infrastructures touristiques faibles des deux pays peuvent entraver l'attractivité des touristes. Cependant, il existe des potentiels notamment pour l'écotourisme pour attirer les gens.

¹¹ Ceci est également appelé « Djibouti International Free Trade Zone (DIFTZ) ». Source: Djibouti et le World Japan Edition 2017 (fourni par l'Ambassade de Djibouti à Tokyo)

¹² La chaîne de valeur est intégrée dans le réseau d'activités de production et de distribution qui constitue le processus allant de la production des produits ou des matériaux, la transformation, l'emballage, le stockage et la distribution jusqu'aux consommateurs y compris la vente de produits. Lorsque toutes les activités sont réellement intégrées, les produits à vendre pourraient avoir une valeur élevée permettant de gagner en compétitivité, et ceci pourrait être analysé afin d'identifier les problèmes à améliorer. Il est également expliqué que « l'idée de la chaîne de valeur repose sur la vision du processus des organisations, l'idée de voir une organisation de fabrication (ou de service) constituée de sous-systèmes avec des intrants, des processus de transformation et des extrants. Les intrants, les processus de transformation et les extrants impliquent l'acquisition et la consommation de ressources : argent, main-d'œuvre, matériaux, équipements, bâtiments, terrains, administration et gestion, Comment les activités de la chaîne de valeur sont menées, déterminent les coûts et affectent les profits » par IfM (Institute for Manufacturing), Université de Cambridge.

¹³ Les détails sont décrits au chapitre 3 ci-après.

Tableau 2.4.5 Sites touristiques en Ethiopie et au Soudan¹⁴

								
(Source: http://whc.unesco.org) Eglises creusées dans le roc, Lalibela	(Source: Google) Monuments du champ de stèle de Tiya	(Source: Google) Paysage culturel de Konso						
		<table border="1" data-bbox="1013 638 1396 716"> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>②</td> <td>③</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>⑤</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>①~③ : Sites d'Ethiopie ④~⑤ : Sites du Soudan</p>	①	②	③	④	⑤	
①	②	③						
④	⑤							
(Source: http://whc.unesco.org) Gebel Barkal et les sites de la région napatéenne	(Source: http://whc.unesco.org) Sites archéologiques de l'île de Méroé							

Selon l'Indicateur du développement mondial de la Banque mondiale, les trois pays recensent un nombre de touristes comme suit : Djibouti avec 63 000 (2013), l'Ethiopie avec 864 000 (2015) et le Soudan avec 741 000 (2015). Cependant, ces chiffres pourraient comprendre des voyages d'affaires en raison des difficultés pour obtenir des visas pour affaires dans ces pays, et le nombre réel de touristes dans chaque pays devrait être étudié plus avant pour identifier le potentiel de développement touristique.

2.4.5. Autre secteurs

(1) Industrie des TIC

L'industrie des TIC dans les pays cibles de l'étude n'est pas encore largement développée car le service offert révèle du monopole et l'influence du gouvernement est très généralisée, surtout en Ethiopie. Les gouvernements des pays expriment leurs intentions d'étendre le champ des services avec davantage de fournisseurs de services afin d'étendre le réseau des TIC dans les régions en ayant recours les systèmes de câblage optique, mais le développement pourrait prendre plus de temps à se mettre en place. L'Ethiopie devra peut-être ouvrir le développement régional du système de réseau alors que le pays se trouve à une jonction principale du réseau régional des TIC parmi les autres pays à la suite du branchement de câbles de Djibouti.

(2) Industrie de la technologie scientifique

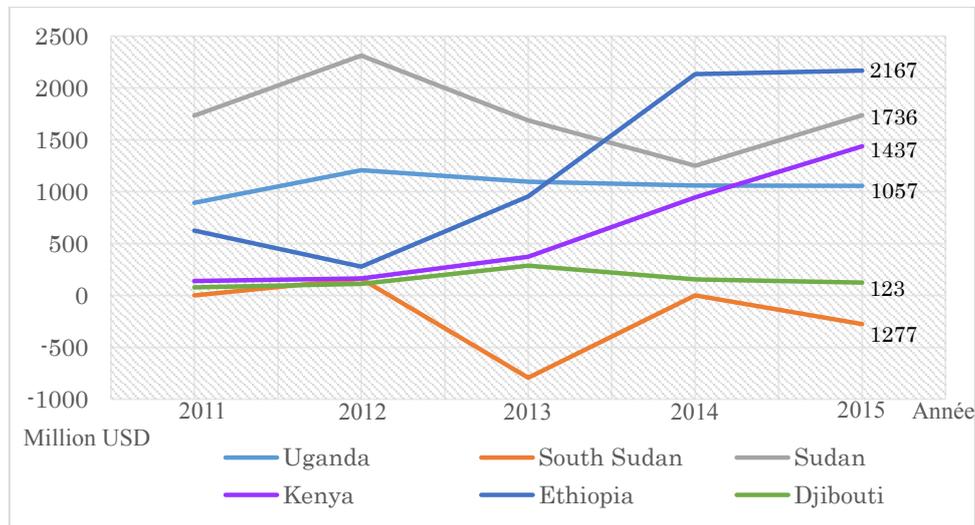
Les gouvernements de l'Ethiopie et du Soudan prévoient de développer l'industrie chimique ainsi que l'industrie pharmaceutique pour répondre à la demande nationale. L'Ethiopie développe d'ailleurs actuellement une usine d'engrais pour lancer sa propre production dans le pays¹⁵. Le secteur chimique pourrait être une cible pour ces pays, mais la fabrication de produits chimiques de haute technologie n'est probablement pas à envisager dans un avenir proche. Le Soudan du Sud et Djibouti peuvent prendre plus de temps pour venir dans ce champ de développement.

¹⁴ Parc national marin de Sanganeb et baie de Dugonab - Le parc national marin de l'île de Mukkawar a également été enregistré en 2016.

¹⁵ Le gouvernement éthiopien prévoit l'utilisation des ressources de potassium et de gaz naturel identifiées dans le pays.

2.4.6. Climat d'investissement

Le climat d'investissement des pays cibles de l'étude n'est pas attrayant pour attirer les investisseurs étrangers en termes de classement des entreprises « Faire des affaires (Doing Business) 2017 » édité par la Banque mondiale. Le classement mondial des quatre (4) pays sur les 190 pays en 2016 était n°159 (Ethiopie), n°168 (Soudan), n°171 (Djibouti) et n°186 (Soudan du Sud). Le tableau suivant illustre l'afflux direct actuel d'IED vers chaque pays. En raison de l'état instable du Soudan du Sud, les activités d'IDE sont très instables et négatives depuis l'indépendance. Le montant d'investissement en Ethiopie est le plus élevé, et devrait s'accroître encore davantage. La figure suivante illustre la tendance de l'IDE dans la région cible.



Source: Indicateurs de développement mondial

Remarque: Lorsque la valeur indique un chiffre négatif, l'effet de l'investissement est plus bas.

Figure 2.4.1 Entrées nettes récentes de l'IDE (Solde de paiement au tarif en vigneur)

2.4.7. Projets de développement par des entreprises privées¹⁶

Les pays cibles pourraient être observés selon une approche distinctive de développement industriel. À l'instar d'autres pays en développement, l'ampleur du capital des investisseurs locaux de la région est faible et ces pays peuvent ne pas effectuer d'investissements ayant un impact économique important. Cependant la région a beaucoup d'avantages comparatifs pour attirer l'IDE. Les principaux avantages comparatifs de la région sont les suivants : i) être un carrefour logistique entre les pays d'Afrique de l'intérieur et les pays du marché (Moyen-Orient, UE, pays d'Afrique de l'Est)(Djibouti) ; ii) la disponibilité de vastes terres fertiles avec des ressources en eau et un terre à riche rendement agricole en raison de sa potentialité (Ethiopie et Soudan), iii) la main-d'œuvre à bas coût et sa disponibilité large (Ethiopie) et (iv) la présence des ressources pétrolières et gazières (à part Djibouti).

Les grandes entreprises privées de la région sont principalement exploitées par des capitaux étrangers, mais par des sections locales. La Chine contribue au plus haut niveau de l'IDE dans la région, et l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Inde suivent. Les capitaux indiens font produire des vêtements pour le marché des vêtements bas de gamme en utilisant une main-d'œuvre compétitive en termes de coûts. Les capitaux nord-américains et européens fabriquent également des chaussures, des vêtements et des produits en cuir pour le marché moyen à haut de gamme. Ces sociétés opèrent principalement dans les Zones franches ou dans les parcs industriels et réalisent tous les processus de production en interne.

Quant à la plantation de cultures près du bassin moyen du Nil et appartenant à des pays du Moyen-Orient, sa récolte est exportée en vrac directement vers le pays de l'investisseur et sans les transférer pour fabriquer des produits secondaires dans le pays cultivateur. L'IDE, à cet égard, n'a pas d'effet sur la promotion des industries privées locales.

Les raisons de la mauvaise collaboration entre les industries étrangères et les industries locales peuvent s'expliquer par les conditions locales suivantes :

¹⁶ En général, l'industrie primaire, l'industrie manufacturière et les services commerciaux de la région sont confiés à des particuliers tandis que les services et les entreprises classés en catégorie du bien-être social sont pris en charge par le gouvernement.

1. Le cadre industriel en termes de capacité de fabrication de produits de qualité, le nombre d'entreprises et la variété des entités de soutien de chaque pays cible d'Afrique est très restreint. La coopération entre les entreprises étrangères et locales n'est pas favorable.
2. Le système de mise en relation pour relier les grandes entreprises étrangères ou les entreprises locales n'est pas organisé.
3. Le système logistique, y compris le réseau de transport et le réseau d'information, n'est pas bien développé.

2.4.8. Besoins des entrepreneurs étrangers et des investisseurs

L'équipe d'étude a réalisé des entretiens avec plusieurs structures implantées en Éthiopie durant la période de l'étude afin d'identifier les problèmes auxquels sont confrontées les entreprises, les investisseurs et les entrepreneurs et qui entravent l'établissement des entreprises et des activités. Les entreprises japonaises sont plus particulièrement ciblées car elles ont des normes de qualité et de fonctionnement élevées et qui sont prêtes à être intégrées dans la région: Mitsubishi Ethiopia Trading PLC., et Hiroki Addis Manufacturing S.C¹⁷.

Les points suivants sont principalement soulevés par toutes les structures, car ces points devraient être pris en compte, améliorés ou considérés comme des problèmes majeurs que le gouvernement éthiopien devrait prendre en compte afin de prendre des mesures appropriées.

(1) Nécessité d'améliorer la constitution du gouvernement

Le gouvernement actuel a une forte tendance à être bureaucratique. Cela aide à garder intact les ordres descendants et les ordres doivent être suivis. Cependant, les fonctionnaires subalternes ne font qu'exécuter les ordres ou instructions reçus, ce qui rend toute procédure et activité aux prises avec une rigidité sans aucune souplesse, de sorte que aucune initiative en dehors de l'ordre ou de l'instruction ne peut être prise par des fonctionnaires subalternes car ils doivent en outre se référer à une autorité supérieure pour toute orientation ou décision. Ainsi, les processus prennent beaucoup plus de temps que cela est nécessaire de manière générale. En outre, les responsables gouvernementaux des services à la clientèle imposent trop de documents et de procédures inutiles entravant sérieusement tous les processus administratifs liés aux affaires qui prennent trop de temps. Cela devrait être changé dans les plus brefs délais.

(2) Nécessité d'améliorer le processus d'immigration

De nombreuses demandes pour l'obtention d'un visa d'affaires ont été effectuées par des entrepreneurs mais la procédure, l'approbation et la délivrance des visas d'affaires prennent énormément de temps, avec notamment des exigences très difficiles à satisfaire, telles que celles concernant le garant de l'identité. L'obtention d'un visa peut prendre des mois et de ce fait, de nombreux entrepreneurs abandonnent la procédure et entrent en Éthiopie temporairement avec un visa de touriste. Les erreurs humaines commises par les fonctionnaires de l'immigration sont également la cause de ces retards, et étant donné que les règles ne sont pas normalisées, chaque fonctionnaire procède à sa manière selon sa compréhension des règlements. Les entrepreneurs et le personnel des entreprises sont nombreux à perdre leur motivation à cause de ces problèmes.

(3) Nécessité d'un système fiscal et d'une amélioration des procédures

Les procédures d'imposition sont gérées par des fonctionnaires très peu qualifiés, car un nombre excessif de fonctionnaires quittent leur poste chaque année¹⁸ de sorte que les compétences et les connaissances ne restent pas entre les mains des fonctionnaires. Ainsi, les procédures se font toujours «à partir de zéro» sans règles normalisées qui prennent trop de temps à finaliser. La mise en place des affaires à un stade précoce pourrait mieux se dérouler dans la mesure où l'impôt sur les sociétés ne serait pas applicable pendant un certain temps. Cependant, une fois que la taxe est imputée aux entreprises étrangères, ces entreprises sont amenées à faire face à de nombreuses difficultés avec les procédures d'imposition.

¹⁷ En plus de ces entreprises privées, une audition a été faite par l'Organisation japonaise du commerce extérieur (agence administrative indépendante du Japon).

¹⁸ Selon les entretiens, le nombre de fonctionnaires partants chaque année pourrait représenter plus de 10 000 personnes.

(4) Nécessité d'améliorer le système bancaire

Le principal problème du système bancaire repose sur le fait que le pays ne parvient pas à garder la monnaie étrangère en raison des dépenses plus importantes pour le commerce des importations de produits de base. Afin que la monnaie étrangère reste entre les mains des banques du gouvernement, les banques locales ont tendance à garder les devises étrangères. Par conséquent, le marché devient un environnement de transaction basé sur la monnaie locale, ce qui constitue un frein pour les entreprises étrangères. Le processus de retrait des devises étrangères prend parfois plus de neuf (9) mois. Ainsi, la configuration initiale de l'entreprise pourrait être facilement affectée, en particulier pour les petites entreprises. Un tel environnement bancaire doit être changé, et la méthode de gain en devises doit être mieux développée.

(5) Nécessité de changer l'environnement de monopole des compagnies maritimes

Le coût de l'expédition est déjà élevé dans la région cible de l'étude en raison du réseau routier et des conditions perturbant les services logistiques. La majorité des activités logistiques est contrôlée par des entreprises gouvernementales du marché, ce qui contribue à établir un système de prix inapproprié, etc. Cet environnement de monopole devrait également devenir un problème majeur pour les entrepreneurs et les investisseurs arrivant dans le pays.

2.5. Développement général des infrastructures dans la région cible

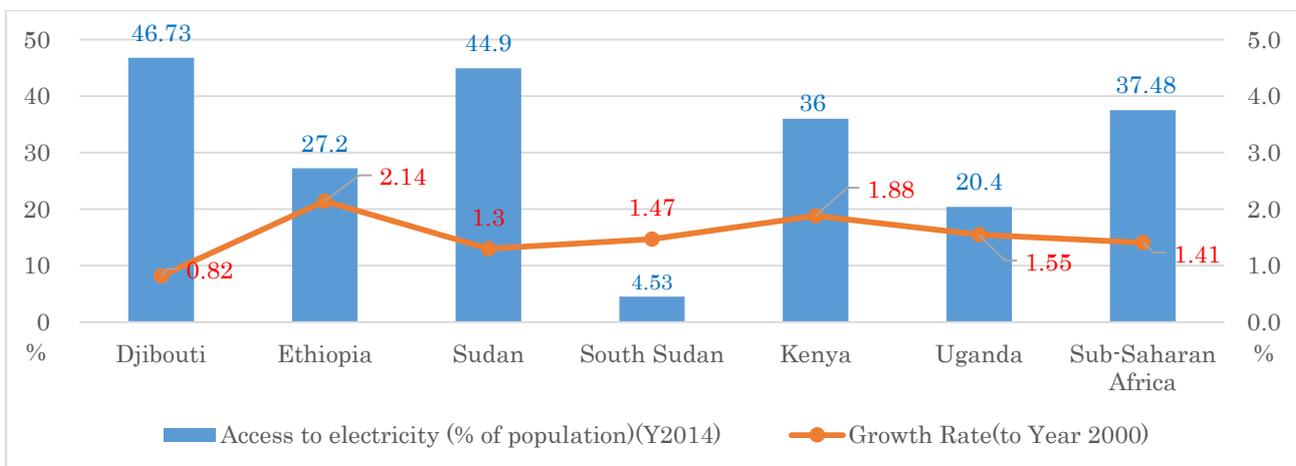
En tant qu'analyse générale des données de référence pour l'étude, l'équipe a recueilli les données disponibles afin d'illustrer la préparation actuelle de l'infrastructure de chaque pays et les chiffres comparatifs sectoriels sont fournis ci-après.

(1) Proportion de routes goudronnées

Une plus grande importance devrait être accordée à l'amélioration de la proportion des routes goudronnées dans les pays cibles de l'étude. Les données appropriées pour Djibouti, le Soudan et le Soudan du Sud ne sont pas disponibles, et il est actuellement difficile de présenter la proportion des chaussées routières goudronnées. Selon les Indicateurs de développement mondial, l'Éthiopie est parvenue à une certaine amélioration du rapport des routes goudronnées sur l'ensemble des routes mais la région dans son ensemble nécessite que beaucoup plus d'efforts soient déployés dans l'amélioration de l'infrastructure routière pour de meilleures activités commerciales intra-régionales et de soutien.

(2) Accès à l'électricité

La Figure ci-dessous indique que l'Éthiopie a augmenté son accès à l'électricité de 2,1 fois, tandis que le Soudan a progressé de 1,3 fois et que le Soudan du Sud a progressé de 1,5 fois par rapport aux données de l'année 2000 (de 2000 à 2014). Pourtant, le taux d'approvisionnement en électricité de 27,2% pour l'Éthiopie et de 4,5% pour le Soudan est inférieur au taux des régions d'Afrique subsahariennes.



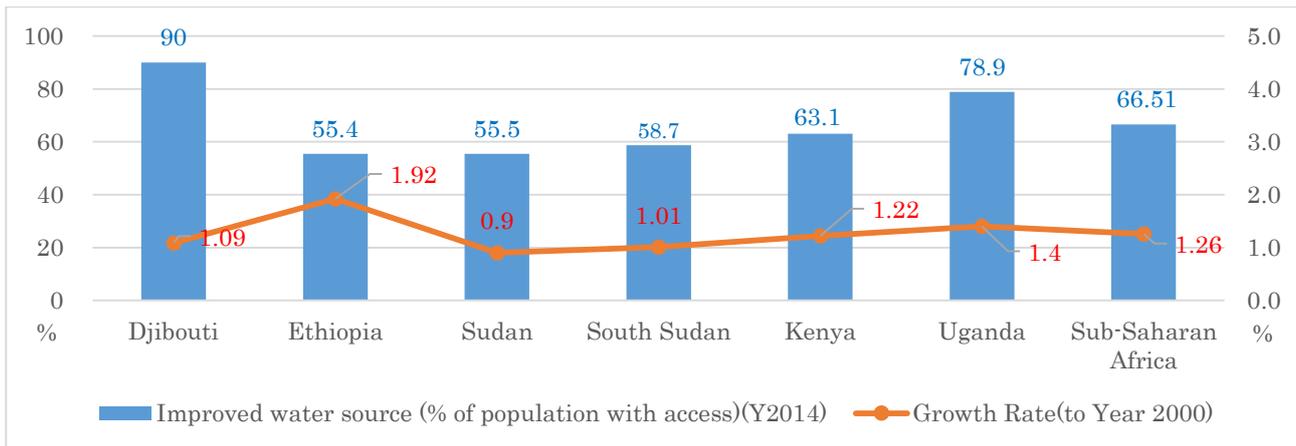
Source: Indicateurs de développement mondial

Note: Le taux de croissance du Soudan du Sud est comparé aux données de 2011.

Figure 2.5.1 Accès à l'électricité (% de la population)

(3) Amélioration de l'accès à l'eau

Le dernier état de l'approvisionnement en eau de tous les pays cibles de l'étude indique que plus de 50% de la population a accès à l'eau. Comparé aux données de l'année 2000 sur l'accès à l'eau potable, Djibouti indique une augmentation de son accès à l'eau par la population de 1,1 fois tandis que l'Éthiopie indique une augmentation de 1,9 fois. Cependant, le pourcentage de 55,4% pour l'Éthiopie, le pourcentage de 55,5% pour le Soudan et celui de 58,7% pour le Soudan du Sud sont tous inférieurs à ceux de la région d'Afrique sub-saharienne dont le pourcentage est de 66,5%. Afin de porter le pourcentage d'accès à l'eau potable de manière égale dans toute la région à un niveau plus élevé, il est nécessaire de développer l'infrastructure dans les zones rurales des pays. De plus, la demande en eau des ménages dans chaque pays cible devient plus importante avec le développement industriel, ce qui montre le besoin d'infrastructure d'approvisionnement en eau à la fois pour la vie et le développement industriel.



Source: Indicateurs de développement mondial

Note: Le taux de croissance du Soudan du Sud est comparé aux données de 2011. L'amélioration de l'approvisionnement en eau signifie que les ménages approvisionnés sont connectés par le réseau d'eau courante.

Figure 2.5.2 Accès amélioré à l'eau (% de la population)

2.6. Système politique et organisation gouvernementale de chaque pays cible de l'étude

Chaque pays cible a un contexte historique ou politique unique qui a structuré la société actuelle et son environnement de vie parmi les autres pays africains. La compréhension de la politique et de la structure du gouvernement est une tâche importante pour élaborer une stratégie pour le développement régional lors de la formulation du plan directeur.

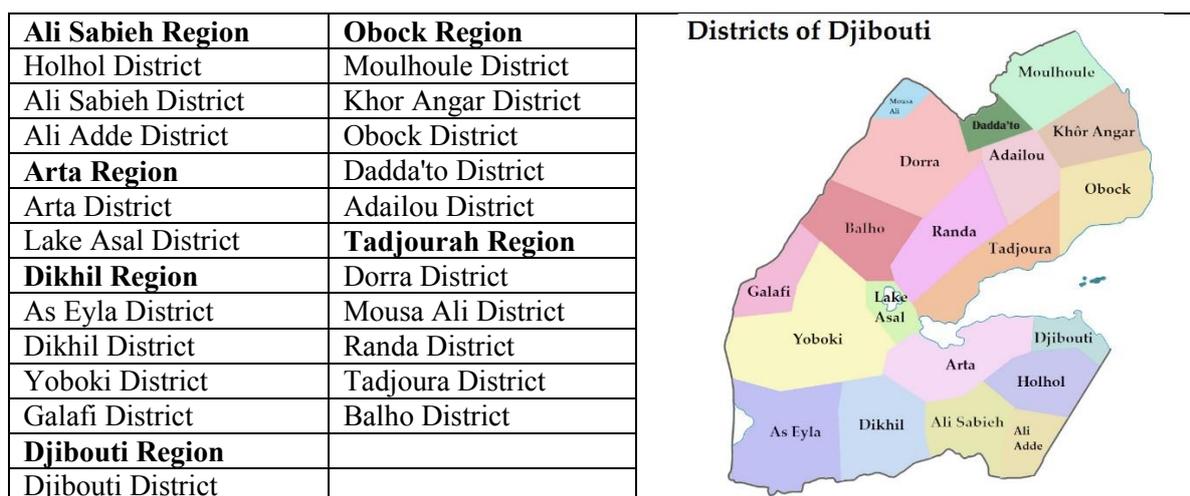
2.6.1. Système politique de gouvernement des pays cibles

(1) Système politique et organisation gouvernementale de Djibouti

Le système politique de Djibouti consiste en une république présidentielle par laquelle le président exerce le pouvoir exécutif. Le pouvoir législatif réside dans le Parlement et le gouvernement. Une nouvelle Constitution nationale a été approuvée en avril 2010. Le Président est le chef de l'État et il est élu pour un mandat de cinq ans. Le gouvernement de Djibouti est dirigé par le Premier ministre nommé par le Président et le Conseil des ministres. Les représentants de la Chambre des députés sont au nombre de 65 membres qui sont élus pour une période de cinq ans par le peuple. Le pays est administrativement divisé en cinq régions et une ville et subdivisée en plus en vingt quartiers.

Superficie du pays	23,180 km ² au total
Division administrative	Ali Sabieh Region, Arta Region, Dikhil Region, Djibouti Region, Obock Region and Tadjourah Region

De plus, le pays est subdivisé en 20 districts administratifs.



Source: L'équipe d'étude de la JICA (Sur la base de l'image Being Map)

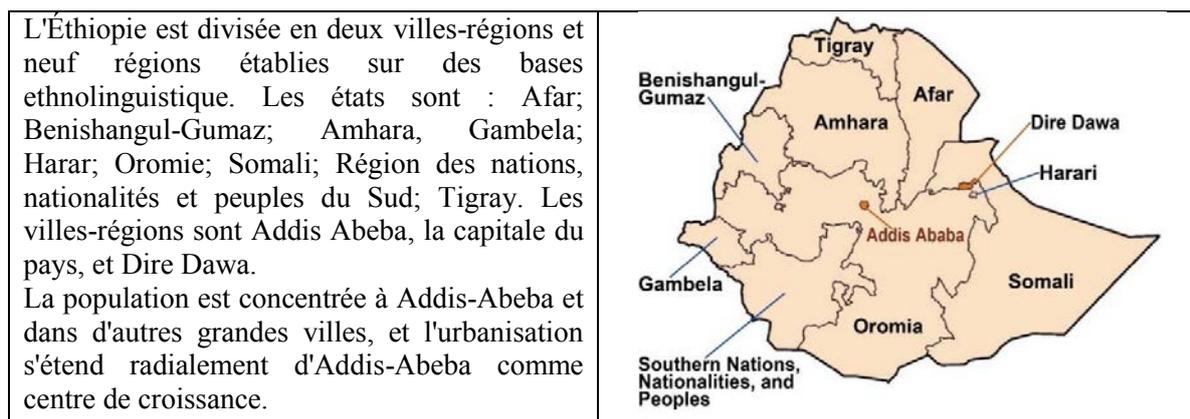
Figure 2.6.1 Carte du district de Djibouti

Une grande part de la population de Djibouti est concentrée dans la partie sud du pays, dans les régions de Djibouti, d'Ali Sabieh, d'Arta et de Dikhi, tandis que la partie nord du pays est moins peuplée à l'exception des zones côtières, comme le district de Tadjourah.

(2) Système politique et organisation gouvernementale de l'Éthiopie

Le système du gouvernement éthiopien repose sur une république fédérale avec le Parlement, par laquelle le gouvernement est dirigé par le Premier ministre. Le gouvernement détient le pouvoir exécutif et le Premier ministre est choisi par le Parlement. Le pouvoir législatif fédéral est détenu par le gouvernement et par le Parlement qui est composé de deux chambres. Le Parlement bicaméral est composé d'un Conseil de la fédération comptant 108 sièges et du Conseil des Représentants des Peuples comptant 547 sièges. Le pouvoir judiciaire est indépendant de l'exécutif et du législateur en vertu de la Constitution de l'Éthiopie de 1995.

Superficie du pays	1 104 300 km ² au total
Division administrative	Afar; Amhara, Benishangul/Gumaz, Gambela, Harar, Oromia, Somali, Southern Nations Nationalities and Peoples Region, Tigray. Addis Ababa (country's capital) and Dire Dawa (Chartered cities)



Source: L'équipe d'étude de la JICA

Figure 2.6.2 Carte administrative des divisions de l'Éthiopie

Le pays, de par son histoire, a été fortement influencé par l'Union soviétique dans les années 1970 et 1980, et la conduite administrative de la nation est encore marquée par la pensée communiste, de sorte que la structure de l'organisation gouvernementale repose sur une philosophie descendante.

(3) Système politique et organisation gouvernementale du Soudan

La politique du Soudan est officiellement organisée avec le cadre d'une république consociative

démocratique représentative présidentielle, où le président exerce en tant que chef d'Etat du Soudan dans un système multipartite, ainsi que qu'en tant que chef de Gouvernement et en tant que Commandant en chef des Forces armées soudanaises. Le pouvoir législatif est détenu par le Gouvernement et par les deux Chambres que sont l'Assemblée nationale (Chambre basse) et le Conseil des États (Chambre haute). Le pouvoir judiciaire est indépendant et détenu par la Cour constitutionnelle.

Superficie du pays	1 886 068 km ² au total
Division administrative	Sennar: Al Jazirah, Sennar, White Nile, Blue Nile Darfur: Central Darfur, East Darfur, North Darfur, South Darfur, West Darfur Al Bija: Kassala, Red Sea, Al Qadarif Kurdufan: North Kurdufan, South Kordofan, West Kurdufan Merowe: Northern, River Nile, Khartoum

Le Soudan est divisé en 18 États depuis l'indépendance du Soudan du Sud qui forme le territoire de la République du Soudan, et chaque Etat est gouverné par un gouverneur et un conseil des ministres.

Sennar	Al Bija	
Al Jazirah (9)	Kassala (4)	
Sennar (14)	Red Sea (12)	
White Nile (10)	Al Qadarif (13)	
Blue Nile (5)	Kurdufan	
Darfur	North Kurdufan (2)	
Central Darfur (16)	South Kordofan (8)	
East Darfur (17)	West Kurdufan (18)	
North Darfur (6)	Merowe	
South Darfur (7)	Northern (3)	
West Darfur (15)	River Nile (11)	
	Khartoum (1)	

Source: L'équipe d'étude de la JICA

Figure 2.6.3 Carte de la division administrative du Soudan

La population a tendance à se concentrer dans la capitale de Khartoum, dans la zone de Port Sudan et dans le sud-est du pays pour profiter des bénéfices du Nil Bleu et du Nil Blanc au lieu de subir le climat sec de la région sub-saharienne. Cette même région le long des Rivières est également la principale zone de production agricole avec son réseau d'irrigation.

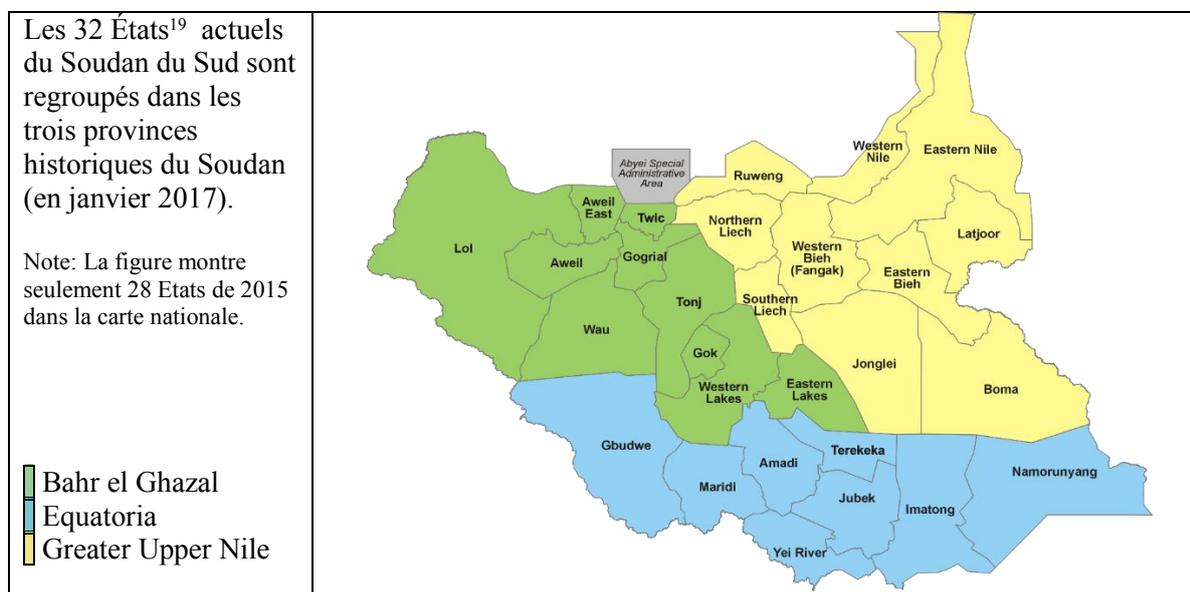
(4) Système politique et organisation gouvernementale du Soudan du Sud

La politique du Soudan du Sud repose sur un système de gouvernement républicain. Le Soudan du Sud à partir de 2005 est devenu une région autonome de la République du Soudan après la signature de l'Accord de paix global (Comprehensive Peace Agreement, CPA) entre le gouvernement du Soudan et l'Armée populaire de libération du Soudan et le Soudan du Sud a finalement obtenu l'indépendance en 2011.

Les États du Soudan du Sud ont été définis parmi les trois anciennes provinces historiques (et les régions contemporaines) de Bahr el Ghazal (nord-ouest), Ekuatoria (sud) et du Nil Supérieur (nord-est). Les trois provinces ont été divisées en 28 États et subdivisées en 180 comtés. En octobre 2015, le président Salva Kiir du Soudan du Sud a publié un décret établissant 28 États à la place des 10 États précédemment établis et, en novembre, le Parlement a approuvé la nouvelle création des États. En janvier 2017, le président a émis un autre décret portant sur la nouvelle subdivision du pays passant de 28 à 32 Etats.

Superficie du pays	619 745 km ² au total
Division administrative	Greater Upper Nile: Eastern Nile, Western Nile, Ruweng, Northern Liech, Western Bieh, Eastern Bieh, Latjoor, Southern Liech, Jonglei, Boma Bahr Ghazal: Lol, Awell East, Awell, Wau, Twic, Gogrial, Tonj, Gok, Western Lakes, Eastern Lakes Equatoria: Gbudwe, Maridi, Amad, Yei River, Terekeka, Jobek, Imatong, Namorunyang

La population a tendance à se rassembler dans les régions méridionales d'Equatoria, en particulier dans la région de la capitale, Juba. L'industrie primaire s'étend sur une grande partie du pays, en particulier autour du Nil en raison des ressources en eau, bien que la même zone soit confrontée à des inondations qui pourraient entraver la production, en particulier la région du Nil Supérieur. La région du Nil Supérieur est également une partie de la zone de production de pétrole importante.



Source: L'équipe d'étude de la JICA

Figure 2.6.4 Carte des divisions administratives du Soudan du Sud

2.6.2. Organisation gouvernementale de chaque pays cible de l'étude

(1) Organisation gouvernementale

L'organisation gouvernementale de chaque pays cible de l'étude est présentée dans les tableaux suivants. Le ministère (ou les ministères) surligné en orange pour chaque pays est responsable des finances et du budget nationaux. Des informations supplémentaires sur le développement régional et industriel concernent l'organisation et les rôles des agences gouvernementales ainsi que les règlements et lois concernés sont résumés à l'annexe 2 à l'Annexe 6.

1) Djibouti

L'organisation gouvernementale de Djibouti figure dans le Tableau 2.6.1 ci-dessous.

Tableau 2.6.1 Organisation gouvernementale de Djibouti

Djibouti			
1	Ministère de la Justice et des Affaires Pénitentiaires	11	Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
2	Ministère de la Présidence	12	Ministère de la Communication
3	Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale	13	Ministère de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Elevage et des Ressources halieutiques
4	Ministère de l'Économie et des Finances	14	Ministère des Affaires Musulmanes, de la Culture, et des Biens Wakfs
5	Ministère de l'Intérieur	15	Ministère de l'Energie
6	Ministère du Budget	16	Ministère du Travail
7	Ministère du Commerce	17	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de

¹⁹ Il s'agissait de 28 États en 2015 et de quatre (4) nouveaux États qui ont été récemment ajoutés: le Haut-Nil central, le Haut-Nil septentrional, Tumbura et Maiwut. La dernière carte du pays avec la juridiction du gouvernement devrait être obtenue au cours de la prochaine étape d'étude.

Djibouti			
			l'Environnement
8	Ministère de la Défense	18	Ministère de la Femme et de la Famille
9	Ministère de l'Équipement et des Transports	Autres	
10	Ministère de la Santé	1	Secrétariat d'État chargé des Affaires sociales
11	Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle	2	Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports

Source : Basé sur le portail gouvernemental de Djibouti

Selon le portail gouvernemental, le développement économique et industriel est à la charge du Ministère de l'Economie et des Finances avec contrôle des investissements. Le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement prend en charge la planification générale du développement avec l'utilisation des terres. Les principaux développements d'infrastructures ont été gérés par le Ministère de l'Équipement et des Transports.

2) Ethiopie

L'organisation gouvernementale de l'Éthiopie figure dans le Tableau 2.6.2 suivant.

Tableau 2.6.2 Organisation gouvernementale de l'Éthiopie

Ethiopie			
1	Cabinet du Premier ministre	Autres organismes	
2	Ministère des Finances et de la Coopération économique	1	Commission de planification nationale
3	Ministère des Affaires étrangères	2	Parlement de l'Éthiopie
4	Ministère de l'Éducation	3	Agence de prévention des catastrophes et de planification préalable
5	Ministère de la Santé	4	Autorité éthiopienne de la cartographie
6	Ministère du Commerce	5	Agence de la sécurité sociale
7	Ministère de la Culture et du Tourisme	6	Société d'assurance éthiopienne
8	Ministère de l'Agriculture et des Ressources naturelles	7	Agence éthiopienne des télécommunications
9	Ministère de la Défense	8	Agence de développement des micro et petites entreprises
10	Ministère des Technologies de l'information et de la communication	9	Entreprise éthiopienne de services d'expédition et de logistique
11	Ministère de la Justice	10	Entreprise de service maritime et transitaire
12	Ministère des Affaires fédérales et pastorales	11	Commission éthiopienne pour l'investissement
13	Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat	12	Cour suprême de la RFDE (FDRE)
14	Ministère des Transports	13	Société d'énergie électrique d'Éthiopie
15	Ministère des Ressources en eau, de l'Irrigation et de l'Électricité	14	Autorité éthiopienne des recettes douanières
16	Ministère des mines et de l'énergie	15	Agence d'archives et de bibliothèques
17	Ministère du Travail et des affaires sociales	16	Institut de recherche environnementale et forestière
18	Ministère de la Jeunesse et des Sports	17	Agence centrale de statistiques
19	Ministère des Affaires féminines	18	Banque nationale d'Éthiopie
20	Ministère de l'Élevage et du Développement halieutique	19	Agence des marchés publics
21	Ministère des Forêts, de l'Environnement et du Changement climatique	20	Société de développement des parcs industriels
22	Ministère des Mines, du Carburant et du Gaz naturel	21	Commission géologique d'Éthiopie
23	Ministère des Entreprises publiques et du Développement des ressources humaines	22	Société éthiopienne des échanges commerciaux
24	Ministère de la Construction	23	Autorité éthiopienne pour la compétitivité

Ethiopie			
			commerciale et les consommateurs
25	Ministère de la Science et des Technologies	24	Conseil de la comptabilité et de la vérification d’Ethiopie
26	Ministère de l’Industrie		

Source: Basé sur le portail gouvernemental de l’Ethiopie

Le Ministère des Finances et de la coopération économique est en charge de la planification du développement national par l’intermédiaire du Bureau de la planification stratégique et de la gestion. La Commission nationale de planification²⁰ implique également la préparation d'un plan national de développement.

3) Soudan

L'organisation gouvernementale du Soudan figure dans le Tableau 2.6.3 suivant. La présidence est au sommet de l'administration.

Tableau 2.6.3 Organisation gouvernementale de Soudan

Soudan			
1	Ministère du Conseil des ministres	18	Ministère des Ressources animalières
2	Ministère de la Défense	19	Ministère de l’Environnement, des Forêts et du développement urbain
3	Ministère de la Chambre du gouvernement fédéral	20	Ministère du Tourisme, des Antiquités et de la Vie sauvage
4	Ministère de l’Intérieur	21	Ministère de l’Education
5	Ministère des Affaires étrangères	22	Ministère de l’Enseignement supérieur et de la recherche scientifique
6	Ministère de la Justice	23	Ministère de la Culture
7	Ministère de l’Information	24	Ministère de l’Orientation et des Dotations
8	Ministère des Finances et de la Planification Economique	25	Ministère de la Protection et de la Sécurité sociales
9	Ministère de l’Agriculture et des Forêts	26	Ministère de la Santé
10	Ministère de l’industrie	27	Ministère du Travail et de la Réforme administrative
11	Ministère du Pétrole et du Gaz	28	Ministère du Développement des ressources humaines
12	Ministère des Ressources en eau, de l’Irrigation et de l’Electricité	29	Ministère de la Jeunesse et des Sports
13	Ministère de l’Investissement	30	Ministère des Technologies de la communication et de l’information
14	Ministère des Transports, des Routes et des Ponts	Autres organismes	
15	Ministère des Mines	1	Bureau central des statistiques
16	Ministère du Commerce	2	Organisation soudanaise des normes et de la métrologie (SSMO)
17	Ministère de la Coopération internationale	3	Centre National d’information de Soudan

Source: Basé sur One World Nations Online et l’information de la JICA

Le développement au niveau national par l'investissement et le développement industriel est élaboré par le Ministère des Finances et de l’Economie nationale, le Ministère de l’industrie et le Ministère de l’investissement. Le ministère de l’Environnement, des Forêts et du Développement urbain gère les aspects plus physiques de la planification et du développement. Le nouveau premier ministre a été nommé en

²⁰ Il relève directement du Cabinet du Premier ministre, et la Commission devrait communiquer immédiatement les plans particuliers au Premier ministre qui met en œuvre selon les membres de la Commission.

mars 2017 (le premier vice-président cumule les fonctions) et la réforme du cabinet a été achevée en mai 2017.

4) Soudan du Sud

L'organisation gouvernementale du Soudan du Sud figure dans le Tableau 2.6.4 suivant.

Tableau 2.6.4 Organisation gouvernementale du Soudan du Sud

Soudan du Sud			
1	Ministère des Affaires gouvernementales	16	Ministère de l'Élevage et de la Pêche
2	Ministère des Affaires étrangères	17	Ministère du Commerce et de l'Industrie
3	Ministère de la Défense et des Anciens Combattants	18	Ministère de l'Énergie et des Barrages
4	Ministère de l'Intérieur	19	Ministère des Routes et des Ponts
5	Ministère de la Justice et des Affaires constitutionnelles	20	Ministère de l'Environnement et des Forêts
6	Ministère du Service de la Sécurité nationale auprès du Président de la République	21	Ministère du Logement et de l'Aménagement du territoire
7	Ministère des Affaires parlementaires	22	Ministère des Ressources hydrauliques et de l'Irrigation
8	Ministère de l'Information, de la Communication, de la Technologie et des Services postaux	23	Ministère des Ressources animales et du Tourisme
9	Ministère des Affaires fédérales	24	Ministère de l'Enseignement supérieur et des Technologies
10	Ministère auprès du Président de la République	25	Ministère de l'Enseignement général et des Institutions
11	Ministère des Finances et de la Planification économique	26	Ministère de la Santé
12	Ministère du Pétrole	26	Ministère du Travail, des Services publics et du Développement des ressources humaines
13	Ministère des Mines	27	Ministère du Genre, de l'Enfance et du Développement social
14	Ministère de l'Agriculture et de la Sécurité alimentaire	28	Ministère de la Culture, de la Jeunesse et des Sports
15	Ministère des Transports	29	Ministère des Affaires humanitaires et de la gestion des désastres

Source : Basé sur le portail gouvernemental du Soudan du Sud

Le développement économique au niveau national relève des compétences du ministère des Finances et de la planification économique en étroite collaboration avec le ministère du Commerce et des Industries. Les aspects plus physiques du développement et l'utilisation des terres pour le développement sont contrôlés par le ministère des terres, du logement et du développement urbain²¹.

(2) Relations extérieures des pays cibles de l'étude

Principalement basé sur les auditions des responsables gouvernementaux concernés des pays cibles de l'étude, les relations extérieures actuelles de chaque pays sont résumées ci-après.

1) Relations extérieures de Djibouti

Djibouti entretient de bonnes relations avec les pays cibles, et en particulier une relation solide avec l'Éthiopie pour le commerce et la logistique s'est développée par le biais de l'accord bilatéral décrit à la section 5.2. Bien qu'il y ait des problèmes de piraterie dans le golfe d'Aden, Djibouti a développé de bons rapports avec la Somalie et poursuit ses activités commerciales. Pour ce qui est de ses relations avec le Soudan et le Soudan du Sud, il se tient à l'écart en matière d'activités commerciales et industrielles en

²¹ L'information citée ci-dessus est fondée sur les auditions des représentants du gouvernement.

raison de la distance physique, même si leurs relations sont stables. Toutefois le pays garde certaines relations concurrentielles avec la région cible au sujet de la promotion de l'investissement invitant l'investissement et le financement de la Chine et de la région arabe.

2) Relations extérieures de l'Éthiopie

L'Éthiopie a développé des relations étroites notamment avec Djibouti et le Soudan en tant que partenaires de développement économique à maintenir. Suite à l'accord commercial avec Djibouti, ainsi qu'un accord de développement industriel avec le Soudan, elle a commencé avec eux le développement coopératif des installations transfrontalières et industrielles ou d'autres actions. Sa relation avec le Soudan du Sud n'est étroite mais une coordination a été établie entre les pays pour la planification des réseaux de transport et d'oléoduc.

3) Relations extérieures du Soudan

Les relations extérieures du Soudan se sont principalement développées avec les pays arabes, et la coopération chinoise pour son développement économique. Ses relations avec l'Éthiopie qui sont stables, permettent au pays les échanges commerciaux avec l'Éthiopie à travers le Soudan et le Port Soudan. Le développement de la structure industrielle sur la zone de libre-échange en vertu de l'accord avec l'Éthiopie est considéré comme une étape plus importante afin de faciliter leurs échanges commerciaux et la logistique entre les pays. La relation avec le Soudan du Sud est instable à la suite de conflits politiques depuis l'indépendance du Sud-Soudan, et les pays font des efforts pour améliorer la situation après l'APG.

4) Relations extérieures du Soudan du Sud

Les relations extérieures du Soudan du Sud ont été fortement influencées par son indépendance vis-à-vis du Soudan qui a accompagné les conflits politiques, et la plupart de ses activités économiques et commerciales ont été menées par le biais des pays du sud comme l'Ouganda et le Kenya. Celles-ci ont été également influencées par l'adhésion du Soudan du Sud à la communauté EAC. A l'heure actuelle, comme une grande quantité de nourriture est importée d'Éthiopie, les réunions de coordination du pays ont été organisées afin de renforcer le réseau de transport entre les pays, y compris le développement des oléoducs. Cependant, les récentes tensions croissantes et des conflits au Soudan du Sud ont rendu cette coopération plus difficile. Le Soudan du Sud envisage également d'établir un autre accès portuaire à Djibouti et de rechercher des opportunités pour le développement de la relation avec ce dernier.

2.7. Utilisation des sols et droits de propriété

Selon les indicateurs du développement mondial, les pays cibles de l'étude ont une utilisation limitée des terres en raison du profil des terres ainsi que des conditions climatiques. L'Éthiopie consacre 36.3% des terres à l'usage agricole, tandis que le Soudan y consacre 28.7% des terres et le Soudan du Sud consacre environ 46% des terres à l'usage agricole. Djibouti indique le plus haut à environ 73%, mais cela inclut les pâturages et d'autres terres non utilisées. Les sources ne contiennent pas de données appropriées pour les zones d'utilisation des terres rurales et il est nécessaire d'obtenir des données plus détaillées sur l'utilisation du sol. En outre, l'Éthiopie et le Soudan ont également environ 15% et 8% de terres arables selon les indicateurs de développement mondial (ces dernières sont incluses dans la catégorie «autres») et l'utilisation de ces zones terrestres est prévu pour l'expansion future de la production agricole, compte tenu de l'intégration avec l'industrie de la transformation des aliments pour une meilleure chaîne de valeur.

Tableau 2.7.1 Comparaison des terres et de leur utilisation

L'utilisation des terres		Djibouti	Ethiopie	Soudan	Soudan du sud
Aire d'atterrissage	sq km	23,180	1,000,000	2,376,000	619,745
	%	100	100	100	100
Zone forestière	sq km	56	124,584	193,844	71,570
	%	0.2	12.5	8.2	11.5
Superficie agricole	sq km	17,020	362,590	681,862	285,332
	%	73.4	36.3	28.7	46.0
Zone terrestre urbaine	sq km	150	5,167	6,518	N/A
	%	0.6	0.5	0.3	N/A
Autres	sq km	5,954	507,659	1,493,777	262,843
	%	25.7	50.8	62.9	42.4

Source: Indicateurs de développement mondial (Données 2014)

Note: 1. Les données proviennent de l'année la plus récente pour chaque pays (Zone de terres, zone forestière, zone agricole dont les données de 2014, tandis que les données pour la zone urbaine sont celles de 2010)

2. La catégorie Autres concerne les zones terrestres à l'exclusion des zones forestière, agricole et urbaine.

3. Les terres arables (en hectares) comprennent les terres définies par la FAO comme des terres sous cultures temporaires (les zones à double culture sont comptées une fois), les prairies temporaires pour fauchage ou pour pâturage, les terres affectées aux jardins maraîchers ou jardins de particuliers, et les terres en jachère temporaire. Les terres abandonnées parce que ce sont des cultures itinérantes en sont exclues.

4. Les terres agricoles comprennent également les pâturages et pour le cas de Djibouti, le chiffre comprend également d'autres terres non utilisées.

L'utilisation des terres		Djibouti	Ethiopie	Soudan	Soudan du Sud
Zone de terres arables	sq km	20	151 190	356 400	N/A
	%	0,1	15,1	15,7	N/A

Source: CIA World Fact Book (Données 2014)

Note: La «terre arable» est la terre qui n'est pas utilisée actuellement, mais prévu pour être utilisée à des fins agricoles.

Chaque pays cible a un système d'utilisation des terres, de gestion des terres et de cadastres et une réglementation pour contrôler le développement de l'utilisation et de l'acquisition des terres. Les conditions particulières de chaque pays sont décrites ci-après.

(1) Djibouti

Historiquement, Djibouti et ses habitants vivent sur la base d'un mode de vie nomade, se déplaçant d'un endroit à un autre, et la propriété foncière n'est pas fortement implantée en raison d'une faible productivité des terres due aux conditions climatiques. Le processus d'enregistrement des terres peut être principalement observé dans les zones urbaines de la capitale de Djibouti et dans d'autres zones concentrées correctement contrôlées en vertu de la loi n°177/10 d'octobre 1991.

Le développement industriel, ainsi que toutes les constructions d'infrastructures possibles ou nécessaires, devraient être l'objectif de l'utilisation et de l'enregistrement des terres, ce qui pourrait causer un problème majeur d'autorisations de propriété, etc. Les zones identifiées dans le cadre du Règlement spécial sur le développement urbain pourraient être protégées pour l'utilisation et le développement des terres publiques²², mais le développement du pays dans le futur devrait dépendre du secteur privé. Par conséquent, il est hautement nécessaire de mettre en place une réglementation et un système appropriés d'enregistrement foncier pour identifier les titres fonciers avec les propriétés pour une utilisation appropriée des terres.

(2) Ethiopie

Les terres en Éthiopie appartiennent toutes au gouvernement et ce sont des terrains publics en général. Certaines terres sont considérées comme appartenant aux tribus traditionnelles en raison d'une longue occupation historique des terres, etc. Lorsque le gouvernement doit utiliser des terres, le gouvernement

²² Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus au près du Ministère du Logement et de l'Urbanisme et de l'Environnement.

devrait tenir une consultation publique pour obtenir un accord de compensation approprié. Lorsque des particuliers demandent à occuper des terrains, le gouvernement fournit un contrat de bail foncier pour chacun d'eux, et la durée du bail dépend de l'objectif d'utilisation du terrain. Normalement, les terrains sont loués pendant 99 ans pour un usage résidentiel, et le bail à des fins commerciales peut différer en fonction de la durée des conditions appliquées. Les lois fondamentales relatives à l'utilisation des terres et à leur aménagement sont énumérées ci-après.

- Proclamation n°721/2011 sur la propriété des baux urbains
- Proclamation n°574 / 2008 sur l'aménagement urbain
- Proclamation n°455 / 2005 sur l'expropriation des biens fonciers à des fins publiques et le versement des compensations
- Proclamation n°450/2005 sur l'établissement de l'Institut fédéral de planification urbaine
- Proclamation n°272 / 2002 sur la nouvelle promulgation relative à la location de terrains urbains

(3) Soudan

Il existe des terres coutumières encore existantes dans le pays qui appartiennent historiquement aux populations ou tribus indigènes, bien que la plupart des terres soient sous le contrôle de l'État. La loi actuelle sur l'attribution et la répartition des terres datant de 1994 est au cœur de l'utilisation et du développement des terres et, lorsque les problèmes fonciers surgissent, le gouvernement fédéral prend la responsabilité de faciliter le processus de résolution des problèmes de propriété foncière afin de mettre en place une meilleure utilisation des terres.

(4) Soudan du Sud

La loi sur les terres non enregistrées de 1970, qui permet au gouvernement soudanais de revendiquer la propriété de tous les terrains vacants qui ne sont pas formellement enregistrés auprès de l'État, a effectivement annulé la base juridique des droits coutumiers et des institutions qui étaient le régime foncier dominant dans le territoire du Soudan du Sud. Le CPA (ou Accord de paix global) a reconnu l'importance de la résolution des sources de conflit terrestres et a imposé la création d'une Commission nationale des terres et d'une Commission des terres du Soudan du Sud (ou SSLC) afin de définir des politiques foncières et des projets de loi pour clarifier et renforcer les systèmes administratifs fonciers et les droits des propriétaires fonciers. À l'exception des zones naturelles de protection de la vie sauvage (enregistrées en commun comme propriété du gouvernement), la plupart des terres appartiennent à la population. La communauté ou les personnes en général possèdent des ressources naturelles en vertu de la loi décrite dans «Mining Act 2012» et dans «Mining Regulation 2015». Ainsi, les personnes et les communautés ont un intérêt majeur dans les bénéfices ainsi que dans l'utilisation des terres pour le développement.

La Land Act (2009) assure une reconnaissance juridique égale aux systèmes de propriété foncière communautaires, privés et publics incluant les établissements coutumiers. La loi sur les collectivités locales de 2009 définit les rôles et les responsabilités des institutions coutumières, prescrivant qu'elles ont des responsabilités particulières en matière d'administration des droits fonciers communautaires. La Loi sur la promotion des investissements ou Investment Promotion Act (2009) prévoit des procédures pour faciliter l'accès au terrain pour l'investissement privé, y compris par des investisseurs étrangers. La Land Act ou loi sur les terres n'a pas abordé de manière adéquate les questions incluant 1) les rôles et les responsabilités des autorités administratives foncières aux divers niveaux du gouvernement, 2) les droits fonciers des femmes et des groupes vulnérables, 3) les procédures de médiation et de résolution des conflits entre les différentes catégories d'utilisateurs des terres, 4) les politiques de restitution et de réinstallation des personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays et des réfugiés, et 5) documenter et concilier les protocoles coutumiers et d'aménagement du territoire pour la gestion des ressources forestières communes et des pâturages. Le suivi de ces articles de loi devrait être fait dans une phase ultérieure de l'étude.

2.8. Etat actuel de gestion des ressources en eau dans les pays cibles

2.8.1. Gestion des ressources en eau

L'Éthiopie et le Soudan dépendent du système d'irrigation pour la production agricole.

Toutefois, comparativement à la superficie totale de l'utilisation agricole, la superficie irriguée est beaucoup plus restreinte. Fournir de l'eau au système d'irrigation à partir du Nil pourrait assurer une stabilité dans le

futur²³, bien qu'il soit important d'assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau pour prévenir les catastrophes climatiques (sécheresse) susceptibles de menacer la sécurité alimentaire dans la région. Le tableau suivant 2.8.1 montre les catastrophes causées par la sécheresse et les dommages que l'Éthiopie a subi ces dernières années. L'Éthiopie rencontre occasionnellement des difficultés avec des catastrophes climatiques de sécheresse entraînant des problèmes de sécurité alimentaire dans les zones rurales.

Tableau 2.8.1 Impact de la sécheresse dans l'histoire actuelle de la sécheresse (en milliers de personnes)

Impact	2016	2011
Nombre de personnes pour lesquelles un approvisionnement alimentaire devient nécessaire	10 200	4 500
Nombre d'enfants souffrant de malnutrition aiguë sévère	450	328,7
Nombre de réfugiés acceptés par l'Éthiopie	732,7	300

Source: UNICEF

Le Soudan du Sud a également connu une grave famine en février 2017, et la sécurité alimentaire et en eau est devenue une haute priorité pour le pays et la région. Afin de soutenir et de remédier à de telles situations grâce à la coopération et au soutien régionaux, il est nécessaire d'assurer un système de ressources et d'approvisionnement en eau intact et plus solide. Ainsi, les données sur les ressources en eau, y compris les données hydrologiques plus précises, devraient être obtenues au cours de la prochaine étape de l'enquête pour pouvoir planifier la gestion efficace des ressources en eau et l'utilisation de l'eau dans la région cible de l'étude.

La ressource en eau est un enjeu majeur non seulement parce qu'elle est limitée dans certaines régions désertiques, mais aussi parce qu'elle relève du droit international de l'eau pour ce qui concerne les pays reliés au Nil. Le Nil Blanc s'étend de l'Égypte au Soudan puis au Sud Soudan, et la rivière se connecte au-delà des pays autour du lac Victoria. Le Nil bleu relie quant à lui l'Égypte, le Soudan et l'Éthiopie. Djibouti est le seul pays qui ne bénéficie pas du Nil. Compte tenu de l'accord-cadre de coopération entre neuf pays concernant le bassin du Nil²⁴, l'utilisation des ressources en eau est une préoccupation internationale majeure pour l'utilisation générale, l'utilisation industrielle, la production d'énergie hydroélectrique et autres utilisations. La Figure 2.8.1 droite montre le bassin hydrographique du Nil.

L'Éthiopie a notamment des précipitations beaucoup plus importantes et cela devient un don pour le développement industriel et agricole du pays. Le Soudan et le Soudan du Sud, d'autre part, sont situés dans une région beaucoup plus aride, de sorte que les ressources en eau du Nil sont hautement nécessaires, et c'est ainsi que le Soudan, par exemple, a développé environ 9 000 km² de systèmes d'irrigation à partir de barrages mis en place le long du Nil²⁵.

Djibouti est l'un des pays les plus secs et les plus chauds sans eau de surface suffisante. Étant donné que le pays est très petit et est situé en bordure de la corne de l'Afrique, les eaux souterraines ont une forte teneur en sel à un niveau peu élevé. Les eaux souterraines contiennent également du fluor, ce qui ne permet pas de boire ces eaux. La ressource en eau est la principale contrainte pour le pays.



Source : L'équipe d'étude de la JICA avec GMT Mapping

Figure 2.8.1
Bassin hydrographique du Nil

²³ Les données hydrologiques de la région du Nil n'ont pas été obtenues mais les données du Nil Blanc et du Nil Bleu devraient être obtenues auprès des organismes gouvernementaux concernés pour une analyse plus approfondie.

²⁴ L'Égypte, le Soudan, l'Éthiopie, l'Ouganda, le Kenya, la Tanzanie, le Burundi, le Rwanda, la République Démocratique du Congo sont les états membres de l'Initiative du Bassin du Nil (IBN) pour la conclusion de l'accord.

²⁵ Le périmètre de Gezira (Gezira Scheme 1925) est le plus grand système d'irrigation développé par l'Angleterre.

2.8.2. Utilisation des ressources en eau

La manière d'utiliser les ressources en eau n'est pas une question simple pour les pays riverains du Nil, alors que son volume d'eau promet un développement industriel à bien des égards. Étant donné que le volume d'eau est assez élevé, il présente un intérêt non seulement pour l'irrigation, la vie quotidienne et les utilisations industrielles, mais également pour la production d'énergie hydro-électrique. Le Soudan en raison de son historique de développement de l'irrigation a œuvré pour l'expansion de l'industrie agroalimentaire mais également pour l'expansion de l'industrie du coton qui est devenu un produit international majeur ainsi que d'autres produits agricoles utilisant l'eau du Nil. L'Éthiopie et le Soudan ont tous deux développés des barrages pour les générateurs d'électricité, et ces activités se poursuivront à l'avenir, car l'Éthiopie a par exemple un grand projet de développement du barrage de la Grande Renaissance Ethiopienne. Cette utilisation des ressources en eau devient un problème majeur pour le droit relatif à l'eau, en particulier en Égypte et au Soudan, en raison des pays en aval. Par ailleurs, de vastes zones des pays cibles éloignées du Nil (le Nil blanc et le Nil bleu) et leurs affluents ont des difficultés d'accès aux ressources en eau, ce qui entrave le développement industriel et agricole. Ces zones, y compris la plupart des régions de Djibouti, ont besoin de chercher des ressources en profondeur à la fois pour la vie quotidienne et pour l'activité industrielle et son amélioration. Dans de telles circonstances, chaque pays a mis en place des organismes d'exécution et a déployé des efforts dans l'utilisation et la gestion des ressources en eau, comme le montre le tableau suivant 2.8.2.

Tableau 2.8.2 Ministères de la gestion des ressources en eau

Pays	Organismes responsables
Djibouti	Ministère de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Elevage et des Ressources halieutiques (Ministère de l'Energie et de l'Eau)
Ethiopie	Ministère des Ressources en eau, de l'Irrigation et de l'Electricité
Soudan	Ministère des Ressources en eau, de l'Irrigation et de l'Electricité
Soudan du Sud	Ministère de l'Irrigation et des Ressources en eau Ministère de l'Électricité et des Barrages

Source: L'équipe d'étude de la JICA

2.9. Niveau d'éducation et des ressources humaines

D'après les entretiens menés auprès des responsables gouvernementaux des organismes gouvernementaux concernés, les activités et les efforts suivants ont été faits pour le développement des ressources humaines ainsi que pour l'éducation et les formations en dehors de l'effort général fait par le pays en direction de l'éducation par le biais des écoles primaires, des collèges et des lycées ainsi qu'au niveau universitaire de l'enseignement supérieur. De tels enseignements et formations techniques et spécialisés entrant dans le cadre des programmes de développement des ressources humaines devraient être poursuivis afin que les ressources humaines aient un meilleur niveau de travail et afin de renforcer les capacités en vue d'un développement industriel durable.

Le tableau suivant 2.9.1 illustre l'état général de l'éducation et l'état de chaque pays. Les taux de scolarisation primaire des pays, à l'exception de l'Éthiopie avec 85,8%, sont beaucoup plus bas que celui d'Afrique subsaharienne. Le pourcentage d'alphabétisation de tous les pays (pas de données pour Djibouti) indique également un pourcentage beaucoup plus bas que celui de l'Afrique subsaharienne car il pourrait y avoir un lien avec le taux de scolarisation. Bien que le gouvernement envisage d'améliorer les capacités des ressources humaines et le développement des compétences, il est également hautement nécessaire d'améliorer le taux de scolarisation dans l'éducation générale.

Tableau 2.9.1 Comparaison du pourcentage d’alphabétisation et du pourcentage d’inscription scolaire de chaque pays

Items	Djibouti	Ethiopie	Soudan	Soudan du Sud	Afrique sub-saharienne
Taux d’alphabétisation (% de personnes âgées de 15 ans et plus)	Aucune donnée	49.0	58.6	32.0	60.9
Taux d’inscription net au primaire (%)	57.4	85.8	53.8	28.1	77.9
Taux d’inscription net au secondaire (%)	25.4	Aucune donnée	Aucune donnée	Aucune donnée	33.4
Taux brut d’inscription dans le supérieur (%)	5.0	8.1	16.3	Aucune donnée	8.6

Source: Indicateurs de développement mondial

Note: 1. Le pourcentage d’alphabétisation est celui de 2015 tandis que celui de l’Afrique sub-saharienne est de 2010.

2. Le taux d’inscription net en secondaire est celui de 2015. Pour Djibouti, les données sont celles de 2008, tandis que celui de l’Afrique sub-saharienne est de 2014. Aucune donnée pour l’Ethiopie, le Soudan et le Soudan du Sud.

3. Le taux brut d’inscription dans le supérieur est celui de 2015. Pour Djibouti, les données sont celles de 2011, tandis que ledit taux pour l’Ethiopie, le Soudan, l’Afrique sub-saharienne, est de 2014. Aucune donnée pour le Soudan du Sud.

4. L’enseignement tertiaire, qu’il s’agisse ou non d’une qualification de recherche avancée, exige normalement, comme condition minimale d’admission, l’achèvement avec succès de l’éducation au niveau secondaire.

Les activités de développement des ressources humaines de chaque pays en fonction des auditions faites aux instituts concernés sont décrites ci-après.

(1) Djibouti (Ministère de l’Education et de la Formation professionnelle)

La politique de développement des ressources humaines est déterminée par le ministère du Travail. Il existe deux écoles secondaires professionnelles et un centre de formation professionnelle opérationnel à Djibouti. Les formations sont réalisées en deux parties principales : une partie pour la formation en ingénierie mécanique, électrique et de transport, et une autre partie pour la formation de compétences relative à l’administration commerciale de type commercial et de type comptabilité. Il y a certaines écoles d’art culinaire, et chaque région a une école de formation. Le ministère travaille avec la Chambre de commerce car cette dernière fournit la demande et les besoins en programme de formation fondé sur l’information développée sur les préoccupations des entreprises concernées.

(2) Ethiopie

➤ Ministère des Entreprises Publiques et du Développement des Ressources Humaines

Le ministère développe principalement les capacités des ressources humaines pour les fonctionnaires dans le cadre de la Proclamation 515/1999 régissant toutes les activités et programmes visant à développer les ressources humaines publiques. Il existe trois fonctions principales et opérationnelles dans le pays pour former des leaders pour le développement des capacités de gestion dans le cadre de la Stratégie de renforcement des capacités de 1994 : Meles Academy, Ethiopian Management Institute et Ethiopian Civil Service University. Il existe 35 universités avec une variété de programmes de formation sectorielle. Il y a 9 régions et 2 villes-régions pour gérer les programmes de formation²⁶. Ces programmes et ces fonctions académiques visent principalement à développer les capacités des ressources humaines au niveau gouvernemental, et ces programmes sont également importants pour améliorer les qualités opérationnelles du gouvernement, telles que le traitement douanier et fiscal ainsi que la mise en œuvre des programmes financiers.

➤ Institut Kaizen

L’Institut Kaizen a été créé en 2009 et l’organisation est destinée à servir tous les secteurs identifiés dans le GTP-II²⁷. La formation est bien évidemment basée sur la philosophie 5-S²⁸, ce qui devrait conduire à l’amélioration de la productivité et de la qualité, de sorte que cela puisse s’appliquer à tous les secteurs

²⁶ Des informations plus spécifiques devraient être demandées au Ministère des entreprises publiques et du développement des ressources humaines.

²⁷ Le Plan pour la croissance et la transformation II: décrit au chapitre 3.

²⁸ Ce concept a été créé à l’origine par Toyota Motor Company du Japon pour contrôler l’environnement de production avec cinq termes avec "S": Trier, définir en ordre, briller, normaliser et maintenir.

de fabrication priorités et à leur environnement de traitement, comme l'industrie du cuir et du textile. En général, l'Institut forme des enseignants et des formateurs dans les écoles ou les centres/écoles professionnels, et ces spécialistes formés offrent une formation et un enseignement concrets. Basé sur le programme TVET²⁹, le renforcement des capacités et la formation sont mis en œuvre. Les instituts régionaux Kaizen mettent également en œuvre une formation dans les campagnes et les villes rurales pour les entreprises qui demandent le programme. Le programme Kaizen devrait s'appliquer à l'OSBP car le concept de base est le même que pour l'élimination du MUDA, bien que les secteurs de la fabrication et des services aient des différences fondamentales.

➤ **Instituts de développement du cuir, du textile et des autres industries**

Le plan de développement général des instituts suit les politiques et les plans du ministère de l'Industrie et du GTP-II. L'Institut offre une formation technique et des opportunités d'éducation dans chaque domaine de production aux personnes concernées. L'Institut fournit des soutiens généraux en trois grandes étapes aux entrepreneurs : étape de l'investissement, étape de production/transformation et étape marketing. Le contrôle de la qualité des produits n'est pas entièrement atteint pour le marché mondial et la formation continue est nécessaire pour rendre l'industrie plus forte. Ces instituts amélioreront davantage les compétences et les connaissances des travailleurs du secteur manufacturier, et ces programmes devraient être davantage renforcés.

(3) Soudan et Soudan du Sud

Les responsables gouvernementaux de ces pays ont également indiqué qu'ils s'efforçaient de développer les ressources humaines, mais les approches détaillées devraient être approfondies pour appliquer ces efforts au développement industriel.

2.10. Commerce international par pays

Les données ci-après montrent chaque pays de la région cible. Comme il n'y a pas de données disponibles pour le Soudan du Sud, cette section ne mentionne pas le Soudan du Sud. Comme référence, le résumé statistique des exportations et des importations de produits obtenu auprès des gouvernements de l'Éthiopie et du Soudan figure à l'Annexe 7.

Le Tableau 2.10.1 ci-après illustre la balance commerciale des pays et l'année de référence des données de base appliquées est la plus récente possible à obtenir de la source. La valeur commerciale de l'USD de l'Éthiopie est la plus importante de la région cible de l'étude. Le Soudan et Djibouti suivent dans cet ordre. En général, la balance commerciale dans la région cible de l'étude indique que la valeur d'importation dépasse beaucoup plus haut que la valeur d'exportation, et le solde montre une valeur négative. Les réexportations de Djibouti représentent plus de la moitié de la valeur totale des exportations, de sorte qu'il exprime que Djibouti est le pays relais.

Tableau 2.10.1 Balance commerciale des pays de la région (millions USD)

	Djibouti	Ethiopie	Soudan	Kenya	Ouganda
Année des données	2009	2015	2015	2013	2015
Importation	648	25 815	8 413	16 394	5 528
Exportation	364	5 028	5 588	5 537	2 267
Ré-exportations	206	834	1	246	523

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Selon la Figure 2.10.1, la part du commerce intra-régional ne représente que 1,0% du total du montant du commerce régional (en millions d'USD). Toutes les autres activités commerciales sont orientées vers d'autres régions du monde. Les importations en provenance de l'extérieur de la région cible représentent 75,9% et les exportations, 22,9%. Par conséquent, il est évident que le commerce dans la région cible de l'étude ainsi que dans les quatre pays cibles est extrêmement limité.

²⁹ Enseignement et formation techniques et professionnels: Terme commun pour le programme de développement des ressources humaines (en particulier les compétences techniques et la formation technique) qui pourrait améliorer la production pour la création d'emplois et de meilleures activités de start-up entrepreneuriales.

		Destination (Unité : millions de dollars US)										
		Interne				Externe						
		Djibouti	Ethiopie	Soudan	Soudan du Sud	Autre région africaine	Moyen-Orient et pays arabes	Europe	Asie et Océanie	Pays d'Amérique	Autres	
Origin	Internal	Djibouti		129	0	0	50	57	75	2	33	18
		Ethiopie	213		110	4	837	1,404	1,408	745	306	0
		Soudan	0	7		3	190	1,845	138	3,365	28	0
		Soudan du Sud	Pas de données	Pas de données	Pas de données		Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données
	External	Autre région d'Afrique	21	732	755	Pas de données	Import-Export Sous régional 541 (1.2%)		Exportation vers la région extérieure 10,502 (22.9%)			
		Moyen-Orient et pays arabes	216	2,759	2,164	Pas de données						
Europe		255	4,259	1,055	Pas de données	Importation de la région extérieure 34,717 (75.9%)						
Asie et Océanie		92	10,932	4,171	Pas de données							
Pays d'Amérique		28	1,214	222	Pas de données							
Autres		3	5,832	6	Pas de données							

Source: Etablie par l'équipe d'étude sur la base de données de l'UN Comtrade

Figure 2.10.1 Volume du commerce intérieur et extérieur de la sous-région (unité : en millions USD)

2.10.1. Djibouti

(1) Importations et exportations

Pour Djibouti, concernant les données d'importation et d'exportation, seule les données de l'année 2009 sont disponibles comme indiqué dans le Tableau 2.10.2 suivant. Le montant des réexportations représente 31,8% de celui de l'importation et représente 56,7% de celui de l'exportation.

Tableau 2.10.2 Importations et exportations de Djibouti (2009)

Produits	2009
Importations	647,6
Exportations	363,7
Réexportations	206,2

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

(2) Produits d'importation et d'exportation

Le Tableau 2.10.3 suivant présente le top 10 des produits d'exportation en valeur de Djibouti en 2009. La plus grande part des produits d'exportation en valeur est celle des «Véhicules à moteur pour le transport de marchandises», qui représente 14,8% de la valeur des exportations totale en 2009. Les autres principaux produits d'exportation en valeur sont les "Courroies transporteuses ou de transmission" et les "Machines agricoles, horticoles ou forestières pour la préparation ou la culture des sols".

Tableau 2.10.3 Top 10 des produits d'exportation en valeur de Djibouti (2009)

Produits	2009
Valeur totale des exportations	363,7
Véhicules à moteur servant au transport de marchandises	53,8
Courroies transporteuses ou de transmission	45,0
Machines, appareils et engins agricoles, horticoles ou sylvicoles pour la préparation ou le travail du sol	31,5
Lait et crème	29,4
Pièces et accessoires des véhicules à moteur	25,5
Automobiles et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	21,7
Préparations alimentaires	14,5
Ciment	12,8
Huiles de palme et ses fractions	12,1
Articles et équipements pour l'exercice physique général	10,7

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

Le Tableau 2.10.4 suivant présente les 10 principaux produits importés en valeur de Djibouti en 2009. La plus grande part des produits importés en valeur est celle des «Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux autres que les huiles brutes», qui représentent 6,3% de l'importation totale en 2009. Les autres principaux articles importés en valeur sont les "Automobiles et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes" et les "Appareils radar, appareils radio d'aide à la navigation et appareils de radio télécommande".

Tableau 2.10.4 Top 10 des produits d'importation en valeur de Djibouti (2009)

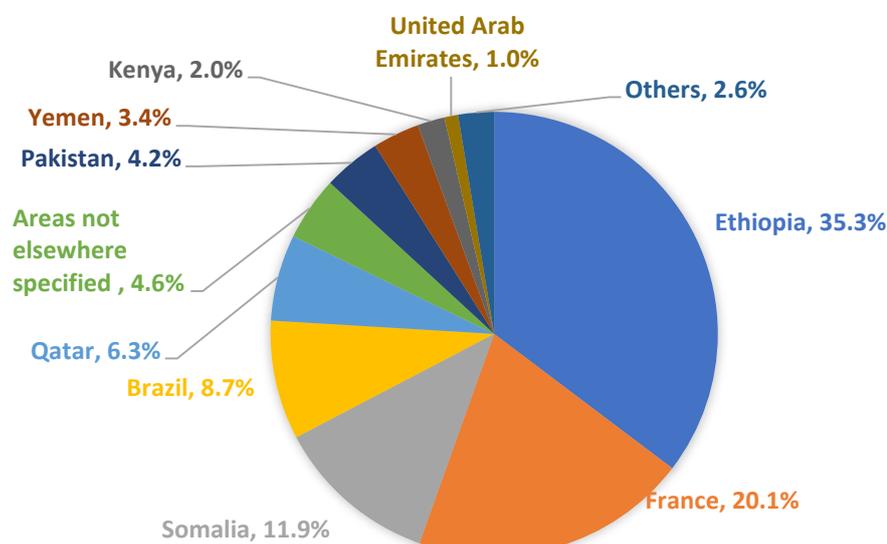
Produits	2009
Valeur totale des importations	647,6
Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux autres que les huiles brutes	40,9
Automobiles et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	37,5
Appareils radar, appareils radio d'aide à la navigation et appareils de radio télécommande	33,6
Bâtiments préfabriqués	14,4
Autres fruits frais	13,9
Pains, pâtisseries, gâteaux, biscuits et autres produits de boulangerie	13,7
Préparations alimentaires	13,6
Ciment	13,0
Parties de marchandises	13,0
Polymères de propylène ou d'autres oléfines	12,6

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

(3) Partenaires d'importation et d'exportation

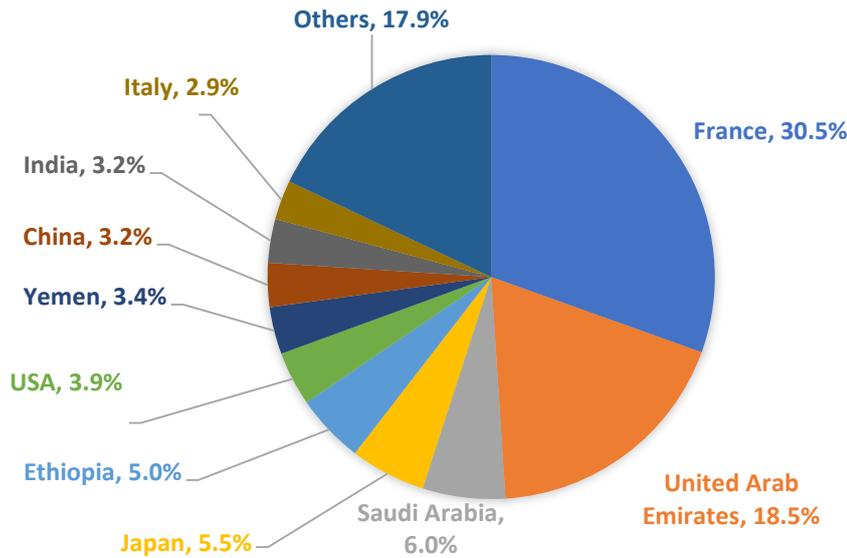
La Figure 2.10.2 ci-après montre la répartition des exportations de Djibouti vers ses pays partenaires commerciaux pour les exportations en 2009. Son premier partenaire est l'Ethiopie, avec 35,3% en 2009. Les autres destinations principales de ses exportations sont la France (20,1%) et la Somalie (11,9%).



Source : Base de données de l'UN Comtrade

Figure 2.10.2 Répartition des exportations djiboutiennes par pays partenaire (2009, base de prix)

La Figure 2.10.3 ci-après montre la répartition des importations djiboutiennes par pays partenaire en 2009. Le premier partenaire pour ses importations est la France, avec 30,5% en 2009. Les autres destinations principales de ses importations sont les Emirats arabes unis (18,5%) et l'Arabie saoudite (6,0%).



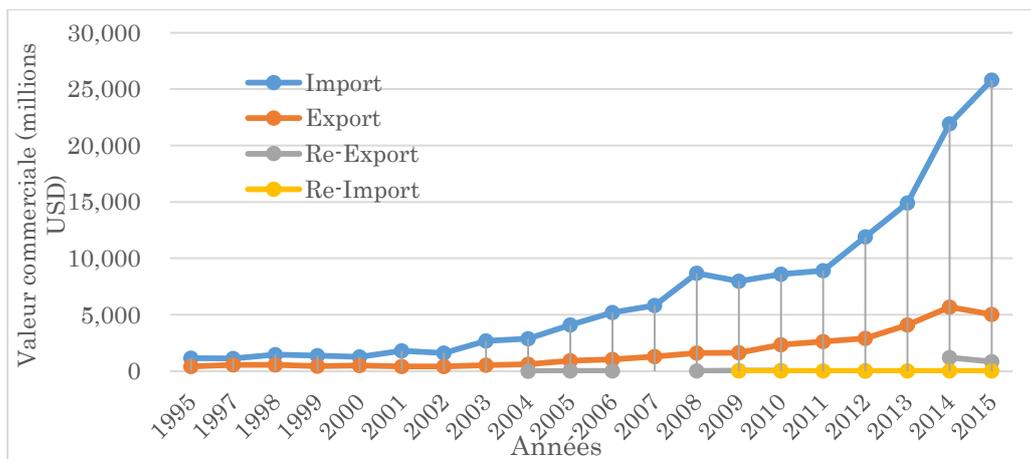
Source : Base de données de l'UN Comtrade

Figure 2.10.3 Répartition des importations djiboutiennes par pays partenaire (2009, base de prix)

2.10.2. Ethiopie

(1) Importations et exportations

La Figure 2.10.4 suivante montre la tendance des importations et des exportations de l'Ethiopie de 1995 à 2015.



Source: Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les réexportations ont été effectuées mais leur valeur commerciale est très faible.

Figure 2.10.4 Importations et exportations de l'Ethiopie (1995-2015)

Les importations de l'Éthiopie augmentent sans cesse depuis 2011. Entre 2003 et 2015, le taux moyen d'augmentation de la valeur commerciale des importations l'Éthiopie en dollars US est de 25,6%. En revanche, les exportations éthiopiennes n'ont pas augmenté depuis 2003 et ont diminué de 11,3% à partir de 2014. Le montant des exportations est inférieur à celui des importations et le montant des exportations représente 19,5% du montant des importations en 2015. Cela indique que l'Éthiopie a enregistré un déficit important de 20,8 milliards USD. Les réexportations et les réimportations ne sont pas importantes en comparaison des importations et des exportations en Ethiopie. Le montant des réexportations et celui des réimportations sont tous les deux élevés par rapport aux importations et exportations éthiopiennes. Le montant de réexportations représente 3,2% de celui des importations.

(2) Produits d'importation et d'exportation

Le Tableau 2.10.5 suivant montre les top 10 principaux produits de matières premières d'exportation en valeur de l'Éthiopie en 2015. La plus grande part des produits d'exportation en valeur est constituée de «Café,

grain de café », qui représente 20,3% des exportations totales en 2015. L'autre principal produit d'exportation en valeur est constitué de « Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes », « Fleurs coupées », « Autres légumes frais et réfrigérés » et « Autres graines oléagineuses et fruits oléagineux ».

Tableau 2.10.5 Top 10 des produits d'exportation en valeur d'Ethiopie (2015)

Produits	2015
Valeur totale des exportations	5 027,5
Café, grain de café	1 018,6
Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	693,2
Fleurs coupées	662,4
Autres légumes frais et réfrigérés	568,4
Autres graines et fruits oléagineux y compris ceux concassés	506,7
Légumes sec à cosse, écosés, même décortiqués ou cassés	240,7
Bovins vivants	174,8
Or (y compris plaqué or avec du platine)	158,0
Viande de moutons et de chèvres fraîche, réfrigérée ou congelée	103,6
Moutons et chèvres vivants	85,1

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

Le Tableau 2.10.6 suivant présente le top 10 des produits importés en valeur de l'Éthiopie en 2015. La plus grande part des produits importés en valeur est constituée des « Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes », ce qui représente 9 % de l'importation totale en 2015. Les autres principaux produits importés en valeur sont les « Automobiles pour le transport de marchandises » et « Appareils téléphoniques ».

Tableau 2.10.6 Top 10 des produits d'importation en valeur de l'Ethiopie (2015)

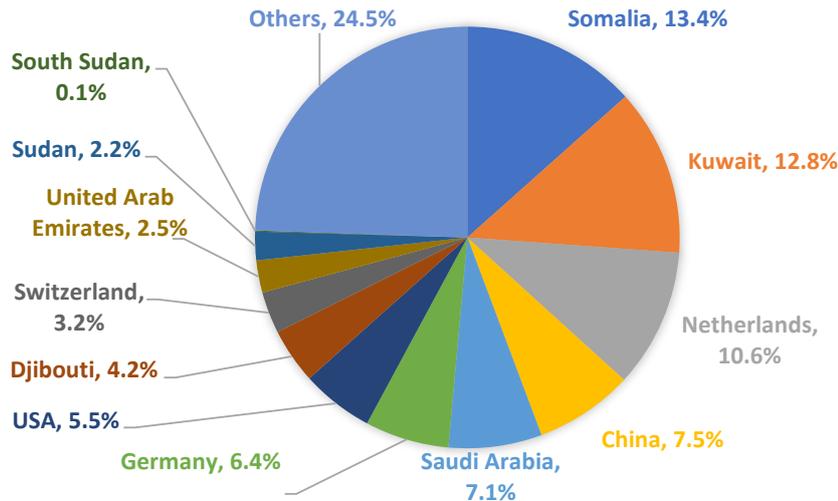
Produits	2015
Valeur totale des importations	25 815,3
Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	2 316,5
Automobiles pour le transport de marchandises	1 059,8
Appareils téléphoniques y compris les téléphones pour réseau cellulaire ou pour d'autres réseaux sans fil	1 058,9
Huiles de palme et ses fractions	1 018,3
Médicament constitués par des produits mélangés ou non mélangés à des fins thérapeutiques ou prophylactiques	522,6
Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	497,5
Articles en fer et en acier	437,2
Blé et méteil	433,1
Articles dont le type n'est pas spécifié	425,6
Automobiles et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	414,6

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

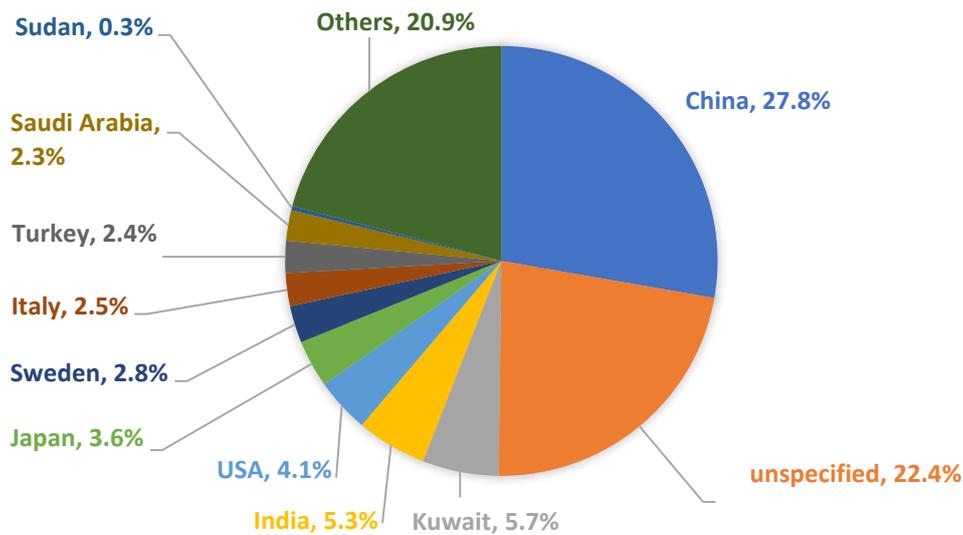
(3) Partenaires d'importation et d'exportation

La Figure 2.10.5 suivante montre la part des partenaires d'exportation pour l'Éthiopie en 2015. Le premier partenaire d'exportation pour l'Éthiopie est la Somalie, avec une part d'exportation représentant 13,4% du montant total des exportations en 2015. Les autres principaux partenaires sont le Koweït (12,8%) et les Pays-Bas (10,6%).



Source : Données Comtrade des Nations Unies
Figure 2.10.5 Partenaires d'exportation de l'Éthiopie (2015, base de prix)

La Figure 2.10.6 suivante montre la part des partenaires d'importation pour l'Éthiopie en 2015. Le premier partenaire d'importation de l'Éthiopie est la Chine, avec une part d'importation représentant 27,8% du montant total des importations en 2015. Les autres principaux partenaires sont le Koweït (5,7%) et l'Inde (5,3%). 22,4% du montant total des importations n'est pas spécifié.

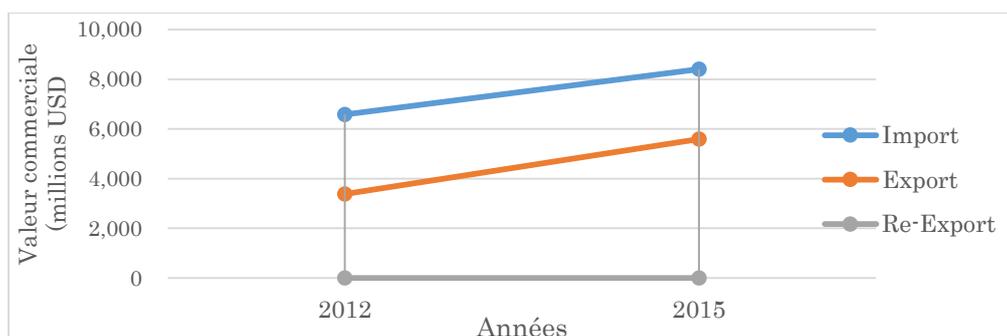


Source : Données Comtrade des Nations Unies
Figure 2.10.6 Partenaires d'importation de l'Éthiopie (2015, base de prix)

2.10.3. Soudan

(1) Importations et exportations

La Figure 2.10.7 suivante montre la quantité d'importation et d'exportation du Soudan entre 2012 et 2015. L'importation du Soudan a augmenté de 28,9% de 2012 à 2015, soit une moyenne d'augmentation des importations de 8,5% par an. L'exportation du Soudan a augmenté de 65,1% de 2012 à 2015, soit une moyenne d'augmentation des exportations de 18,2% par an. Le montant de l'exportation est inférieur à celui de l'importation et le montant des exportations représente 66,4% du montant de l'importation en 2015. De la même manière que pour l'Éthiopie, cela indique que le Soudan a enregistré un déficit de 2,8 milliards USD.



Source: Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les réexportations ont été effectuées mais leur valeur commerciale est très faible. Une autre collecte de données et une analyse complémentaire sont nécessaires au cours de la prochaine étape de l'étude.

Figure 2.10.7 Importations et exportations du Soudan (2012 et 2015)

(2) Produits d'importation et d'exportation

Le Tableau 2.10.7 suivant montre les dix principaux produits d'exportation en valeur du Soudan en 2015. La plus grande part des produits d'exportation en valeur est constituée des « Huiles brutes de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux», qui représente 53,2% de l'exportation totale en 2015. Les autres principaux produits d'exportation en valeur sont les "Autres graines oléagineuses et fruits oléagineux" et l'Or (or non traité, première transformation et poussière d'or)".

Tableau 2.10.7 Top 10 des produits d'exportation de marchandises en valeur du Soudan (2015)

Produits	2015
Valeur totale des exportations	5 587,5
Huiles brutes de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux, brutes	2 973,9
Autres graines oléagineuses et fruits oléagineux	841,8
Or (or non traité, première transformation et poussière d'or)	681,7
Moutons et chèvres vivants	497,3
Viande de moutons ou de chèvres	119,1
Timbres-poste, timbres fiscaux et analogues	98,0
Mélasses résultant de l'extraction ou du raffinage du sucre	90,0
Coton	38,0
Rutabagas, betteraves fourragères, racines fourragères, foin, luzerne (alfalfa), trèfle, sainfoin, choux fourragers, lupin, vesces et produits fourragers	29,1
Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	25,5

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

Le Tableau 2.10.8 suivant montre les dix principaux articles de produits d'importation en valeur du Soudan en 2015. La plus grande part des produits importés en valeur est constituée de «Autres aéronefs (par exemple, hélicoptères, avions)», qui représente 7,87% de l'importation totale en 2015. Les autres principaux éléments d'importation en valeur sont le "Sucre de canne ou betterave et saccharose chimiquement pur" et les "Médicaments".

Tableau 2.10.8 Top 10 des produits d'importation en valeur de Soudan (2015)

Produits	2015
Valeur totale des importations	8 413,4
Autres aéronefs (comme par exemple les hélicoptères, les avions)	662,5
Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	535,8
Médicaments	431,6
Véhicules à moteur pour le transport de marchandises	276,0
Automobiles et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport	246,7
Tracteurs	221,7

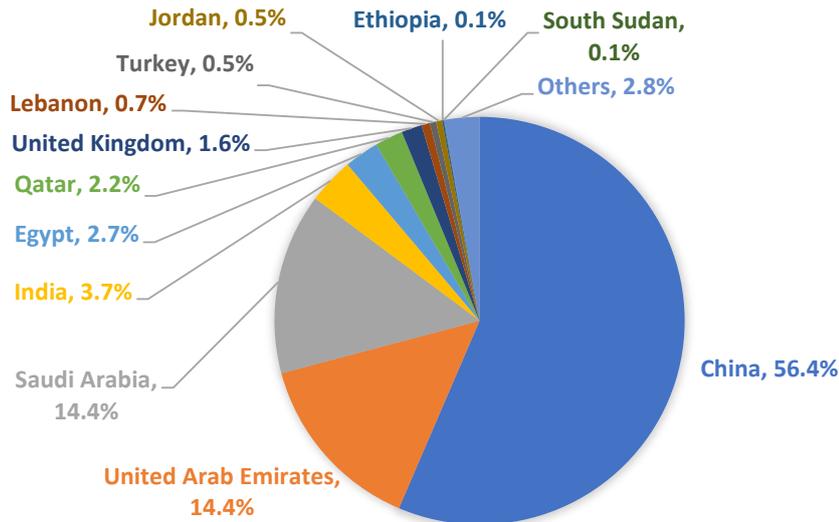
Produits	2015
Farine de blé ou de méteil	194,3
Habits	149,7
Huile de tournesol, de carthame ou de grains de coton et ses fractions	124,2
Polymères d'éthylène	123,1

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(millions USD)

(3) Partenaires d'importation et d'exportation

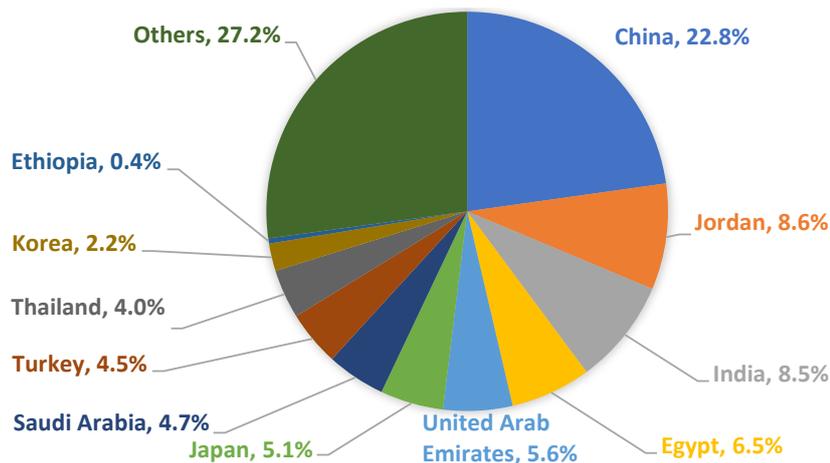
La Figure 2.10.8 suivante montre la part des partenaires d'exportation pour le Soudan en 2015. Le plus grand partenaire d'exportation du Soudan est la Chine, qui représente 56,43% du montant d'exportation total en 2015. Les autres principaux partenaires sont les Emirats Arabes Unis (14,4%) et l'Arabie Saoudite (14,4%).



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 2.10.8 Partenaires d'exportation du Soudan (2015, base de prix)

La Figure 2.10.9 suivante montre la part des partenaires d'importation pour le Soudan en 2015. Le plus grand partenaire d'importation du Soudan est la Chine, qui représente 22,8% du montant d'importation total. Les autres partenaires principaux sont la Jordanie (8,6%) et l'Inde (8,5%).



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 2.10.9 Partenaires d'importation du Soudan (2015, base de prix)

Chapitre 3

CHAPITRE 3 Plans de développement industriel et régional de chaque pays cible de l'étude

Les derniers plans de développement au niveau national de chaque pays cible de l'étude ont été étudiés afin d'identifier leurs activités et orientations de développement actuelles en fonction des données fournies ainsi que des informations obtenues grâce aux consultations menées auprès des organismes gouvernementaux concernés lors de l'étude. Les plans de développement régional et industriel, y compris les politiques et l'orientation du développement, le développement urbain et les considérations environnementales et sociales, ainsi que le statut des organisations chargées du développement et la gestion budgétaire de chaque pays, sont en particulier résumés ci-après.

3.1. Développement régional et promotion industrielle de Djibouti

3.1.1. Plans et politique de développement

Les plans de développement du gouvernement de Djibouti suivent deux grands plans nationaux.

(1) Djibouti Vision 2035

Le plan Djibouti Vision 2035 a été conçu pour réaliser "un avenir plus réussi, plus attrayant et plus souhaitable" pour le pays en adoptant l'esprit du Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) 2004-2006 et de l'Initiative nationale de développement social (INDS) 2008-2012 qui élèvent le pays avec de meilleurs instruments de planification du développement par une planification stratégique, des politiques et des stratégies pour un développement durable. À travers les expériences précédentes de développement, le gouvernement a réussi à s'attaquer au manque de ressources matérielles et humaines, à la faiblesse en ressources en eau et en énergie, à la mauvaise performance des secteurs des télécommunications et des transports, à la faiblesse des activités économiques, à la faible compétitivité et à l'insuffisance dans la création d'emplois, à la faible capacité financière, etc., à changer et à mettre en place un avenir souhaitable par la décentralisation en partant de la prédominance du gouvernement central.

Ayant une position géographique stratégique, Djibouti devient progressivement une sortie maritime régionale vers le commerce international. Les stratégies de développement à mettre en œuvre mettent l'accent sur l'augmentation des capacités productives des secteurs en pleine croissance, sur la diversification des opportunités économiques, sur l'expansion du secteur privé et enfin sur les communautés en développement du pays. Vision Djibouti 2035 repose sur cinq piliers pour promouvoir les transformations du pays.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| I. Paix et Unité nationale | IV. Economie diversifiée et économie |
| II. Bonne gouvernance | compétitive menées par le secteur privé |
| III. Consolidation du capital humain | V. Intégration régionale |

Le plan Djibouti Vision 2035, qui s'articule autour des cinq piliers susmentionnés, ambitionne de faire du pays un pôle économique, commercial et financier régional et international qui assure le bien-être des djiboutiens et djiboutiennes dans un environnement de paix, sécurisé et propre. L'objectif général est défini dans les modalités de «Djibouti, Phare de la Mer rouge» et dans «Djibouti, Hub Commercial et logistique de l'Afrique». Les tendances de la croissance du PIB sont également envisagées de la manière suivante (Tableau 3.1.1).

Tableau 3.1.1 Prévisions des tendances de croissance du PIB dans le cadre de Djibouti Vision 2035
(Répartition en %)

Secteur	2012	2022	2035
Agriculture	3,7	4,1	5,0
Industrie manufacturière	2,7	5,8	7,0
Construction et travaux publics	14,4	15,0	16,0
Commerce et tourisme	16,8	18,3	20,0
Banques et assurances	13,7	13,8	14,0
Télécommunications	27,6	26,0	24,0
Autres services	2,0	2,0	2,0
Administration publique	19,1	15,0	12,0
Total	100%	100%	100%

Source: Djibouti Vision 2035

(2) SCAPE 2015-2019 (Stratégie pour la Croissance Accélérée et la Promotion de l'Emploi)

Le concept SCAPE 2015-2019 renvoie à Djibouti Vision 2035. Après que Djibouti Vision 2035 ait été adoptée par le Conseil des ministres le 30 mars 2014, un nouveau plan quinquennal, SCAPE, proposant des orientations stratégiques à moyen terme et identifiant les principales actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs, a été lancé. La SCAPE, en tant que stratégie nationale de développement, vise dix objectifs majeurs.

- | | |
|---|---|
| 1) Accélérer la croissance | 6) Assurer une large couverture des éléments essentiels de soins de santé |
| 2) Réduire le chômage | 7) Réduire l'inégalité entre les genres |
| 3) Limiter l'extrême pauvreté | 8) Résoudre la problématique de l'eau |
| 4) Créer les conditions d'un hub régional | 9) Combattre la précarité des logements |
| 5) Mieux éduquer et mieux former | 10) Préparer le changement climatique |

La SCAPE comprend ainsi 19 objectifs de développement durable (Sustainable Development Goals, SDG) pour une approche stratégique. Il s'agit d'un nouveau modèle de croissance qui repose sur (i) une croissance économique accélérée, plus équilibrée et créatrice d'emplois menée par les nouveaux secteurs, (ii) un développement des infrastructures et une élimination rapide des contraintes pour libérer les activités du secteur privé et les investisseurs, et (iii) un renforcement du capital humain. Il s'appuie également sur un mécanisme qui renforce la responsabilité ministérielle dans l'action publique dans le cadre de la performance logique qui lie le budget ministériel et toutes les dépenses publiques aux objectifs politiques.

Le gouvernement définit des stratégies de développement avec la structure SCAPE AXES de la SCAPE, et cela consiste en des actions de développement majeures divisées en quatre catégories¹: 1) la croissance économique, la compétitivité et le rôle principal du secteur privé; 2) le développement du capital humain; 3) la gouvernance publique et le renforcement des capacités institutionnelles et 4) les pôles du développement régional et durable. Il existe des secteurs de développement ciblés comme le secteur financier, le secteur manufacturier, y compris l'artisanat et le commerce régional ainsi que l'échange international et l'intégration régionale. Les quatre secteurs de développement cibles sont a) Infrastructures économiques (énergie, eau et assainissement, communication et transport), b) Exploitation minière (à identifier les ressources naturelles et à les développer sur le territoire), c) Industrie (fournit les politiques et la capacité de pilotage pour la mise en œuvre des mesures d'adaptation, et les opportunités qui devraient être renforcées tout en réduisant les coûts) et d) Secteur primaire.

3.1.2. Plan de développement industriel

Selon la vision et le plan de développement national décrits ci-dessus, un plan national de développement industriel est élaboré pour atteindre les objectifs de la SCAPE.

Djibouti est confronté à un énorme problème de chômage, allant de pair avec les disparités régionales et la pauvreté. En raison de la faiblesse de l'urbanisation et de son plan de développement de par le passé, ainsi que d'un développement basé sur le port de Djibouti dans le secteur de la logistique et des services, qui a favorisé un investissement et un développement des infrastructures déséquilibrés dans le pays, à l'exception de la capitale de Djibouti, la plupart des communautés des zones extérieures vivent avec des moyens de subsistance insuffisants avec moins d'accès aux aliments et à l'eau dans des conditions climatiques sévères. Étant donné que le potentiel de production du pays dans le secteur primaire et le potentiel des ressources naturelles sont limités, à l'exception de certains minéraux identifiés², le développement industriel de par le passé s'est tourné vers les services logistiques autour du port uniquement pour servir l'Éthiopie. Les opportunités d'emploi étaient très limitées alors que le budget du gouvernement était également limité à générer des emplois dans le développement public.

Djibouti recherche aujourd'hui des options pour améliorer la situation nationale en mettant fortement l'accent sur l'approvisionnement en eau et la création d'emplois dans le cadre de la SCAPE et de Vision 2035. Le gouvernement envisage en même temps la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour une économie verte (SNEV) en tant que complément à la stratégie SCAPE pour un développement durable à long terme.

¹ Ceci inclut le secteur financier, le commerce régional et les secteurs manufacturiers (y compris l'artisanat) et le commerce international et l'intégration régionale.

² Comme décrit ci-après, l'or, le cuivre, le zinc, le titane, la bauxite et autres ont été identifiés.

(1) Industrie du service concernant le commerce et la logistique

En ce qui concerne le développement de la zone franche³ dans la zone du port de Djibouti (voir la section 3.1.3 ci-après), l'industrie du service de commerce et de logistique concernée par la manutention du fret portuaire est la plus grande industrie de Djibouti et le secteur devrait renforcer et développer avec la promotion de l'investissement. L'Éthiopie, en particulier, est un important partenaire commercial et ses activités d'importation et d'exportation sont le premier objectif prioritaire pour l'amélioration des services dans les secteurs du commerce et de la logistique.

(2) Secteur primaire

Le secteur primaire doit contribuer à l'amélioration de la sécurité alimentaire et à la réduction de la pauvreté grâce à la diversification économique. Les objectifs de la politique de développement du secteur primaire optent pour le « second rôle » en raison des conditions climatiques sévères et des moindres progrès du secteur primaire dans le développement. Le développement du secteur peut contribuer à (i) réduire l'insécurité alimentaire et améliorer la qualité nutritionnelle de la consommation des ménages, (ii) augmenter la production, la productivité et les revenus, (iii) augmenter l'emploi avec de meilleures incitations dans les zones rurales afin que la migration vers la zone de la capitale soit réduite, (iv) promouvoir la transformation locale des produits qui pourraient être exportés (bétail, cuirs, peaux et poissons), (v) préserver l'environnement naturel et rétablir l'équilibre du développement.

(3) Secteur minier

Il existe un certain nombre de ressources minérales naturelles dans le pays, comme l'or, la perlite, la bauxite, le cuivre, le zinc, le gaz naturel, etc. Le développement actuel du secteur minier commence par l'octroi de licences d'exploitation de l'or aux entreprises et le gouvernement s'attend à d'autres investissements à venir et à faire prospérer le secteur par une plus grande industrialisation. Une carte des ressources minérales plus détaillée doit être obtenue lors d'une étude future.

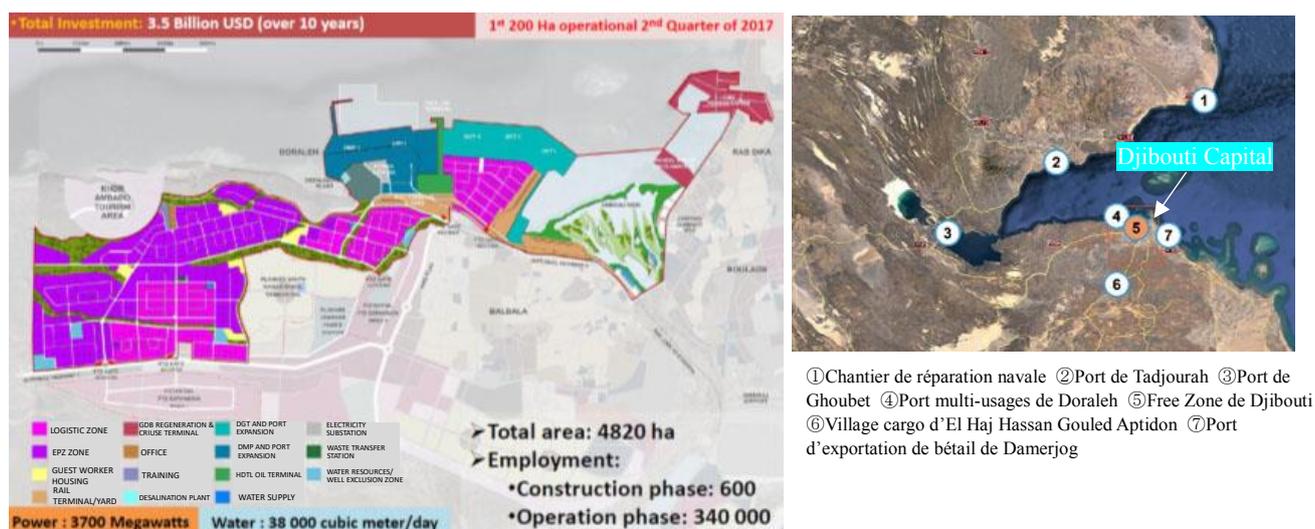
(4) Industrie régionale

La politique d'industrialisation a été développée dans une approche intégrée incluant le développement des ressources naturelles et minières. La promotion du secteur privé et la création d'un nouvel environnement pour les opérateurs économiques ainsi que la promotion d'entreprises locales concurrentes sur le marché régional sont des facteurs importants pour attirer des emplois. La formulation d'une politique mature avec des programmes financiers appropriés et des possibilités de renforcer le développement industriel sont les actions nécessaires allant de pair avec la réduction des coûts de l'énergie, de l'eau, des télécommunications, des transports et de la main-d'œuvre.

3.1.3. Développement de parcs industriels et autres installations

Le gouvernement estime que le développement actuel des zones franches est la clé pour améliorer le potentiel futur du développement industriel à Djibouti, bien qu'il existe plusieurs zones potentielles identifiées dans la périphérie de la ville ainsi qu'à Tadjoura. Étant donné que le port existant et son secteur d'expansion à Doraleh sont la zone la plus développée et la plus accessible par des installations de manutention de fret, il est inutile de faire progresser la mise en place de parcs industriels et de services dans le même sens pour une meilleure assurance des résultats sans grand effort pour traiter de longues distances de transport. La Figure 3.1.1 illustre le développement de la zone portuaire de Djibouti, et en particulier le développement de la zone libre (indiqué dans les couleurs rose et violet).

³ Celle-ci est appelée également, Djibouti International Free Trade Zone/DIFTZ (Zone de libre-échange internationale de Djibouti). Source: Djibouti et World Japan Edition 2017 obtenus auprès de l'Ambassade de Djibouti à Tokyo.



Source: Autorité des ports et des zones franches de Djibouti

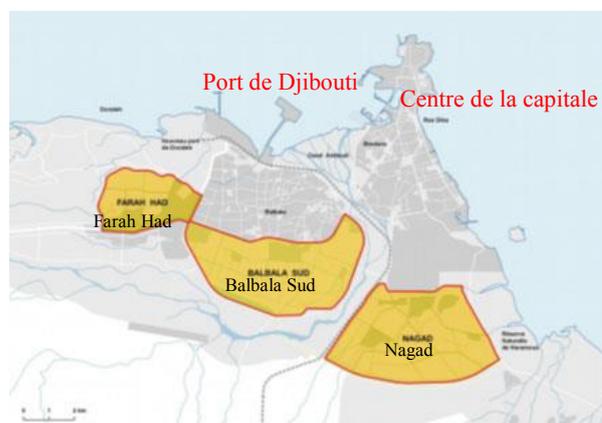
Figure 3.1.1 Image de la zone franche de Djibouti

3.1.4. Développement urbain, utilisation des terres et considérations environnementales et sociales

(1) Développement urbain

Djibouti a formulé le SDAU (Plan de développement urbain)⁴ en décembre 2015 et la planification et le développement de l'urbanisme et de l'aménagement urbain suivent les considérations portant sur l'utilisation des terres, les schémas de zonage, les types de bâtiments et les fonctions autorisés à se développer et autres considérations. Le développement de la zone urbaine de la ville de Djibouti, en raison de son environnement de croissance rapide, est spécialement pris en considération comme les questions sur l'utilisation potentielle des terres de manière appropriée. Le développement urbain le plus efficace devrait être mis en œuvre conformément à la réglementation de l'UPA régissant l'étalement indésirable de l'expansion urbaine pour limiter les pertes d'un environnement naturel.

La Figure 3.1.2 à droite illustre les trois principales zones de développement urbain désignées principalement pour le développement résidentiel de la ville capitale de Djibouti, à savoir la zone Farah Had, la zone sud de Balbala et la zone Nagad. Alors que la zone portuaire développée tôt et le développement de la capitale aux environs devraient connaître une transformation davantage dans un sens commercial et axée sur le milieu des affaires, ces nouvelles zones de développement sont de type banlieues, avec leurs propres centres urbains reliés les uns aux autres. Chacune de ces zones et leur développement sont spécifiquement contrôlés par le Règlement spécial sur l'aménagement urbain et le développement urbain.



Source: Djibouti Urban Development Plan

Figure 3.1.2 Carte de la zone de planification de Djibouti

D'autres régions du pays sont également soumises à la réglementation sur le développement urbain, mais le contrôle n'est pas efficacement distribué. Une telle planification du contrôle du développement devrait être ainsi définie pour l'ensemble du pays.

(2) Considérations environnementales et sociales

Tout développement concerné par l'impact sur l'environnement devrait être évalué conformément au Code de l'environnement actuel par la loi n°51 relative à la protection de l'environnement dans laquelle une EIE peut

⁴ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (décembre, 2014): Le plan de développement urbain concerne principalement Balbala Sud, Nagad et Farah Had.

être requise en fonction de certains critères. Tous les développements et plans seront évalués en fonction de la nécessité de l'EIE ou de l'EES (Evaluation Environnementale Stratégique).

3.2. Développement régional et promotion industrielle d'Éthiopie

Le gouvernement éthiopien, avec ses plans de développement, poursuit ses efforts au plus grand bénéfice du peuple éthiopien sur la base du «Plan de croissance et de transformation II de l'Éthiopie» (appelé GTP-II), qui est le deuxième plan national quinquennal après le GTP-I.

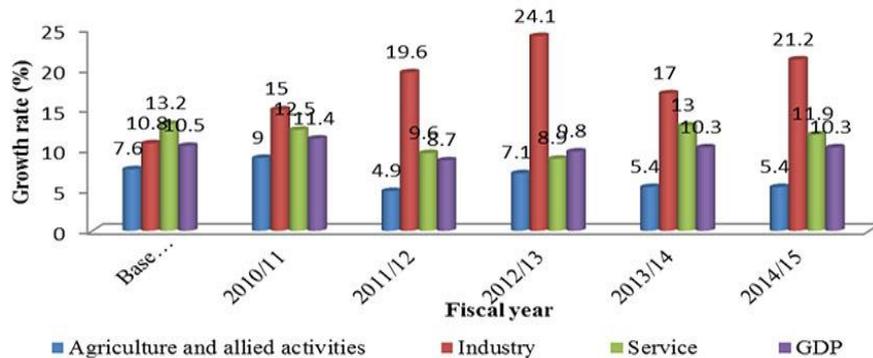
Il y a eu un écart important entre l'épargne nationale et l'expansion de l'investissement dans le pays, et l'écart entre les revenus d'exportation de marchandises et la facture d'importation de marchandises, le déficit commercial, s'est élargi pendant la période de mise en œuvre du GTP-I (2010/11-2014/15). Ainsi le gouvernement a déployé de grands efforts pour surmonter ce problème au cours de la phase de mise en œuvre du GTP-I en donnant les quatre objectifs principaux suivants :

- (i) Maintenir au moins un taux moyen de croissance du PIB réel de 11% par an et atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) d'ici 2014/2015
- (ii) Elargir l'accès et assurer la qualité des services d'éducation et de santé et atteindre les OMD dans les secteurs sociaux
- (iii) Établir les conditions pour une construction durable de la nation grâce à la création d'un État démocratique stable et tourné vers le développement
- (iv) Assurer la durabilité de la croissance en maintenant la stabilité macroéconomique

Les principaux objectifs macroéconomiques ont été définis dans le GTP-I :

- (i) Maintenir une croissance économique diversifiée et à deux chiffres dans un environnement macroéconomique stable
- (ii) Augmenter la part de l'épargne intérieure brute (GDS) en PIB à 15%
- (iii) Augmentation de la part des exportations dans le PIB à 22,5%

La croissance du PIB réel au cours des 12 dernières années a été en moyenne de 10,8% par an. C'est plus du double de la moyenne de l'Afrique subsaharienne pour la même période.



Source: Ethiopie GTP-II

Figure 3.2.1 Croissance du PIB par secteurs économiques majeurs (2009/2010-2014/2015)

3.2.1. Plan et politique de développement

Plan de croissance et de transformation II de l'Éthiopie

Le GTP-II est considéré comme étant un véhicule important pour la «Renaissance» de l'Éthiopie. L'objectif principal du GTP-II est de servir le pays et son développement en étant un tremplin pour réaliser l'idéal national consistant à «devenir un pays à revenu intermédiaire d'ici 2025 », en soutenant une croissance économique rapide et inclusive pour accélérer la transformation économique. Le gouvernement est pleinement engagé à mobiliser les ressources nécessaires, y compris la capacité de mise en œuvre du plan. La modernisation dans le développement du secteur agricole, l'expansion du développement industriel avec l'accent principal mis sur la fabrication légère, un changement significatif dans le développement des exportations, sont au cœur du développement. Le dernier GTP-II a été approuvé par le conseil des ministres et approuvé par le Parlement pour guider les efforts de développement du pays au cours des cinq prochaines années, 2015/2016-2019/2020.

Vision nationale

La vision nationale du pays consiste à atteindre le niveau des «pays à revenu intermédiaire» où la démocratie, la bonne gouvernance et la justice sociale sont promises et maintenues grâce à la participation du peuple.

Objectifs du GTP-II

- Atteindre un taux annuel moyen de croissance du PIB réel de 11% dans un environnement macroéconomique stable et contribuer ainsi à la réalisation de l'idéal national de l'Ethiopie ;
- Améliorer la productivité, la qualité et la compétitivité des secteurs productifs nationaux (agriculture et industries manufacturières) et développer la capacité de fabrication et d'ingénierie nationale pour accélérer la transformation structurelle ;
- Renforcer davantage la mobilisation publique en continu et la participation organisée pour s'assurer que le public devienne à la fois propriétaire et bénéficiaire des fruits du développement ;
- Réduire l'hégémonie de l'économie politique du développement en renforçant un état démocratique de développement stable

Piliers stratégiques

- Soutenir la croissance et le développement économique rapide, à grande échelle et équitables constatés au cours de la dernière décennie ;
- Augmenter la capacité et l'efficacité de la production pour atteindre les limites des possibilités de production de l'économie en améliorant simultanément la qualité, la productivité et la compétitivité des secteurs productifs (agriculture et industries manufacturières) ;
- Accélérer et catalyser la transformation du secteur privé national en lui prêtant une force de développement avec des moyens ;
- Renforcer la capacité de l'industrie de la construction, combler les lacunes dans les infrastructures critiques, en mettant particulièrement l'accent sur l'assurance de la qualité des services d'infrastructure en renforçant la capacité de mise en œuvre du secteur de la construction ;
- Gérer et administrer correctement l'urbanisation rapide en cours pour débloquer son potentiel de maintien de la croissance et de la transformation structurelle de l'économie ;
- Accélérer le développement humain et le renforcement des capacités technologiques et en assurer sa durabilité ;
- Établir une bonne gouvernance démocratique et de développement en renforçant la capacité de mise en œuvre du secteur public et en mobilisant la participation publique ;
- Promouvoir l'autonomisation des femmes et des jeunes, assurer leur participation au processus de développement et leur permettre de bénéficier équitablement des fruits du développement ;
- Construire une économie verte et résiliente aux changements climatiques

L'annexe 9 présente les objectifs de développement macroéconomique, social et économique sélectionnés de GTP-II.

(1) Plan macroéconomique

Objectifs de la politique macroéconomique

Les principaux objectifs de la politique macroéconomique sont de maintenir une croissance économique rapide et inclusive dans un environnement macroéconomique stable incluant le maintien d'une inflation stable et faible et en assurant une transformation structurelle de l'économie, en consolidant les gains dans le développement humain et en réduisant la pauvreté et le chômage, ainsi qu'en améliorant la part des investissements et des épargnes nationales dans le PIB. Le Tableau 3.2.1 ci-après indique le scénario de croissance du PIB attendu dans GTP-II.

- 1) Maintenir un taux de croissance économique moyen à deux chiffres de 11% par an (scénario de base)
- 2) Assurer la transformation structurelle de l'économie
- 3) Maintenir la stabilité macroéconomique

- 4) Augmenter la part de l'épargne intérieure brute dans le PIB à 29,6% et augmenter ainsi la part de l'investissement intérieur brut dans le PIB à 41,3% d'ici la fin de la période de mise en œuvre du plan

Tableau 3.2.1 Taux de croissance du PIB selon le scénario de base en valeur au prix 2010/11 (unité: en %)

Secteur	Performance moyenne	Année de départ	Prévisions					Moyenne
	2010/11 - 2014/15		2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	
Agriculture et activités connexes	6,6	6,4	8,2	8,0	7,9	7,9	7,8	8,0
Industrie	20,2	21,7	21,8	20,6	20,0	19,1	18,4	20,0
Fabrication	14,7	15,8	20,2	21,3	22,0	22,7	23,4	21,9
Fabrication à grande et moyenne échelle	19,2	20,3	20,0	21,3	21,8	22,6	23,4	21,8
Micro- et petites entreprises de fabrication	4,2	2,9	21,0	21,3	22,6	23,0	23,5	22,3
Services	10,8	10,2	10,3	10,2	10,1	10,0	9,6	10,1
Produit intérieur brut (PIB)	10,1	10,2	11,2	11,1	11,1	11,0	10,8	11,0

Source: Ethiopie GTP-II

(2) Changement structurel

La transformation structurelle se caractérise essentiellement par la redistribution des ressources, de la faible productivité aux activités économiques à forte productivité.

- 1) Accroître la part de l'industrie manufacturière dans le PIB
- 2) Accroître la part des recettes d'exportation dans le PIB

➤ Accroître la part de l'industrie manufacturière dans le PIB

La fabrication, qui devrait être le moteur de la transformation structurelle, devrait augmenter à un taux moyen annuel de 21,9%, tandis que sa part dans le PIB devrait passer de 4,8% en 2014/15 à 8,0% d'ici 2019/20. Le Tableau 3.2.2 suivant illustre le PIB prévu de l'industrie par GTP-II.

Tableau 3.2.2 Part des principaux secteurs économiques dans le PIB selon le scénario de base (unité: en %)

Secteur	Performance moyenne	Année de départ	Prévisions					Moyenne
	2010/11 - 2014/15		2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	
Agriculture et activités connexes	41,5	38,5	37,5	36,4	35,4	34,4	33,5	35,4
Industrie	12,7	15,1	16,6	18,0	19,4	20,9	22,3	19,4
Fabrication	4,3	4,8	5,2	5,7	6,2	6,9	8,0	6,3
Grande et moyenne échelle	3,1	3,7	4,0	4,4	4,8	5,3	5,9	4,9
Mirco et petite échelle	1,2	1,1	1,2	1,3	1,4	1,6	1,8	1,4
Services	45,8	46,3	46,0	45,6	45,2	44,8	44,3	45,1
Produit intérieur brut (PIB)	100	100	100	100	100	100	100	100

Source: Ethiopie GTP-II

➤ Accroître la part des exportations de marchandises dans le PIB

Les exportations de marchandises devraient augmenter à un taux moyen annuel de 36,3%, et les revenus en devises étrangères pour la même période devraient passer de 3,1 milliards d'USD à environ 13,9 milliards de dollars d'ici la fin de la période de planification. Le Tableau 3.2.3 indique la part du PIB dans l'exportation de marchandises dans GTP-II. La valeur totale des exportations de marchandises devrait passer de 4,9% en 2014/15 à 11,8% en 2019/20.

Tableau 3.2.3 Part prévue de la valeur de l'exportation de marchandises dans le PIB (en %)

Items	Année de départ	Prévisions				
	2014/15 Performance	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
Revenus totaux des exportations de marchandises	4,9	7,0	8,5	9,7	10,7	11,8
Exportations de produits agricoles	3,6	4,7	5,3	5,8	6,1	6,5
Produits agricoles ordinaires	3,2	4,1	4,7	5,0	5,3	5,5
Fleurs	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6
Autres produits agricoles	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
Exportations de marchandises industriels	0,7	1,4	2,3	2,6	3,0	3,6
Fabrication	0,6	1,2	1,6	2,0	2,5	3,0
Électricité	0,1	0,2	0,7	0,6	0,6	0,5
Exportation minière	0,6	0,9	0,9	1,3	1,5	1,7

Source: Ethiopie GTP-II

3.2.2. Plan de développement industriel

(1) Agriculture et transformation rurale

Le développement de l'agriculture et de l'élevage sera renforcé et demeurera la principale source de croissance et de transformation rurale. Un soutien complet devra être fourni aux jeunes qui ont été formés pour leur permettre de s'organiser et de s'engager dans les investissements et les productions agricoles. Le soutien nécessaire aux investisseurs nationaux et étrangers sélectionnés, dont les capacités seront prises en compte, devra être fourni à l'avance pour leur permettre de participer à la production dans des sous-secteurs agricoles tels que les cultures, les fleurs, les légumes et les fruits et le développement du bétail. La poursuite d'une mise en œuvre plus efficace et appropriée d'une nouvelle stratégie de mise en échelle des différentes zones⁵ de développement agro-écologique et la poursuite de mesures holistiques visant à résoudre les contraintes et les défis liés à l'approvisionnement en productions agricoles et à l'utilisation des technologies agricoles seront impérativement gérées.

Principaux objectifs

Les objectifs suivants sont fixés pour atteindre l'objectif final.

1) Développement des cultures et de l'agriculture pastorale

- Productivité et production de cultures
- Productivité et production du café
- Productivité et production de l'horticulture
- Productivité et production animale
- Conservation et utilisation des ressources naturelles
- Amélioration de la production et la productivité grâce au renforcement des travaux de recherche agricole axés sur la demande
- Amélioration de la conservation nationale durable de la biodiversité et les bénéfices équitables pour la communauté
- Sécurité alimentaire, prévention des catastrophes et préparations

2) Amélioration de la productivité et de la production des cultures

3) Productivité et production animale

- Amélioration génétique du bétail
- Améliorer la couverture de santé du bétail
- Améliorer la production d'aliments pour le bétail
- Intégrer la mise en œuvre de l'efficacité de la chaîne de valeur⁶ du bétail

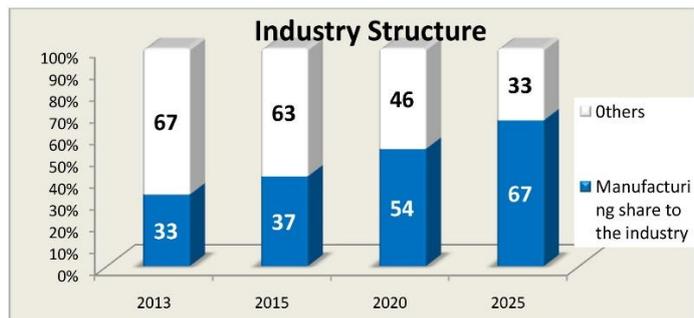
⁵ Les cartes mises à jour devraient être obtenues lors de la prochaine étude.

⁶ La chaîne de valeur est une activité de production et de distribution intégrée et de mise en réseau depuis l'origine des produits ou des matériaux jusqu'à la transformation, l'emballage, le stockage et la distribution jusqu'aux consommateurs ou autres pour

- 4) Conservation et utilisation des ressources naturelles
- 5) Conservation durable et améliorée de la biodiversité nationale et bénéfices équitables auprès de la communauté
- 6) Prévention et préparations aux catastrophes en matière de sécurité alimentaire
- 7) Développement agricole dans les zones pastorales

(2) Industrie manufacturière

L'objectif est de faire de l'Éthiopie un important pôle de fabrication en Afrique et dans le monde. La croissance de l'industrie manufacturière accélérée sera encouragée par l'amélioration de la productivité et de la compétitivité des entreprises manufacturières nationales ainsi que par l'expansion de nouveaux investissements principalement dans le secteur manufacturier orienté vers l'exportation. Les orientations stratégiques devraient améliorer la productivité, la qualité et la compétitivité aussi bien des industries existantes que des nouvelles industries, et assurer des changements structurels. L'industrie manufacturière légère à forte intensité de main-d'œuvre est compétitive sur le plan mondial en termes de productivité, de qualité et de prix. La transformation de l'industrie manufacturière de taille moyenne et large devrait devenir une source fiable de devises et devrait mettre en place une ingénierie industrielle et des capacités technologiques. Le gouvernement, dans le cadre de sa feuille de route relative au développement du secteur manufacturier, espère doubler la part du secteur dans l'industrie, comme le montre la Figure 3.2.2.



Source: Feuille de route du développement éthiopien pour l'industrie
Figure 3.2.2 Prévisions de la structure de l'industrie

Objectifs d'industrialisation

La création de valeur ajoutée industrielle est prévue pour accroître la part de l'industrie manufacturière dans le PIB global. Cela doit être réalisé en grande partie grâce aux activités intégrées et organisées qui seront entreprises et les industries de transformation des produits agricoles renforceront les liens entre la fabrication et l'agriculture. Le secteur manufacturier en particulier, le gouvernement a créé plusieurs instituts de développement pour soutenir la recherche, l'éducation et la formation dans des domaines spécifiques, comme les industries du cuir, du textile et du café. Voici les principales cibles sectorielles.

- Industrie du textile et du vêtement
- Industrie des produits chimiques et des intrants de construction
- Industrie du cuir et des produits en cuir
- Industrie agroalimentaire
- Industrie du métal et de l'ingénierie
- Industrie pharmaceutique
- Industrie de la viande, du lait et du miel

(3) Secteur minier

Il est prévu d'augmenter les systèmes de production modernes et artisanaux d'or ainsi que d'autres mines de ressources minérales, y compris les marbres, le calcaire, les pierres précieuses (opale, etc.), le potassium, le gaz naturel⁷ et d'autres mines identifiées pour une plus grande exploitation en volume. Grâce aux mineurs artisanaux et aux entreprises, environ 800 000 emplois seront créés pendant la période de mise en œuvre du plan. On s'attend à ce que l'augmentation des revenus miniers annuels passe de 152,79 millions de Birr en 2014/15 à 570,4 millions de Birr d'ici la fin 2019/20.

En ce qui concerne ce qui précède, le gouvernement éthiopien envisage d'établir un centre de production d'engrais qui attend la production de potassium de la cour de la mine nord afin de commencer la production d'engrais réelle dans un délai de deux ans et s'attendent à une production de 600 000 tonnes d'engrais en

compléter les ventes de produits. Lorsque l'intégration complète des activités est effectivement établie, le produit à vendre pourrait gagner la plus forte valeur et la compétitivité, et ceci pourrait également être analysé pour identifier les points à améliorer.

⁷ Ceci est également décrit au Chapitre 5.

première année (information Par ministère de l'agriculture et des ressources naturelles). Cette production d'engrais pourrait être un remplacement majeur pour les produits importés.

(4) Industrie de la construction

L'objectif de l'industrie de la construction est, en général, de permettre au secteur de jouer un rôle essentiel dans l'accélération du développement socio-économique du pays en renforçant les liens avec les autres secteurs de production et de services ainsi que pour faire émerger le secteur à un niveau compétitif au niveau international.

Principaux objectifs

L'objectif principal dans l'industrie de la construction est de réaliser plus de 70% de la demande en construction du pays par des entrepreneurs locaux et des sociétés de conseil.

(5) Commerce

Les objectifs du secteur sont d'étendre la capacité de mise en œuvre en établissant en permanence un système commercial moderne, juste et concurrentiel et en créant des liens efficaces et efficients en matière d'expansion du marketing et en augmentant les gains en devises. La construction d'un système moderne d'échange de marchandises sera consolidée, tout en ajoutant de nouveaux produits agricoles au système. L'OMC et les négociations régionales sur l'ALE seront entreprises pour élargir les opportunités fiables d'accès au marché.

Principaux objectifs

Un nouveau système d'enregistrement commercial devrait prendre de l'envergure en soutenant les services d'enregistrement commerciaux et de délivrance des licences avec les technologies de l'information.

3.2.3. Développement de parcs industriels et autres installations

Il existe deux grands plans de développement de parcs industriels dans le pays. L'un d'entre eux est le développement du parc industriel mené par la Corporation pour le développement des parcs industriels (IPDC⁸) pour l'établissement de l'industrie manufacturière et l'autre plan de développement consiste à mettre en place des parcs agro-industriels intégrés afin d'élaborer une utilisation plus biologique des produits agricoles et des technologies de transformation pour concrétiser le système de production à valeur ajoutée dans le cadre du développement de la chaîne de valeur alimentaire. Le Tableau 3.2.4 suivant illustre l'évolution actuelle des parcs industriels par l'IPDC, et deux cartes de la Figure 3.2.3 montrent les emplacements des développements projetés.

Tableau 3.2.4 Etat actuel du développement des parcs industriels

N°	Nom du parc	Aire de terrain délimitée en ha	Aire de terrain pour la 1ère phase en ha	Principaux secteurs de fabrication éligibles	Période d'achèvement de la construction
1	Bole Lemi I	173,2	173,2	Vêtements	Operational Since 2014
2	Bole Lemi II	180	180	Vêtements et textiles	2018
3	Hawassa	1000	140	Vêtements et textiles	Operational Since 2017
4	Mekelle	1000	75	Vêtements et textiles	2017
5	Kombolcha	700	75	Vêtements et textiles	2017
6	Adama	2000	120+245	Equipement de machinerie, produits chimiques, vêtements et textiles	2017
7	Diredawa	4000	150	Equipement de machinerie, produits chimiques, assemblage de véhicules,	2017/2018

⁸ Abrégé en anglais, Industrial Park Development Commission

N°	Nom du parc	Aire de terrain délimitée en ha	Aire de terrain pour la 1ère phase en ha	Principaux secteurs de fabrication éligibles	Période d'achèvement de la construction
				vêtements et textiles	
8	Kilinto	279	279	Produits pharmaceutiques	2018
9	Jimma	1000	75	Vêtements et textiles	2018
10	Debre Birhan	1000	100	Produits pharmaceutiques, Nourriture et boissons	2018
11	Bahir Dar	1000	75	Vêtements et textiles	2018
12	Arerti	1000	150	Electroménager, Vêtements et textiles	2018
13	Ayisha	300	75		2018

Source: Corporation pour le développement des parcs industriels d'Ethiopie

Note: Les données proviennent de l'EIPDC en avril 2017.

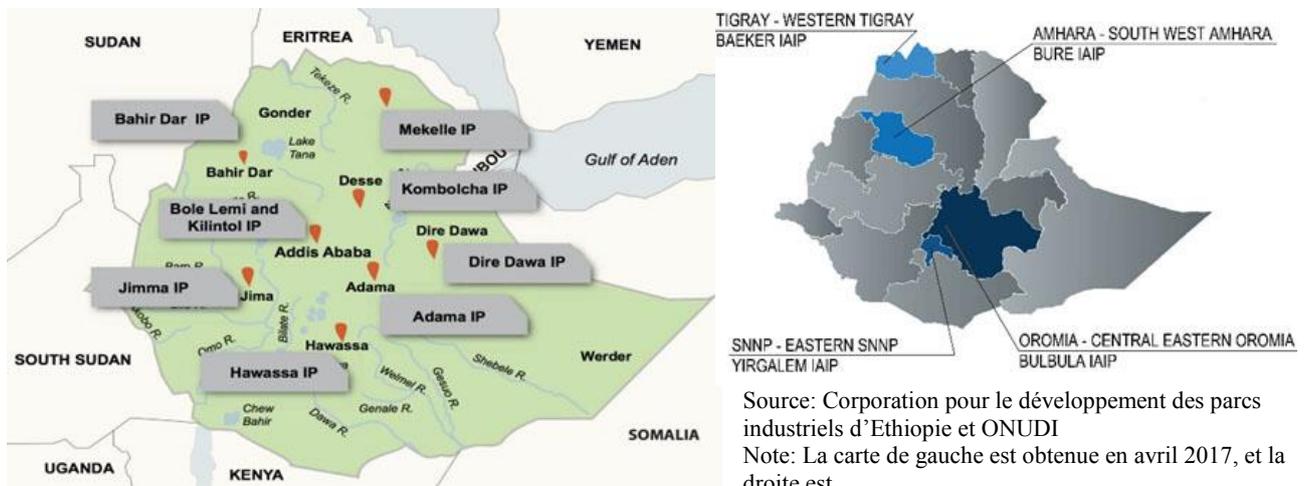


Figure 3.2.3 Carte des emplacements des parcs industriels (à gauche) et des parcs agro-industriels intégrés (à droite)

3.2.4. Développement urbain, utilisation des terres et considérations environnementales et sociales

(1) Développement urbain et logement

Le plan GTP-II énonce que «l'attribution de terres pour les différents programmes de développement urbain se fera dans la plus grande transparence, intégrité et équité. Tous les programmes de développement urbain et les expansions urbaines qui en résultent devraient assurer l'équité entre les agriculteurs et des éleveurs en garantissant non seulement une compensation suffisante, mais aussi une réhabilitation de ces ménages afin de garantir de meilleurs moyens de subsistance par la suite. ». L'objectif du programme intégré de développement du logement est d'améliorer la prestation des logements urbains et des défis y afférents, et pour minimiser l'augmentation de la demande en matière de logement en fournissant de manière durable des logements et de services y afférents.

Le gouvernement éthiopien a une série de plans d'aménagement du territoire et les plans de développement doivent satisfaire le contenu desdits plans d'aménagement du territoire ; la hiérarchie générale des plans est la suivante :

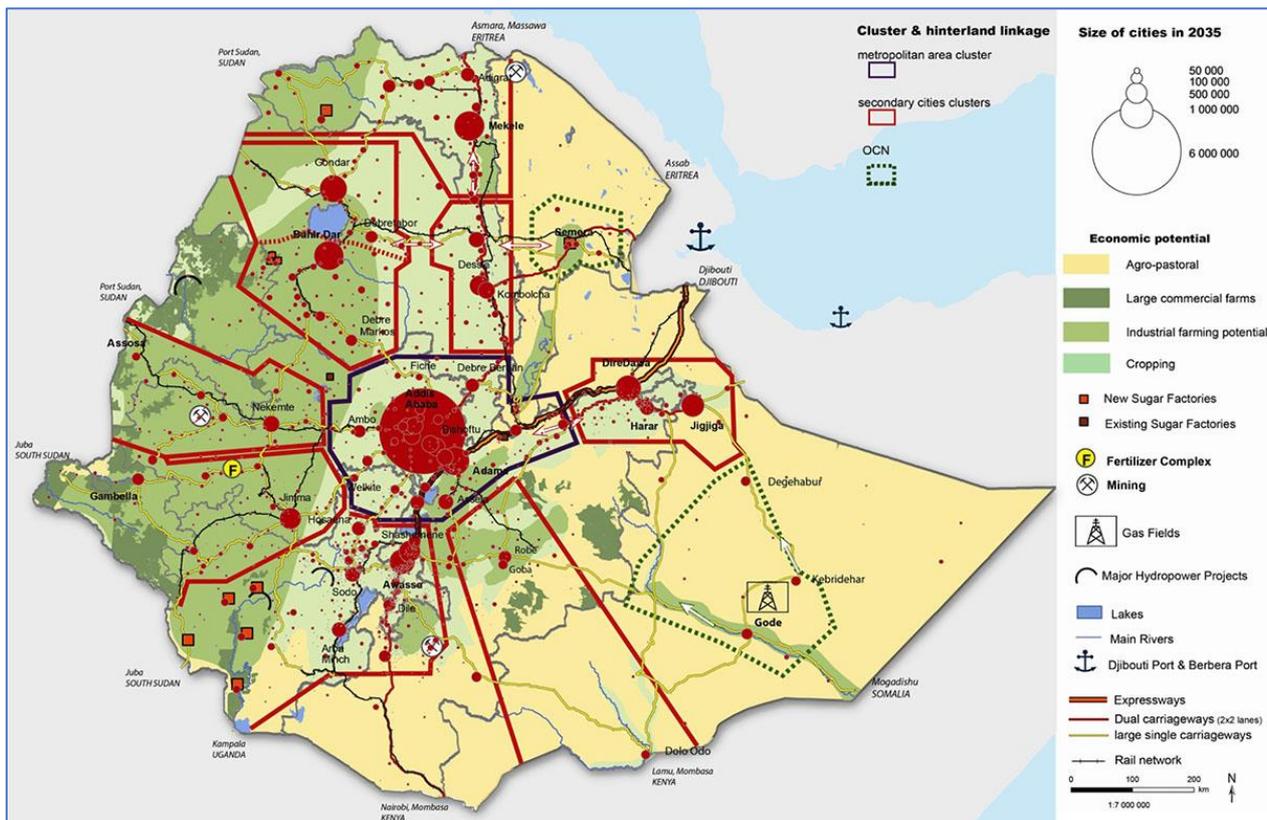
- Plan national d'aménagement du territoire pour le développement urbain
- Plan d'aménagement du territoire pour le développement urbain régional
- Plan d'aménagement du territoire à l'échelle de la ville (divisé en quatre : plan d'esquisse, plan de base et plan stratégique et plan structurel)

Le ministère du Développement urbain et du logement a préparé le plan national d'aménagement du développement urbain 2016 avec le soutien de la Banque mondiale, et le développement urbain global suit ce plan d'aménagement. Le plan d'aménagement illustre tous les plans de développement basés sur le plan

GTP-II dans les secteurs urbain, industriel, cluster, rural, agricole et autres, et les plans de développement futurs devraient également être conformes à ce plan. La Figure 3.2.4 suivante montre le concept de développement dans l'aménagement de base avec les nœuds de développement urbain avec l'arrière-pays et tout le potentiel de développement des clusters.

En mettant le développement industriel en parallèle avec le développement de clusters industriels mené par le ministère de l'Industrie, l'EIC⁹ et l'IPDC, l'utilisation des terres et le développement physique devraient se situer dans les domaines particuliers de la désignation du plan d'aménagement, et le processus de développement sera conforme aux lois applicables et aux règlements et au plan national d'aménagement du développement urbain de 2016. Le développement du secteur primaire est également bien pris en compte car toutes les cartes sont illustrées avec les zones de production et les zones à prendre en compte dans la chaîne de production.

Actuellement, la déclaration relative à l'urbanisme et au plan d'urbain est en cours de révision en Ethiopie, et il est important d'obtenir les dernières informations sur le droit et la réglementation au cours de la prochaine étape de l'étude.



Source: plan national d'aménagement du développement urbain 2016

Note: Les points rouges sont la zone urbaine et le secteur du développement industriel, et les zones en forme de ligne rouge sont l'arrière-pays de ce centre de développement.

Figure 3.2.4 Clusters et arrière-pays reliés aux centres de développement urbain

(2) Considérations environnementales et sociales

L'Éthiopie applique la Loi portant code de l'environnement 2000 au développement du pays, et la réglementation et les lignes directrices de l'EIE font référence à la mise en œuvre effective de la préparation de l'EIE qui est en général conforme aux lignes directrices de l'EIE de la Banque mondiale. Le plan directeur de développement régional devrait tenir compte de l'EES (évaluation environnementale stratégique). Chaque développement sectoriel peut tenir compte de l'EIE, mais chacun devrait être évalué si nécessaire pour l'EIE.

Actuellement, les lois, règlements et lignes directrices liés à l'EIE font l'objet d'un examen du gouvernement, car certaines parties importantes devraient être incluses. La loi prend non seulement en considération l'environnement, mais prend également en considération l'aspect social, comme d'autres l'ont également fait.

⁹ Ethiopia Investment Commission (Commission d'investissement éthiopienne)

L'élaboration réelle du plan directeur est considérée parmi les pays et le ministère des Affaires étrangères deviendra un point de contact parmi les pays où les considérations environnementales et sociales sont concernées, outre d'autres grandes relations internationales. Au cours de la prochaine étape de l'étude, les dernières informations concernant les lois et règlements de l'EIE devront être obtenues pour une mise à jour.

3.3. Développement régional et promotion industrielle du Soudan

Le gouvernement du Soudan et ses développements suivent le Programme quinquennal de réforme économique, 2015-2019 (Ci-après dénommé « *Programme* »). Ce plan de développement national a été élaboré selon les termes de référence suivants.

- La Constitution intérimaire de 2005
- La Stratégie économique d'un quart de siècle (vingt-cinq ans) (2007-2031)
- Les objectifs et les résultats du Programme économique triennal pour la durabilité de la stabilisation économique (2012-2014)
- Les recommandations du Deuxième Forum économique du 23 au 24 novembre 2013
- L'initiative du Soudan pour la sécurité alimentaire arabe
- Le discours du Président de la République sur l'initiative de réforme du 27 janvier 2014
- Les débats des séances de consultation avec la Fédération syndicale soudanaise des travailleurs, la Fédération soudanaise des hommes d'affaires et des employeurs et les ministres des finances des pays États
- Les accords de paix actuellement en vigueur
- Le document intérimaire de stratégie de réduction de la pauvreté du Soudan (IPRSP)

3.3.1. Plan et politique de développement

(1) Objectifs généraux et politiques

La «vision intégrale» du *Programme* consiste à obtenir une augmentation stable de la production nationale et à diriger la production pour l'exportation. Le programme vise également à assurer un moyen de subsistance décent pour tous les citoyens, la justice sociale et le développement équilibré et complet de la nation.

(2) Domaines clés du *Programme*

- Rétablissement de la stabilité économique et de la croissance durable pour inclure les objectifs et les politiques pour une croissance économique durable et les politiques de stabilité économique dans les secteurs fiscal, monétaire et bancaire ainsi que dans le secteur extérieur.
- Secteur des biens et des services
- Infrastructures
- Bien-être social
- Développement des ressources humaines et renforcement des capacités
- Recherche scientifique
- Rôle des États dans la mise en œuvre du *Programme*
- Priorités de développement
- Rôle principal des secteurs privé et mixte (national et étranger) dans l'activité économique

Le *Programme* prévoit la croissance nationale du PIB jusqu'en 2019 comme le montre Tableau 3.3.1 ci-dessous.

Tableau 3.3.1 Prévisions du PIB aux prix courants (billions de Livres soudanaises SDG)

Secteur	2015	2016	2017	2018	2019
Agriculture	205.7 31.7%	262.2 31.8%	319.6 31.8%	372.3 31.8%	425.3 30.9%
Industrie	141.7 22.2%	185.0 22.4%	223.6 22.4%	264.4 22.2%	302.5 22.0%
Services	291.5 46.1%	377.4 45.8%	462.1 45.8%	551.7 46.0%	647.3 47.1%

Secteur	2015	2016	2017	2018	2019
PIB	638.9	824.6	1005.3	1188.4	1375.1
	100%	100%	100%	100%	100%

Source: Programme quinquennal du Soudan pour la réforme économique, 2015-2019

3.3.2. Plan de développement industriel

Le *Programme* identifie des plans de développement particuliers dans chaque secteur pour améliorer le secteur manufacturier intégré avec les ressources disponibles du pays. Les stratégies de développement sectoriel sont également prises en charge par les politiques qui y sont associées. Les grands plans de développement du secteur sont décrits ci-après.

(1) Secteur agricole

Le *Programme* vise à augmenter les volumes de production (plantes et animaux) d'environ 206 milliards de livres (93 millions de tonnes) en 2015 à environ 425 milliards de livres (192 millions de tonnes) en 2019, à un taux de croissance annuel moyen de 6,8%. Les produits prioritaires sont les suivants :

- Dura (sorgho) : Accroître la production de 5,6 millions de tonnes en 2015 à 9,5 millions de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter la productivité de 55%.
- Millet : Accroître la production de 890,000 tonnes en 2015 à 1,2 million de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter la productivité de 14%.
- Blé : Accroître la production de 1 million de tonnes en 2015 à 3,4 millions de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter la productivité de 36%.
- Coton : Accroître la production de 500,000 tonnes en 2015 à 882,000 tonnes d'ici la fin 2019 et stabiliser la productivité à 1 000 kg/acre à taux fixe.
- Sésame : Accroître la production de 400,000 tonnes en 2015 à 1,8 million de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter la productivité de 276%.
- Peanut : Accroître la production de 1 million de tonnes en 2015 à 1,5 million de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter la productivité de 25%.
- Tournesol : Accroître la production de 125,000 tonnes en 2015 à 1,1 million de tonnes d'ici la fin 2019 et augmenter de la productivité de 140%.

(2) Secteur de l'élevage

Le développement du secteur vise en général à augmenter le nombre de bovins, de moutons (agneaux), de chèvres et de chameaux et vise l'exportation de viande abattue et transformée au lieu d'exporter des animaux vivants, en installant six usines pour traiter, fabriquer et exporter de la viande d'Al -Obeid, El-Gedaref, Kosti, Omdurman, Nyala et El-Fasher. Il vise également à augmenter les exportations de cuir de 12,52 millions de pièces en 2015 à 18,33 millions de pièces d'ici la fin 2019.

(3) Secteur de la production forestière et production de bois

Ce secteur prévoit de doubler la production de gomme arabique de 150 000 tonnes en 2015 à 300 000 tonnes en 2019 et d'augmenter les exportations de 73 000 tonnes en 2015 à 200 000 tonnes en 2019. Le gouvernement prépare et met en œuvre un plan stratégique et une étude de faisabilité pour traiter la gomme arabique brute pour pouvoir l'exporter en tant que produit fini. Les dernières informations sur le plan de développement du secteur devront être obtenues lors de la prochaine étape de l'étude.

(4) Industries du pétrole et des minéraux

- Le *Programme* vise à augmenter la production de pétrole brut ainsi que le raffinage d'ici la fin 2019, afin que le pays puisse réduire l'importation des produits pétroliers de ses partenaires en exportant du pétrole brut de Nile Blend. Les installations de raffinage à Khartoum et d'Al-Obeid devraient avoir une capacité suffisante pour atteindre ces objectifs.
- Le développement des ressources minérales vise à augmenter la production d'or, de chrome, de clinker, de manganèse, de gypse, de sel alimentaire, de feldspath et de cuivre pendant la période. En particulier, des revenus tirés de l'exportation d'or plus élevés sont attendus.

(5) Commerce extérieur

Depuis la perte des ressources pétrolières par la sécession de la région du sud en 2011, le déficit de la balance commerciale est devenu la principale source d'instabilité économique qui affecte l'économie nationale, et un déséquilibre substantiel a entraîné la détérioration du taux de change qui a conduit à une inflation plus élevée. *Le Programme* vise à mettre en œuvre des politiques pour atteindre un excédent de la balance commerciale en augmentant les exportations. En particulier, l'industrie agricole exportera des produits tels que le sucre, l'éthanol, les fourrages, la viande transformée et les tissus en coton, les produits en cuir et la gomme arabique. En outre, les exportations industrielles exporteront des produits tels que les sous-produits du pétrole, les produits minéraux comme l'or¹⁰, le cuivre, le fer, le chrome et le ciment, et les matériaux de construction sont prévus. *Le Programme* vise également à augmenter le taux de croissance des exportations plus que le taux de croissance des importations dans l'affirmation de la politique d'autosuffisance et la capacité du Soudan à surmonter l'instabilité économique. L'afflux d'investissements directs étrangers (IDE) sera encouragé et des ressources concessionnelles pour financer le développement seront attirées.

(6) Industrie manufacturière

Le gouvernement a mis en place des zones franches dans le pays et ces dernières devraient attirer des investisseurs et des entreprises manufacturières afin de transformer la structure industrielle soudanaise qui a pour base l'exportation de matières premières vers l'exportation de produits à valeur ajoutée, même si cette politique de développement industriel n'a pas été complètement activée. Cependant, il existe des investisseurs potentiels, par exemple la Chine et la région arabe, de sorte que le mouvement pourrait progressivement progresser. Les développements du secteur visé sont les suivants.

- Production de médicaments (poudre, liquides, comprimés, capsules)
- Production des industries chimiques (oxygène, oxyde d'azote, dioxyde de carbone, éthanol, savon en poudre, peintures)
- Production, transformation, fabrication et exportation de cuir, produits en cuir et/ou artéfacts
- Filage, textiles et vêtements de prêt-à-porter en coton
- Productions d'impression et d'emballage, en particulier de cahiers et de livres scolaires
- Fabrication et exportation de gomme arabique

3.3.3. Développement des zones franches industrielles

Comme le montre la Figure 3.3.1 actuellement, deux zones franches sont opérationnelles à Port-Soudan et au nord de Khartoum (Ghaliya), et quatre autres sont en cours de développement, à Kosti, El Obeid, Geneina et Gidaref (en construction). Le Soudan a signé un accord de développement des zones de libre-échange avec l'Éthiopie afin de faciliter le système de négociation en utilisant les installations de fabrication et les infrastructures, ces zones franches fonctionneront ainsi efficacement entre les deux pays. La carte de droite illustre les emplacements des zones franches opérationnelles ou proposées au Soudan.



Source: Equipe d'étude de la JICA, d'après les informations fournies par les représentants du gouvernement

Figure 3.3.1 Carte des emplacements des zones franches du Soudan

3.3.4. Développement urbain, utilisation des terres et considérations environnementales et sociales

(1) Développement urbain

Après la loi sur le gouvernement régional de 1980 et tous les actes et lois relatifs à la décentralisation promulgués, le développement urbain, basé sur les plans nationaux de développement du pays qui devaient

¹⁰ Selon les informations de la JICA, le volume des exportations d'or a atteint 65% (2012) et 29% (2014).

être conformes aux nœuds de développement industriel, a progressé dans les sites stratégiques selon les autorités gouvernementales. Après la sécession du Soudan du Sud et après que la part des revenus dans le cadre de l'Accord de paix global (PAM) ait limité le ralentissement du développement, le gouvernement a mis l'accent sur le développement économique avec le développement des infrastructures afin de renforcer les réseaux régionaux pour améliorer ces zones comme centres régionaux. Il est important de reconnaître que la décentralisation et le développement urbain devraient prendre des mesures complètes car le gouvernement a maintenant une capacité financière limitée, de sorte que la priorité des villes cibles et des centres industriels, comme les zones franches, etc., pour la concentration des investissements est nécessaire.

(2) Considérations environnementales et sociales

La loi promulguée en matière de protection de l'environnement actuellement en vigueur est la Loi sur la protection de l'environnement de 2001 et la Loi sur la santé environnementale de 2009 (ainsi que les lois sur la Faune de 1986, sur les Ressources en eau de 2002 et sur la Protection des forêts de 2002). La ligne directrice relative à l'EIE est la ligne directrice sur l'EIE transfrontalière de l'IGAD (2012) pour le suivi du développement au Soudan. Il existe également un protocole d'évaluation environnementale et une politique d'évaluation environnementale qui visent à développer directement le pays. Lorsque les développements ont lieu, ceux-ci devraient être désignés comme étant la base. Conformément aux lignes directrices de l'IGAD relative à l'EIE, le plan de développement et le plan directeur devront être évalués dans le processus de l'EES.

Lorsque l'EIE est requise et soumise, le Conseil supérieur de l'environnement et des ressources naturelles devrait être l'organisme responsable pour accorder une licence au rapport d'EIE pour le développement en tant qu'examen du comité national. L'évaluation de l'EIE est mise en œuvre par le ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles et du Développement urbain sous le Conseil supérieur.

3.4. Développement régional et promotion industrielle du Soudan du Sud

Après l'indépendance du pays acquise par rapport du Soudan, plus de 50% des Soudanais du Sud sont désormais pauvres (55% des Soudanais se trouvant dans les zones rurales et 24% dans les zones urbaines), tandis que plus de 80% des ménages pauvres dépendent de l'agriculture pour leur subsistance. Les indicateurs sur l'éducation et de la santé sont parmi les plus bas au monde, reflétant l'impact des conflits et la fourniture limitée de services sociaux. Bien que le Soudan du Sud ait formulé le plan de développement national 2011, l'évolution du développement a été beaucoup plus faible que prévu et une grande partie des objectifs prévus n'ont pas été atteints malgré l'accord CPA.

3.4.1. Plan et politique de développement

Le gouvernement du Soudan du Sud a fixé une vision de développement à long terme "SOUTH SUDAN'S VISION 2040" et déclare que le Soudan du Sud aspire à construire un pays exemplaire d'ici 2040 : une nation éduquée et informée ; Prospère, productive et novatrice ; Compatissante et tolérante ; Libre, juste et paisible ; Démocratique et responsable ; Sûre, sécurisée et saine ; Et enfin, une nation unie et fière. En outre, le gouvernement a élaboré le Plan de développement du Soudan du Sud 2011-2013 (SSDP) conformément à la Vision 2040 comme outil d'action de développement immédiat.

En raison du manque de progrès dans le plan et les actions de développement, le gouvernement a réévalué le SSDP et a prolongé la période de mise en œuvre pour trois autres années, c'est-à-dire jusqu'en 2016. Après l'arrivée de la période d'achèvement du plan l'année dernière, le gouvernement a commencé à prolonger la période de mise en œuvre du plan, bien que cela n'ait pas été décidée. Après la deuxième évaluation du SSDP, le gouvernement s'est rendu compte que le SSDP actuel (2011-2016) pouvait être étendu étant donné que le développement prévu est toujours conforme à l'exigence générale pour le développement national, selon les commentaires fournis par les responsables du gouvernement Soudanais du Sud. En conséquence, les plans nationaux suivants sont les plans les plus récents que le pays met en œuvre.

- Plan de développement du Soudan du Sud (SSDP) 2011-2013 (prolongé jusqu'en 2016)
- Plan d'action pour l'infrastructure du Soudan du Sud

L'objectif global du SSDP est résumé afin de s'assurer que le Soudan du Sud est bien une nouvelle nation unie et pacifique, construisant des bases solides pour la bonne gouvernance, la prospérité économique et la qualité de vie améliorée pour toutes et tous d'ici à 2014. Les principales actions et leur objectif sont :

- Améliorer la gouvernance
Renforcement institutionnel et amélioration de la transparence et de la responsabilité : Construire un gouvernement démocratique, transparent et responsable, géré par un service public professionnel et engagé, avec un équilibre effectif entre les pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire du gouvernement.
- Réaliser une transformation rurale rapide pour améliorer les moyens de subsistance et élargir les possibilités d'emploi
Développement rural soutenu par des améliorations d'infrastructure : une croissance économique diversifiée du secteur privé et un développement durable qui améliore les moyens de subsistance et réduit la pauvreté.
- Améliorer et élargir l'éducation et les services de santé
Investir dans les personnes : promouvoir le bien-être et la dignité de toutes les personnes du Soudan du Sud en accélérant progressivement l'accès universel aux services sociaux de base.
- Approfondissement de la consolidation de la paix et amélioration de la sécurité
L'approfondissement de la paix et l'amélioration de la sécurité : défendre la souveraineté et l'intégrité territoriale du Soudan du Sud, empêcher la résurgence des conflits et maintenir la constitution en assurant un accès équitable à la justice et en maintenant l'ordre public à travers des institutions qui seront transparentes, responsables et respectant les droits humains et les libertés fondamentales.

Pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus, les actions clés suivantes sont prioritaires pour améliorer les fonctions économiques du pays.

- Développer le commerce, l'industrie, les investissements et le secteur privé
- Augmenter les investissements étrangers et nationaux
- Accroître l'accès au financement du secteur privé
- Améliorer davantage le cadre législatif des activités économiques
- Créer un environnement favorable
- Rejoindre des réseaux de communication mondiaux
- Continuer à diversifier l'économie du pétrole et des villes principales
- Développer et gérer une alimentation électrique efficace
- Entrepreneurat et renforcement des capacités pour s'engager dans des activités économiques

3.4.2. Plan de développement industriel

Le gouvernement a défini l'objectif pilier du développement économique dans le cadre du SSDP, et le résumé indique que «la croissance économique et le développement durable diversifiés du secteur privé améliorent les moyens de subsistance de la population et réduisent la pauvreté». Les cinq principaux domaines prioritaires du programme dans les trois groupes de développement sont identifiés dans le cadre du pilier économique de développement.

- Agriculture et foresterie (pour soutenir l'augmentation de la production de cultures)
- Développement des routes et des transports routiers (pour améliorer l'infrastructure de transport)
- Développement des secteurs de l'énergie, des minéraux et des mines (y compris le pétrole) (pour assurer une bonne gestion des ressources pétrolières critiques et augmenter l'alimentation électrique)
- Ressources animales et pêche (pour soutenir la production améliorée de bétail)
- Gestion des ressources en eau, développement, utilisation et fourniture de services d'assainissement (pour améliorer l'accès à l'eau potable et à l'assainissement amélioré)

Le secteur pétrolier actuel est essentiel en tant que source de revenus publics et de revenus en devises étrangères, mais il contribue à un emploi direct à court terme alors que la création d'emplois est également essentielle. La production de pétrole diminuera assez rapidement à moins que de nouvelles découvertes de mines ou de pétrole ne soient exploitées et développées rapidement. De plus, une si forte concentration de l'activité économique et de la vulnérabilité aux fluctuations mondiales des prix peut exacerber l'économie. Par conséquent, la diversification de la génération de revenus est essentielle et planifiée pour assurer un développement économique soutenu et des moyens de subsistance pour la population élargie, pour offrir des opportunités aux femmes, aux jeunes et aux hommes, pour créer des opportunités pour les rapatriés et les anciens combattants et pour produire des produits de base pour la consommation quotidienne.

3.4.3. Développement de parcs industriels et autres installations

Il existe deux (2) zones de traitement des exportations industrielles (ZTE) dans le pays, à savoir Juba du Sud et Bentiu, et ces ZTE pourraient être les futurs centres de fabrication pour attirer les IDE à utiliser les ressources intérieures, y compris les produits pétroliers. Au cours du développement à moyen et long terme du pays avec un programme de soutien financier mieux préparé et un paquet législatif et réglementaire approprié pour promouvoir les investissements et les PME, ces ZTE seront utilisées efficacement pour les industries manufacturières et les industries à valeur ajoutée.

3.4.4. Développement urbain, utilisation des terres et considérations environnementales et sociales

(1) Développement urbain

Il y a eu une conférence "South Sudan Town Planning Conference" tenue en 2007 sous le soutien de l'USAID pour l'adoption d'un développement urbain et foncier fondé sur l'Etat bien qu'il renvoie à la planification d'avant l'indépendance. Dans cette conférence, chaque État a proposé une "Mission de développement de la ville", et la mission de développement industriel est également noté pour la planification. Étant donné que le développement progresse lentement dans le pays, de tels concepts de planification peuvent être efficaces pour chaque État. Étant donné que les plans actuels de développement de l'État sont antérieurs à l'indépendance, une partie de l'urbanisme pour le développement peut modifier les plans, il est donc important d'étudier plus en profondeur ce point et d'obtenir les derniers plans de développement au niveau de l'Etat au cours de la prochaine étape de l'étude.

(2) Considérations environnementales et sociales

L'objectif stratégique de la Politique nationale de l'environnement de 2015 à 2025 garantit la protection, la conservation et l'utilisation durable des ressources naturelles du Soudan du Sud sans compromettre le cadre de l'équité intergénérationnelle. Tout développement mis en œuvre doit être un sujet de loi sur l'impact environnemental et la protection ainsi que sur le Règlement sur la propriété foncière (problèmes de réinstallation). La plupart des activités minières devraient faire l'objet d'une EIE.

3.5. Conditions financières et budgétaires des pays

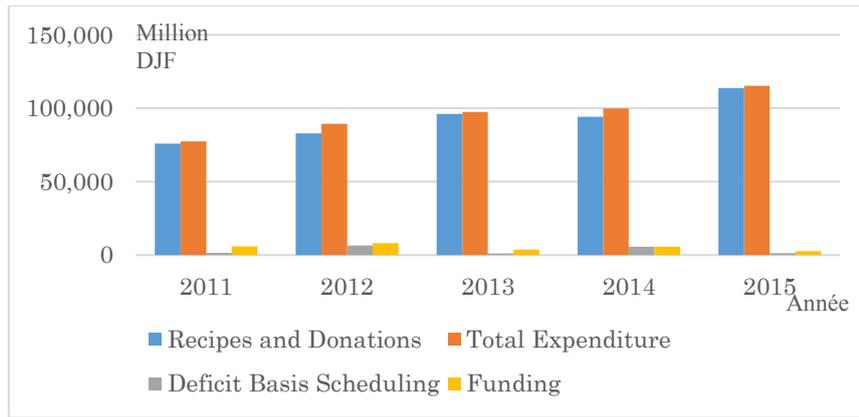
3.5.1. Conditions financières et budgétaires

Selon les données du FMI¹¹ sur le bilan des recettes et des dépenses, tous les pays cibles ont un déficit croissant. Les informations du FMI indiquent la durée différente, mais la progression générale est une augmentation graduelle.

Les recettes et les dépenses augmentent toutes les deux dans tous les pays, et le Soudan du Sud indique une très forte augmentation des dépenses entre 2015 et 2016. Le déficit commercial est supérieur à 10% en Éthiopie, au Soudan et au Soudan du Sud¹². Les chiffres suivants illustrent le bilan financier des pays cibles.

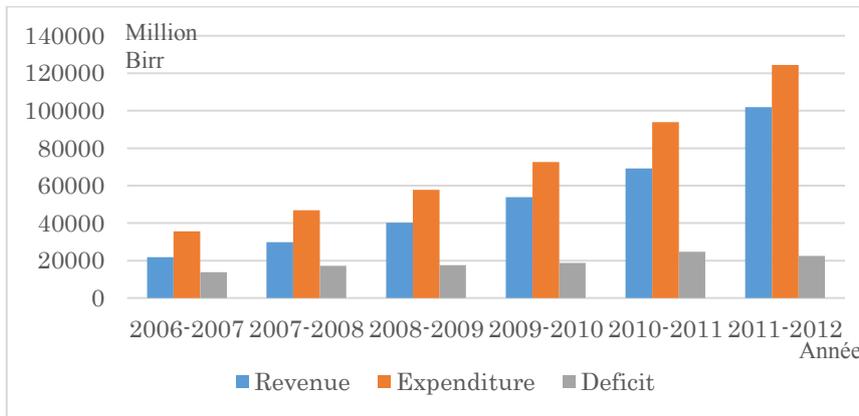
¹¹ Par exemple, Djibouti a connu une augmentation importante de sa dette publique de 50% à 85% au cours des deux dernières années, selon le rapport 2016 élaboré par le FMI. Ainsi la situation financière de chaque pays sera étudiée pendant la prochaine étape de l'étude pour identifier la situation de chaque pays.

¹² Djibouti a connu en 2014 une dette publique à 60% du PIB, l'Éthiopie présente une dette publique de 54% du PIB en 2016, et celle du Soudan en 2016 à 68% (Source: World Factbook, CIA). En outre, le rapport 17/87 du FMI indique que le ratio dette/PIB de Djibouti est passé de 50% en 2014 à 85% en 2016.



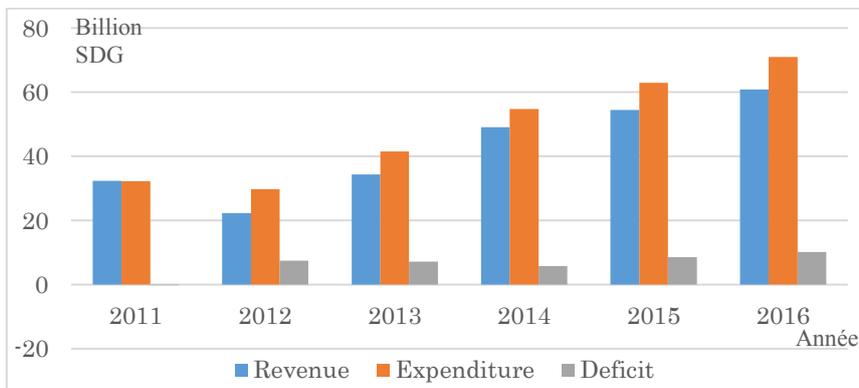
Source: Direction du Budget

Figure 3.5.1 Bilan des recettes et des dépenses de Djibouti



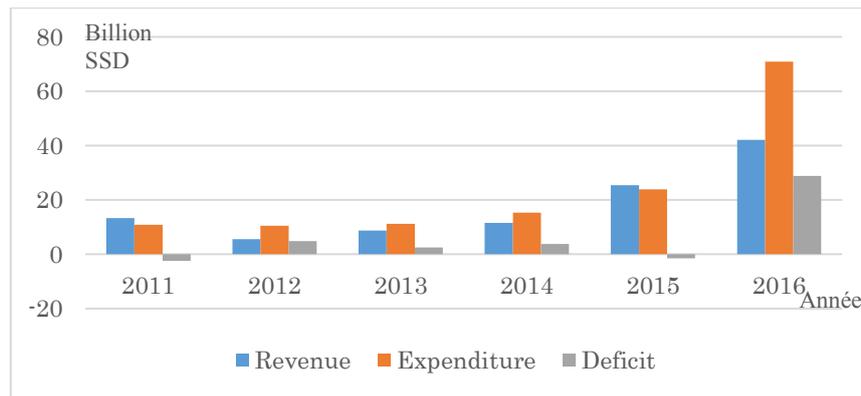
Source: Ministère des Finances et de la Coopération économique

Figure 3.5.2 Bilan des recettes et des dépenses de l'Ethiopie



Source: FMI

Figure 3.5.3 Bilan des recettes et des dépenses du Soudan



Source: FMI

Figure 3.5.4 Bilan des recettes et des dépenses du Soudan du Sud

3.5.2. Système de gestion budgétaire de chaque pays

Afin de préparer l'élaboration future de la stratégie de développement et du plan directeur ainsi que la mise en œuvre du développement planifié dans la région et les pays cibles, il est important d'identifier les rôles fondamentaux des agences gouvernementales, et de décrire le flux du budget de développement parmi les agences concernées de chaque pays portant sur le développement du corridor régional. Selon l'étude et les consultations effectuées auprès des responsables gouvernementaux, les conditions suivantes ont été identifiées.

(1) Djibouti

Le ministère de l'Économie et des Finances a pour rôle de planifier, encadrer, superviser et surveiller les activités économiques publiques et le contrôle de l'économie, et le système est centralisé. En conséquence, le budget sera distribué à chaque agence en fonction de leurs plans de développement et de leur administration. Le ministère du Budget est alors chargé du contrôle, de la vérification, du suivi et de l'utilisation du budget réel par tous les organismes gouvernementaux, y compris la trésorerie, les taxes, les revenus, la dette, etc. Bien que l'allocation budgétaire soit faite pour chaque agence, il est nécessaire de faire approuver l'utilisation budgétaire par le ministère du Budget (la soumission de documents est obligatoire pour certaines dépenses particulières).

(2) Ethiopie

Le ministère des Finances et de la Coopération économique planifie généralement le développement économique, les finances publiques et le budget pour le développement, vérifie les systèmes opérationnels, surveille et évalue le développement économique, améliore la planification du développement et le système de préparation du budget et améliore le système de communication de l'information. Le ministère distribue les finances en fonction des plans nationaux de développement de chaque organisme gouvernemental et les dépenses sont surveillées. De plus, le budget de l'État est contrôlé par chaque État et chaque gouvernement régional dans le cadre du système institutionnel fédéral.

Il sera important d'identifier chaque projet de développement avec les organismes d'exécution appropriés avec un système de coordination approprié entre les organismes gouvernementaux et fédéraux.

(3) Soudan

Le budget de l'État soudanais est préparé par le gouvernement étatique et soumis au gouvernement central, gouvernement fédéral sous la présidence conformément aux règlements portant sur l'établissement des plans budgétaires pour les gouvernements fédéraux et étatiques (ratio de 7 : 3), puis celui-ci est soumis à l'examen du cabinet. Par la suite, le plan budgétaire devrait être définitivement approuvé par le Parlement. Après approbation, le projet de plan devient loi budgétaire dans les trois semaines pour publication.

Le budget sera distribué dans des fonds divisés de 12 mois, à chaque gouvernement local ou étatique en fonction de leurs plans de développement. Il existe deux sortes de budgets :

1. Budget général de l'État (fonds direct) pour les salaires officiels des gouvernements locaux et étatiques et pour les frais d'administration générale.
2. Le budget fondé sur le projet doit être surveillé et suivi par le Ministère des Finances et de la

Planification économique (Le Comité de direction, sous le bureau de la présidence, devrait vérifier et contrôler le budget).

(4) Soudan du Sud

La plupart des revenus devraient être centralisés vers le Ministère des Finances et de la Planification (MFP) en tant que gouvernemental fédéral. Les ministères de niveau étatique ou les agences locales planifient le développement avec l'estimation des coûts, en tant que «Plan clé» chaque année, et l'apportent au MFP, étant donné que ce dernier alloue le budget ou cherche un soutien financier si le budget national n'est pas suffisant (sous forme de prêt bilatéral ou concessionnel, etc.). Lorsqu'un fonds est assuré, par exemple par un bailleur de fonds, un Comité d'évaluation interministériel (présidé par le sous-secrétaire) au titre du MFP, en tant que comité directeur, prend une décision sur l'action budgétaire.

3.6. Etude sur la structure de mise en œuvre possible du développement de chaque pays

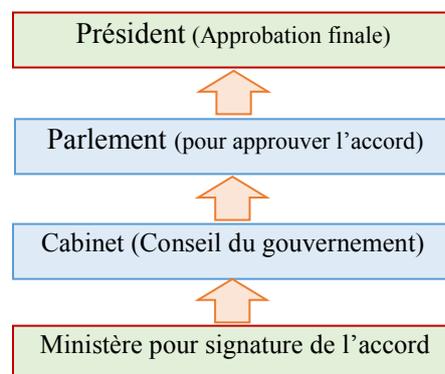
Afin de préparer l'élaboration future du plan directeur ainsi que la mise en œuvre du développement planifié pour le corridor régional dans les pays cibles de l'étude, il est important d'identifier les rôles fondamentaux des organismes gouvernementaux, et de comprendre le processus de planification incluant le déroulement des approbations de chaque pays portant sur le développement du corridor. Selon l'étude et les consultations effectuées auprès des responsables gouvernementaux, les conditions suivantes ont été identifiées.

(1) Djibouti

Le gouvernement de Djibouti peut avoir des options d'exécution basées sur la coopération pour le développement et sur l'autorité régionale supérieure au-dessus des pays, le cas échéant. Le Ministère de l'économie et des finances peut prendre le leadership si le développement se concentre sur le développement économique avec le COMESA. Lorsque le développement se concentre sur un développement plus physique, comme l'infrastructure entre les pays, le Ministère de l'Equipement et des Transports étrangères peut prendre le leadership avec le soutien technique des autres ministères.

Compte tenu du développement du corridor régional, le gouvernement s'attend actuellement à ce que le ministère de l'Equipement et des Transports assume le rôle central et le rôle de vitrine pour la mise en œuvre actuelle du développement, et cela peut-être avec les Autorités des ports et des zones libres de Djibouti.

Le Groupe de travail ou le Comité directeur sera élaboré avec une agence appropriée en tant que leader parmi toutes les agences concernées. L'un des plans convenus ou autres, sera examiné par le Cabinet, puis par le Parlement et enfin par le Président. À cet égard, les politiques peuvent s'opposer aux plans ou à tout développement, et ils peuvent refuser d'approuver les plans, auquel cas la direction peut changer. En outre, le Président devrait être le membre exécutif le plus haut placé, et de ce fait, si la décision est validée par le parlement, normalement, le plan est approuvé et avalisé sans complication pour devenir un élément du plan national. Toutes les agences concernées devraient faire partie du comité (à l'intérieur de Djibouti), et les plans de développement devraient être bien discutés dans le cadre de la politique d'évaluation environnementale. La Figure 3.5.1 ci-dessus illustre la procédure d'approbation du plan de développement à Djibouti.



Source: Figure préparée par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des informations fournies

Figure 3.6.1 Déroulement de l'approbation d'un plan à Djibouti

(2) Ethiopie

Compte tenu de la coopération internationale et régionale pour le développement des corridors dans le cadre du développement économique, industriel et de l'infrastructure, le Ministère des Finances et de la Coopération économique (MFCE) pourrait être l'agence centrale appropriée pour l'élaboration du plan directeur conjointement avec le Ministère des Affaires Etrangères (MAE). Etant donné que le COMESA et/ou l'IGAD sont impliqués dans l'élaboration du plan directeur, le MoFEC pourrait être une agence très efficace. La Commission nationale de planification (National Planning Commission, NPC) sera impliquée

dans son élaboration, mais le PNC pourrait être un organisme de coordination pour l'élaboration du plan avec d'autres ministères.

Lorsque l'Éthiopie prend part à l'élaboration du plan directeur pour le développement du corridor régional, le Groupe de travail entre les pays est toujours organisé par de nombreux ministères incluant le NPC, le MFCE, le MAE, le ministère de l'Industrie, le Ministère du commerce, les douanes, etc., ainsi que les ministères du secteur des infrastructures. Un Comité directeur pourrait être formé avec le le MFCE et le MAE au sommet. L'implication du premier ministre dans une telle organisation n'est pas encore clarifiée, mais cela pourrait être le cas si les chefs de gouvernement d'autres pays sont inscrits comme membres. La structure organisationnelle réelle devrait être décidée lorsque les actions débiteront. Ces informations ont été fournies par la Commission nationale de planification.

Le(s) projet(s) de plan (s) préparé par chaque ministère de tutelle doit être examiné dans le cadre de la consultation des parties prenantes, en tant que consultation publique, avec de nombreux domaines de préoccupation. Après l'acceptation de la consultation publique, le Conseil des ministres (Cabinet) examine et approuve le plan (le premier ministre est le président du Conseil). Après l'approbation du Cabinet, le plan devrait être examiné par le Parlement pour approbation. Lorsque le Parlement approuve, le plan est envoyé pour validation et promulgué. Après l'adoption du plan, la NPC surveille et évalue généralement l'exécution du plan et son développement planifié.

(3) Soudan

Le Ministère des Finances et de la Planification Economique (MFPE) est chargé d'élaborer les plans et les politiques et de suivre et d'évaluer les actions et les plans au niveau national, et les ministères de tutelle ainsi que les États devraient planifier leur développement particulier conformément au niveau national des plans et des politiques. En ce sens, le Ministère de Coopération internationale peut être approprié pour être l'organisme de coordination pour la future stratégie et l'élaboration du plan directeur, en collaboration avec le MEPE pour le développement des corridors. Les ministères de tutelle concernés par le développement et le Comité pour le Programme de réhabilitation du Soudan, peuvent être des membres prenant part à l'élaboration. Dans le cas où la portée serait faible, l'organe d'exécution pourrait être minimal avec uniquement des secteurs ciblés et cela pourrait être similaire au projet OSBP.

L'approche de planification et d'approbation des plans et des politiques au sein du gouvernement du Soudan est de type ascendant, en partant du niveau du gouvernement local au niveau du gouvernement étatique pour atteindre le niveau de gouvernement fédéral au plus haut niveau. Les projets sont réalisés au niveau des gouvernements locaux et étatiques (ministères de l'Etat). L'approbation finale du plan sera donnée par le président.

(4) Soudan du Sud

Concernant le développement du corridor régional, il existe quelques organismes gouvernementaux possibles pour jouer le rôle de vitrine pour la coordination internationale. Dans le cas du développement du corridor Nord, le Bureau du Président a attribué le rôle et le travail de coordination au ministère des Affaires Etrangères (MAE). Cependant, si le développement porte davantage sur le développement économique, le ministère des Finances et de la Planification au lieu du MAE assumera ce rôle pour travailler avec le Bureau du Président. L'échelle et le niveau de participation du pays devraient avoir une incidence importante sur la sélection de l'organisme central de coordination et sur la structure de l'organisation d'exécution.

Les ministères au niveau étatiques et les ministères de tutelle (en particulier au niveau exécutif) devraient préparer le(s) plan(s), puis conformément aux lignes directrices pour l'élaboration du plan, un atelier général des ministères de tutelle sera tenu afin de déterminer si le plan est conforme aux plans et aux politiques de plus haut niveau. Après l'examen et la confirmation par l'atelier, le plan devrait être examiné par le Parlement pour approbation et le président approuvera dans la procédure générale.

3.7. CER concernées et relations avec le développement du corridor

(Voir la carte de la région cible de l'étude)

Les rôles des CER concernant la région cible de l'étude, pourraient être le principal coordonnateur pour l'élaboration du plan directeur ou la mise en œuvre du développement dans le futur. Comme les cibles

consistent en quatre pays, les tâches et les rôles peuvent être plus compliqués du fait des différents systèmes institutionnels et juridiques. L'organisation des multiples pays membres pourra nécessiter un coordonnateur pour l'élaboration et le développement du plan directeur, de sorte que le(s) CER pourraient être considérées comme une entité de pilotage ou de coordination entre lesdits pays. Afin d'identifier l'organisation la mieux adaptée à l'élaboration du plan directeur et/ou à la mise en œuvre du développement, la compréhension de la philosophie et des stratégies des CER concernées est également importante pour une exécution future efficace. Les informations générales des CER concernées sont décrites ci-après.

(1) COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe)

Vison	Développer une communauté économique régionale pleinement intégrée et compétitive sur le plan international avec un niveau de vie élevé pour que toutes les personnes puissent fusionner en une Communauté économique africaine
Mission	Pour atteindre un progrès économique et social durable grâce à une coopération et une intégration accrues de tous les domaines du développement : commerce, douanes et affaires monétaires, transports, communication et information, technologie, industrie et énergie, genre, agriculture, environnement et ressources naturelles.
Etats membres	Burundi, Comores, Congo, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Mauritanie, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Ouganda, Zambie et Zimbabwe
Stratégie	<p>Trois approches d'intégration de base : Intégration de marché, Production ou Intégration dirigée par projet et Intégration de développement.</p> <p>Intégration du marché : Se focalise sur l'intégration du marché par la libéralisation du commerce grâce à la suppression des barrières tarifaires/non tarifaires pour l'interaction commerciale et l'investissement avec la création d'une zone de libre-échange.</p> <p>Intégration de la production ou intégration dirigée par projet: Se concentre sur la planification coordonnée et la mise en œuvre des activités productives.</p> <p>Intégration au développement: Se concentre sur les approches de la production et de l'intégration des marchés, tout en mettant l'accent sur le développement équitable au moyen d'initiatives compensatoires et correctives.</p> <p>La stratégie met l'accent sur l'intégration de l'espace économique en éliminant les obstacles au commerce et à l'investissement, en particulier pour les secteurs productifs, et on s'attend à ce que le secteur privé joue un rôle central par des actions. Le programme d'intégration pour le développement comprend : le développement du commerce, le développement des investissements, le développement des infrastructures et le développement des sciences et de la technologie (S&T).</p> <p>Développement du commerce : Priorité à la zone de libre-échange, élaboration de l'union douanière et élaboration de l'union monétaire.</p> <p>Développement des investissements : Priorité à l'industrie, y compris les MPME (micro, petites et moyennes entreprises), l'agriculture, la pêche, le développement du bétail, le développement de l'irrigation, le tourisme, le soutien au secteur industriel et privé et l'intégration de la dimension de genre.</p> <p>Développement de l'infrastructure: Priorité aux infrastructures de transport, à la communication et à l'information, aux services météorologiques, à l'environnement et à l'énergie.</p> <p>Sciences et technologie : Prioriser la recherche et le développement (R & D) en considérant l'augmentation des investissements dans l'éducation et le développement de réseaux et de liens.</p>
Remarques	<ul style="list-style-type: none"> • L'Autorité du Corridor de Djibouti sera mise en place dans le cadre de l'initiative du COMESA visant à rallier Djibouti, l'Éthiopie, le Soudan et le Soudan du Sud à l'élimination des barrières physiques et non physiques entre les pays. Le RISM (Mécanisme d'appui régional) du COMESA sera mis à contribution dans le soutien à la mise en œuvre des instruments de facilitation du transport en transit. • À ce jour, le Soudan du Sud n'est pas membre du COMESA.

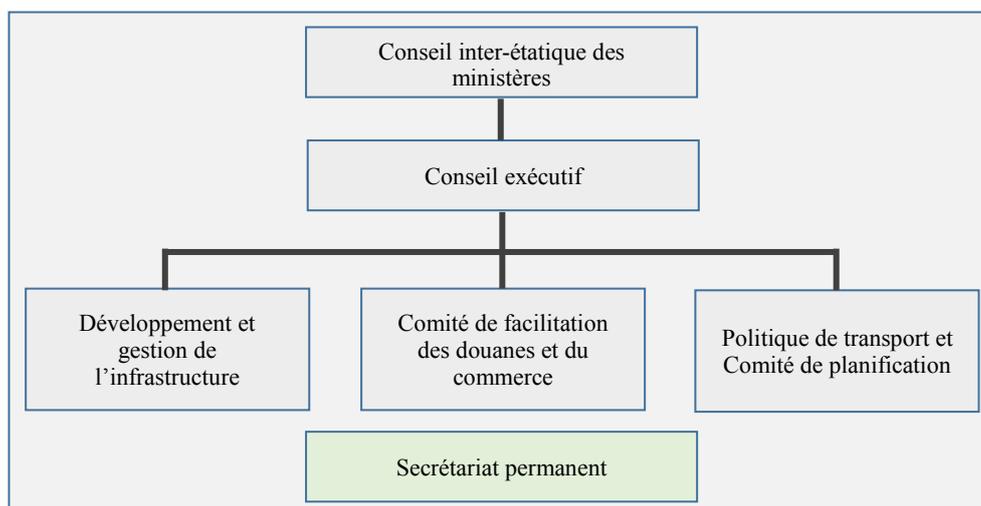
Le concept du COMESA est de soutenir et de développer les pays membres du développement économique et industriel, mais le développement de l'infrastructure dure devrait être la base d'un tel développement. Par conséquent, le COMESA prévoit également le développement d'infrastructures étant donné que ce développement est nécessaire.

Le COMESA a complété la version préliminaire du «Plan stratégique de développement quinquennal (5 ans) du corridor de Djibouti (titre provisoire)» en 2016 afin de créer un cadre avec les pays concernés. Un mémorandum d'entente pour l'utilisation du plan stratégique a également été rédigé avec un accord souple entre Djibouti, l'Éthiopie et le Soudan au niveau institutionnel. En plus de ces trois pays, le Soudan du Sud a récemment exprimé son intérêt à adhérer au COMESA en tant que membre, de sorte que le Soudan du Sud a également été considéré comme le quatrième pays du corridor. Ce mémorandum d'entente pourrait être signé plus tôt, mais le processus et les progrès réels devraient être suivis pour ce qui est des informations les plus récentes. Le COMESA, après l'élaboration du plan stratégique, se prépare à créer l'Autorité du Corridor de Djibouti (Djibouti Corridor Authority/DCA).

Le plan stratégique ne peut être partagé puisque le mémorandum d'entente n'est pas signé et que le consensus des pays concernés n'est pas encore donné.

La future élaboration du plan directeur du corridor régional doit comporter le Plan stratégique du COMESA pour étudier et synchroniser le plan directeur du corridor de la JICA et le plan stratégique du COMESA afin que le plan directeur du corridor soit plus efficace.

Chaque pays bénéficiaire devrait déployer des fonctionnaires désignés pour élaborer le corps du plan directeur. Le COMESA ne fera que faciliter les activités de développement lorsque cela est nécessaire, par exemple si un soutien financier est nécessaire ou si une modération est nécessaire lorsque des problèmes surviennent. Cependant, les problèmes doivent être résolus en premier lieu par les pays concernés, et le COMESA n'a pas le pouvoir de contrôler les pays. A cet égard, le COMESA n'est pas un organisateur territorial. Lorsque l'équilibre des pouvoirs relatifs au développement est rompu, et que le pays faible a besoin de plus de soutien pour parvenir à un développement, le COMESA peut faciliter la gestion financière entre les pays. Normalement, les pays économiquement plus forts devraient soutenir le(s) pays fragile(s) d'une manière ou d'une autre. Lorsque le développement se met en place parmi les pays concernés, le COMESA s'investit afin de trouver des sponsors en cherchant dans des régions plus vastes (Le COMESA lui-même n'a aucune source financière pour les activités de l'Autorité du corridor de Djibouti à ce stade). L'avant-projet du plan stratégique comprend l'idée suivante de la structure de l'organisation.



Source: Figure préparée par l'équipe d'étude de la JICA à partir d'informations fournies par le COMESA
Note: Ceci n'est qu'un projet de la structure de l'organisation du Plan stratégique à titre de référence.
(Directeur COMESA)

Figure 3.7.1 Structure organisationnelle provisoire de l'Autorité du Corridor de Djibouti

(2) IGAD (Autorité intergouvernementale pour le développement)

Vision	Être la première Communauté économique régionale à parvenir à la paix et le développement durable dans la région.
Mission	Promouvoir la coopération et l'intégration régionales pour valoriser les efforts déployés par

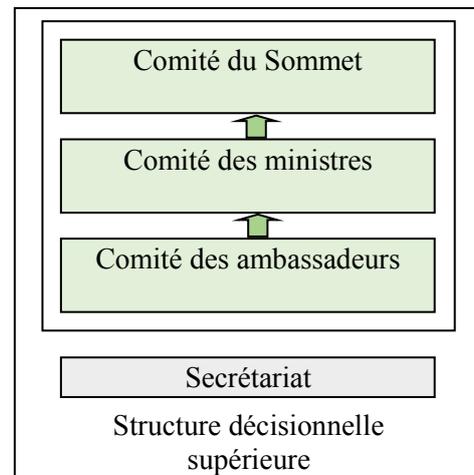
	les États membres pour parvenir à la paix, à la sécurité et à la prospérité.
Etats membres	Djibouti, Ethiopie, Soudan, Soudan du Sud, Kenya, Ouganda, Somalie et Erythrée
Stratégie	<p><u>Stratégie régionale de l'IGAD et plan de mise en œuvre 2016-2020</u></p> <p>Objectifs de l'IGAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir des stratégies communes de développement et harmoniser les politiques et programmes macroéconomiques dans le domaine social, technologique et scientifique, • Harmoniser les politiques dans les domaines du commerce, des douanes, des transports, des communications, de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement et promouvoir la libre circulation des biens, des services et des personnes, • Créer un environnement propice aux investissements transfrontaliers, étrangers et nationaux, • Promouvoir la sécurité alimentaire et le développement durable des ressources naturelles et la protection de l'environnement et aider les États membres à lutter contre la sécheresse et les catastrophes ainsi que leurs conséquences, • Développer et améliorer une infrastructure coordonnée et complémentaire dans les transports, les télécommunications et l'énergie dans la région, • Promouvoir la paix et la stabilité dans la région et créer des mécanismes pour prévenir et gérer les conflits entre les Etats membres, • Mobiliser des ressources pour la mise en œuvre des programmes d'urgence dans le cadre coopératif, • Faciliter, promouvoir et renforcer la coopération dans les domaines de la recherche et du développement ainsi que de la science et de la technologie, • Assurer le renforcement des capacités et la formation aux niveaux régional et national, et, • Générer et diffuser des informations sur le développement dans la région. <p>Le domaine de coopération des membres de l'IGAD comprend les piliers suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agriculture, ressources naturelles et environnement • Coopération économique, intégration et développement social • Paix et sécurité, et affaires humanitaires • Services de développement corporatif
Remarques	L'IGAD est une CER importante de la région, créée à l'origine en 1986 comme IGADD pour le développement de la mesure de la sécheresse. Depuis 1996, l'IGAD s'occupe non seulement de la protection contre la sécheresse, mais aussi de la sécurité alimentaire, de la promotion interprofessionnelle et du contrôle des conflits. En 2008, l'IGAD a poursuivi sa mission d'amélioration de l'investissement, du commerce et de l'environnement bancaire et se prépare actuellement à l'élaboration du Plan directeur de l'infrastructure de l'IGAD.

Le rôle de l'IGAD est l'intégration régionale des Etats membres afin d'harmoniser le commerce, les transports, l'environnement, la paix et la sécurité, la société et l'économie, etc. La stratégie de l'IGAD est d'harmoniser tous les développements de la région incluant bien entendu le développement du corridor.

L'IGAD a un pouvoir d'exécution sur les Etats membres. Toute décision de l'IGAD sera rendue obligatoire par le Comité du Sommet. Les actions réelles devraient être prises par un ministère de coordination. De manière générale, le ministère en charge sera le ministère des Affaires étrangères. L'IGAD entretient des relations étroites avec d'autres CER ou Etats membres sur les questions de développement durable. La relation devrait être maintenue au niveau du Groupe de travail central.

Le Sommet de l'IGAD se tient normalement deux fois par an pour prendre une décision contraignante, mais elle pourrait également être appelée pour traiter des questions urgentes.

L'IGAD envisage également d'établir l'Autorité du Corridor de Djibouti et son bureau, mais ceci n'est pas encore finalisé, bien



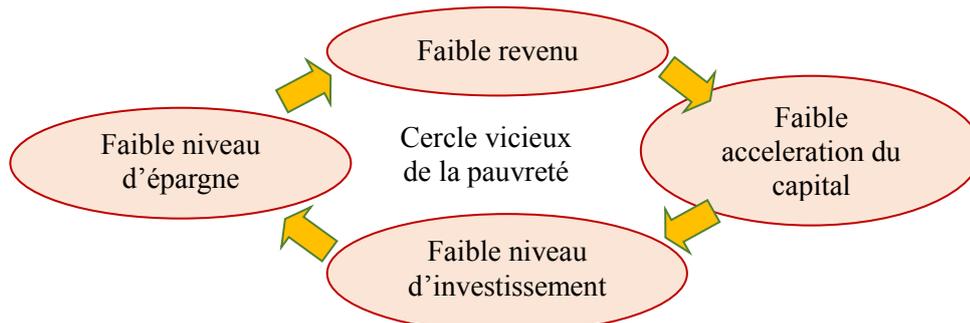
Source: Figure préparée par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des informations fournies

Figure 3.7.2 Structure du Sommet de l'IGAD

que cela puisse être résolu lors de la prochaine réunion au sommet du Conseil ministériel. Le COMESA a travaillé sur le Corridor de Djibouti dans leur propre langue, autre que celle de l'étude de l'IGAD, mais ces CER peuvent travailler en collaboration étroite afin d'avoir de bons résultats pour le développement régional futur.

Selon les responsables de l'IGAD, l'élaboration du Plan directeur de l'infrastructure régionale de l'IGAD (IRIMP) débutera après l'été 2017 au plus tôt car le plan se trouve engagé dans le processus de déclaration d'intérêt (EoI ou Expression of Interest). Ce processus devrait être davantage suivi.

Le développement industriel de l'IGAD est maintenant en phase de planification avec «l'ajout de valeur» aux secteurs du textile, du vêtement, de la fabrication du bois (meubles, etc.), du cuir et autres produits. Le concept repose sur l'accélération du développement industriel (Acceleration of Industrial Development ou AIDA) de l'UA, qui poursuit l'accès à un traitement peu coûteux. Il y a une spirale de pauvreté évitable, et cette spirale doit être inversée pour un flux positif.



Source: Figure préparée par l'équipe d'étude de la JICA d'après des consultations auprès de l'IGAD
Figure 3.7.3 Cercle vicieux de pauvreté que l'IGAD essaie d'éviter

Grâce à l'engagement de l'IGAD auprès des pays pour l'intégration régionale, il tente d'établir un Institut de recherche industrielle pour promouvoir la formation professionnelle, le transfert technique et le centre de soutien dans l'approvisionnement en machines et équipement.

(3) EAC (Communauté de l'Afrique de l'Est)

Vision	Etablir une coopération plus large et plus profonde entre les États partenaires et les autres communautés économiques régionales dans les domaines politique, économique et social, dans leur intérêt mutuel.
Mission	Travailler à la mise en place d'un marché commun et d'une union monétaire, et au final parvenir à une fédération politique des États de l'Afrique de l'Est.
Etats membres	Burundi, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud, Tanzanie et Ouganda
Stratégie	En ce qui concerne la large population, les zones de terres et le PIB combiné des pays membres, on s'attend à ce que la réalisation d'un grand bloc économique régional porte une grande importance stratégique et géopolitique et des perspectives de renouvellement et de revitalisation de la Communauté de l'Afrique de l'Est. La stratégie vise également à établir le Marché commun de l'Afrique de l'Est ainsi que des consultations sur le processus de suivi rapide afin de mettre en place la Fédération de l'Afrique de l'Est pour un bloc économique et politique de l'Afrique de l'Est puissant et durable.
Remarques	L'EAC a été signé le 30 novembre 1999 et en juillet 2000 il est entré en vigueur avec les pays partenaires originaux : le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie. L'EAC a établi une union douanière en 2005.

Compte tenu des pays visés par le développement du corridor, le Soudan du Sud est le seul pays membre de l'EAC, et l'EAC ne participe généralement pas à l'exercice d'un pays ou d'une région non membre. En général, l'EAC considère le «développement des corridors» comme un développement du réseau des ports vers les régions intérieures incluant les pays enclavés. L'EAC a examiné le développement des corridors avec les ports de Mombasa et de Dal es Salaam. L'AGO (African Growth and Opportunity Act) fournit une orientation pour le développement car il existe plusieurs méthodes pour le développement orienté vers l'exportation. En ce qui concerne la région africaine, l'importation de biens et de ressources est supérieure

aux exportations à l'intérieur des terres. Ainsi, le développement devrait envisager de renforcer la structure commerciale et industrielle orientée vers l'exportation. La région cible a été financièrement soutenue par la Chine pour une grande part, ce qui revient à dire qu'il sera nécessaire de travailler en partenariat avec le développement chinois à certains égards.

Le Soudan du Sud devrait être traité de manière égale selon le point de vue de l'EAC, mais les bonnes relations entre l'Éthiopie et le Soudan sont également une autre clé pour examiner le développement pacifique de la région. La connexion de Juba par l'Éthiopie devrait être soigneusement étudiée en raison de la relation entre l'Éthiopie et le Soudan. Juba peut être relié par les ports de l'Ouganda et du Kenya. Lorsque le développement du corridor sera examiné, le réseau multi-transport (redondance) devra être considéré même pour le Soudan du Sud. Les ressources naturelles relèvent de chaque pays et l'EAC n'implique aucune décision sur l'utilisation et la gestion des ressources. Le développement de l'infrastructure frontalière pourrait être assuré par l'EAC et d'autres CER.

(4) NEPAD (UA)

Le NEPAD est une agence sous l'Union africaine pour la mise en œuvre effective de nombreuses tâches comprenant la cartographie, le suivi, etc. Le PIDA est l'un des principaux plans de développement qui est géré par le NEPAD et le NEPAD recherche des opportunités de développement dans le corridor transafricain. Selon ce concept, le NEPAD étudie également le corridor de Djibouti qui peut être relié, de Djibouti au Soudan du Sud en passant par l'Éthiopie, et le corridor peut être relié éventuellement à la région de l'Afrique de l'Ouest. En fait, le NEPAD a identifié le "Corridor de Djibouti" comme l'un des projets prioritaires de cette année.

La coordination entre le NEPAD et le COMESA, ainsi que d'autres organismes, est toujours un défi commun et habituel, et chaque organisation a essayé de régler ces problèmes de coordination. Le NEPAD a mis l'accent sur le déploiement d'experts dans chaque organisation de la CER afin de mettre en œuvre efficacement les plans, et le NEPAD est aux prises avec le manque d'experts techniques à déployer pour chaque organisation de la CER.

Tout développement régional, y compris le développement des corridors, nécessite forcément non seulement un développement de l'infrastructure dure, mais aussi des infrastructures souples et des programmes visant notamment à améliorer et à renforcer le secteur du commerce. Le NEPAD a travaillé sur les projets «Move Africa» dans le cadre du développement des infrastructures souples conformément au projet OSBP dans le cadre du Forum économique mondial.

Chaque organisation de la CER ainsi que le NEPAD devraient faire des efforts pour faciliter un bon développement coopératif entre les pays, mais les CER n'ont pas cette compétence.

Lorsque le Projet devrait prendre une décision sur les pays cibles finaux pour le Corridor de Djibouti, il serait souhaitable (et suggéré) de demander la position de chaque organisation du CER pour avoir une vision claire. Du point de vue de l'OSBP, le développement du corridor devrait tenir compte, bien sûr, de l'infrastructure routière et des transports, mais devrait aussi examiner la demande intra-marché d'y participer. Il pourrait être efficace d'avoir un bon ensemble d'installations et de programmes OSBP avec l'amélioration des transports à la frontière entre le Soudan et l'Éthiopie.

3.8. Activités des Bailleurs de fonds

Des travaux et des plans d'aide au développement des bailleurs de fonds ont été étudiés afin d'illustrer les activités de développement régional, de sorte que les secteurs cibles et les domaines de développement pourraient être plus précis dans la région ciblée avec une délimitation claire et une répartition des tâches entre les bailleurs de fonds pour la future élaboration du plan directeur.

Tableau 3.8.1 Liste des projets des bailleurs de fonds Source : L'équipe d'étude de la JICA

Nom du donateur	Nom du projet	Secteur	Pays
Banque mondiale	Projet de développement urbain national (Plan territorial d'aménagement urbain national: mars 2016)	Développement urbain	Ethiopie
	Ethiopie - Projet d'appui au développement de l'autoroute	Transports	Ethiopie
	Ethiopie - Programme de	Transports	Ethiopie

Nom du donateur	Nom du projet	Secteur	Pays
	développement du secteur routier APL4		
	Éthiopie - Projet du secteur des transports à l'appui de la RSDP4	Transports	Ethiopie
	Banque mondiale - Projet d'amélioration du réseau de transport (TRANSIP)	Transports	Ethiopie
	Soudan - Les enjeux du développement urbain Phase 1 - Vue d'ensemble du paysage urbain	Développement urbain	Soudan
	Projet de routes rurales du Soudan du Sud	Transports	Soudan du Sud
	Le Programme régional de facilitation du transport, du commerce et du développement entre le Sud-Soudan et l'Afrique de l'Est (South Sudan-Eastern Africa Regional Transport, Trade and Development Facilitation Program /SS-EARTTDFP) consiste à réhabiliter et développer les routes et les infrastructures essentielles de transport nationales et rurales et à améliorer les infrastructures urbaines essentielles dans les grandes villes, ce qui forme les capitales nationales et étatiques du Soudan du Sud.	Développement routier	Soudan du Sud
Fonds arabe de développement économique et social, Fonds Saoudien	Port de Tadjoura, Phase 1	Port	Djibouti
Banque africaine de développement	Projet de la route Modjo-Hawassa Phase I	Transports	Ethiopie
	Projet de modernisation de la route Bedele-Metu	Transports	Ethiopie
	Projet de soutien aux transports et au transport en milieu rural	Transports	Ethiopie
	Projet de la route Woito Namurauth et Konso Yobelo	Transports	Ethiopie
	Plan d'action pour l'infrastructure du Soudan du Sud - Programme pour une croissance économique forte, soutenue et durable - Rapport complet	Infrastructure	Soudan du Sud
	Projet d'assistance technique comprenant l'étude de faisabilité et la conception détaillée de la route Juba-Mundri-Yambio		Soudan du Sud
	Corridor Kampala-Juba-Addis-Djibouti (études de faisabilité et conception détaillée de la route Kapoeta-Boma-Raad)	Développement routier	Ethiopie
	Réhabilitation du tronçon Jimma - Agaro – Rivière de Dedessa		Ethiopie

Nom du donateur	Nom du projet	Secteur	Pays
	Amélioration du tronçon Hawassa-Chiko-Yirgachefe-Hageremariam-Yabelo	Développement routier	Ethiopie
	Amélioration du tronçon Mega - Moyale	Développement routier	Ethiopie
	Amélioration du tronçon Bedele - Metu (Lot 1 & 2)	Développement routier	Ethiopie
	Construction de l'autoroute Modjo - Meki	Développement routier	Ethiopie
Agence française de développement	Programme d'assainissement solide dans le quartier de Balbala	Développement urbain	Djibouti
	Balbala Programme intégré de développement urbain	Développement urbain	Djibouti
	Système d'assainissement efficace à Djibouti	Assainissement	Djibouti
	Construction d'un nouveau centre de contrôle pour le réseau national d'électricité	Energie	Ethiopie
	Renforcement du réseau national d'électricité de l'Éthiopie	Energie	Ethiopie
	Nouveau terminal dédié au fret à l'Aéroport d'Addis Abeba	Transports	Ethiopie
	Première ligne de bus pour Addis-Abeba	Transports	Ethiopie
	Nouvelle infrastructure de stockage des déchets à Addis-Abeba	Déchets	Ethiopie
	Programme d'approvisionnement en eau potable pour les villes secondaires	Eau	Djibouti
BADEA/OFID/Saudi	Nouveau projet de Shashamane - Halaba	Développement routier	Ethiopie
Chine	Port multifonctionnel de Doraleh	Port	Djibouti
	Port pour bétail de Damerjob	Port	Djibouti
	Amélioration du tronçon Dire Dawa - Dewele	Développement routier	Ethiopie
	Construction de l'autoroute Arsi Negele - Awassa	Développement routier	Ethiopie
	Construction de l'autoroute Adama - Awash	Développement routier	Ethiopie
Banque de Développement de Chine	Projet ferroviaire Ethiopie-Djibouti	Transports	Djibouti
Banque chinoise Exim	Juba-Terekeka-Yirol-Rumbek	Développement routier	Soudan du Sud
Département du Développement international	Soudan - Plan opérationnel 2011-2015	Institutions	Soudan
IDA	Nouveau projet de Melkassa - Sodere - Nureaera - Metehara	Développement routier	Ethiopie
	Nouveau projet de Dembi Dolo - Mugi - KM56 - Gambela (DBST)	Développement routier	Ethiopie
	Construction de l'autoroute Zeway - Arsi Negele	Développement routier	Ethiopie
Banque de développement islamique	Programme spécial pour le développement de l'Afrique	Finance	Région africaine
Banque de Développement	Aide alimentaire aux groupes	Alimentation	Djibouti

Nom du donateur	Nom du projet	Secteur	Pays
KfW	vulnérables, y compris les réfugiés		
	Approvisionnement en eau et assainissement des eaux usées urbaines, 3 villes de la région d'Amhara	Eau / égout	Ethiopie
	Construction de l'école primaire au Tigray (FC), Réhabilitation du collège de formation des enseignants à Oromia (FC), Projet d'assistance à l'enseignement primaire (TC)	Education	Ethiopie
Corée	Construction de l'autoroute Meki - Zeway	Développement routier	Ethiopie
Fonds koweïtien	Amélioration de l'autoroute Dadjoura-Balho	Développement routier	Djibouti
Programme de développement des Nations Unies	Plan d'action du programme de pays entre le Gouvernement de la République du Soudan et le Programme des Nations Unies pour le développement 2013-2016	Institutions	Soudan
ONU- Habitat	Planification des établissements urbains au Sud Soudan Concept de base	Développement urbain	Soudan du Sud
UNIDO	Programme intégré de Parcs Agro-Industriels en Éthiopie	Industrie agro-alimentaire	Ethiopie
Agence des États-Unis pour le développement international (USAID)	Construction de la route Juba-Nimule	Transports	Soudan du Sud
USAID	Conception de voie principale et de desserte de 1 000 km	Développement routier	Soudan du Sud
	Programme des routes de desserte (programme d'entretien permanent)	Développement routier	Soudan du Sud
Programme Alimentaire Mondial	Augmenter les clusters logistiques et les logistiques du PAM à l'appui du gouvernement de l'Éthiopie pour répondre aux problèmes de sécheresse	Logistique et Transport pour la sécurité alimentaire	Ethiopie
JICA	Etude sur l'aide à la mise en œuvre de l'approche des produits phares de l'Éthiopie (phase 2)	Développement industriel	Ethiopie
	Projet d'élaboration d'un plan directeur sur le développement de l'énergie géothermique en Éthiopie	Energie et électricité	Ethiopie
	L'étude de développement sur le renforcement du système de commercialisation agricole dans la Région des nations, nationalités et peuples du Sud de la République démocratique fédérale d'Éthiopie	Marketing agricole	Ethiopie
	L'étude sur l'amélioration de la qualité et de la productivité (Kaizen) en République démocratique fédérale d'Éthiopie	Industrie	Ethiopie
	La République de Djibouti, étude du plan directeur pour l'irrigation et	Agriculture	Djibouti

Nom du donateur	Nom du projet	Secteur	Pays
	l'agriculture durables au sud de Djibouti		
	Etude de collecte des données pour le développement géothermique en République de Djibouti	Géothermie	Djibouti
	L'étude préparatoire sur le projet d'approvisionnement en eau rurale dans le sud de Djibouti	Alimentation en eau	Djibouti
	Projet d'un plan directeur pour le développement de l'irrigation (IDMP) en République du Soudan du Sud	Agriculture Irrigation	Soudan du Sud
	Plan directeur complet pour un développement agricole	Agriculture	Soudan du Sud
	Pont Juba Nil (Suspendu)	Développement routier	Soudan du Sud

Source : JICA Project Team

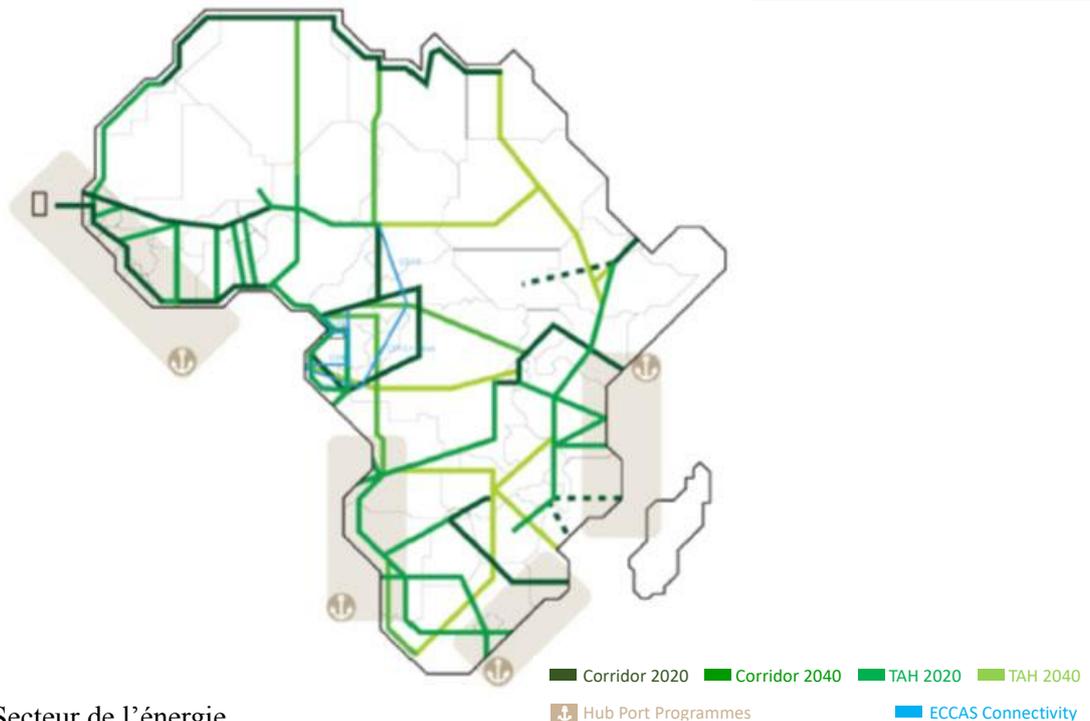
Note : Les profils et activités des donateurs en Ethiopie entre 2009 et 2013, contenant davantage de détails, se trouvent dans les «Profils des 41 Partenaires de Développement en Ethiopie 2009-2013» préparés par Development Aid Group Ethiopia.

3.9. Programme concerné pour la région : PIDA (Programme pour le développement des infrastructures en Afrique)

Pour une intégration et une coordination efficaces du développement futur entrant dans le cadre d'autres développements d'infrastructures régionales, le programme de développement PIDA suivant a été étudié.

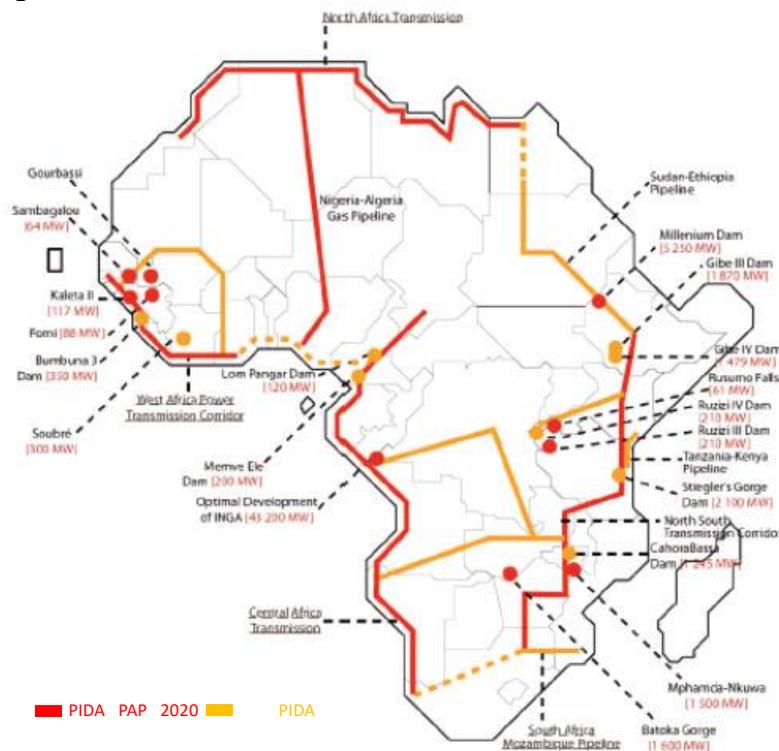
Perspectives d'infrastructure 2040

Raison du PIDA	L'état actuel de l'infrastructure dans la région africaine a révélé son manque de développement car l'analyse indique que le taux d'accès routier n'est que de 34%, le taux d'accès à l'électricité est de seulement 30%, le taux d'accès à l'eau à usage domestique est de seulement 4% % et le taux de pénétration d'internet seulement à 6%. L'infrastructure devrait jouer un rôle majeur pour le développement économique et la réduction de la pauvreté, de sorte que le développement et l'amélioration de l'architecture des infrastructures dans la région est un impératif pour profiter pleinement de l'intégration à l'industrie et le commerce. Il existe un besoin intégré de différenciation des produits et de valeur ajoutée pour le continent, et le développement de l'infrastructure devrait exploiter et favoriser les synergies entre les secteurs. Ainsi, pour renforcer la fonction et l'effet de l'infrastructure pour améliorer la croissance sociale et économique dans la région africaine, le développement intégré de l'infrastructure est nécessaire.
Plan d'action prioritaire	<u>Secteur des transports</u> Le développement devrait relier les principaux centres de production et de consommation de l'Afrique, assurer la connectivité entre les grandes villes et ouvrir les pays enclavés au commerce inter-régional et intercontinental.



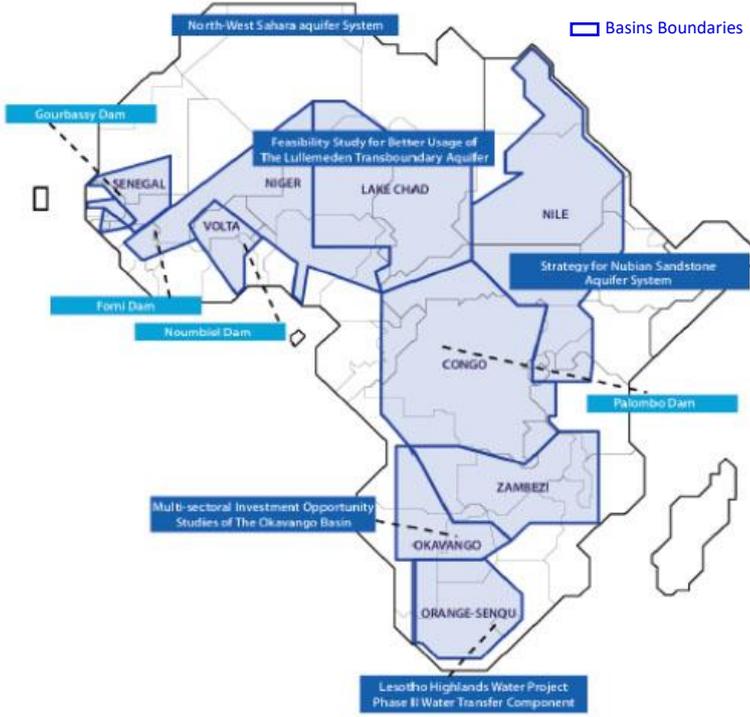
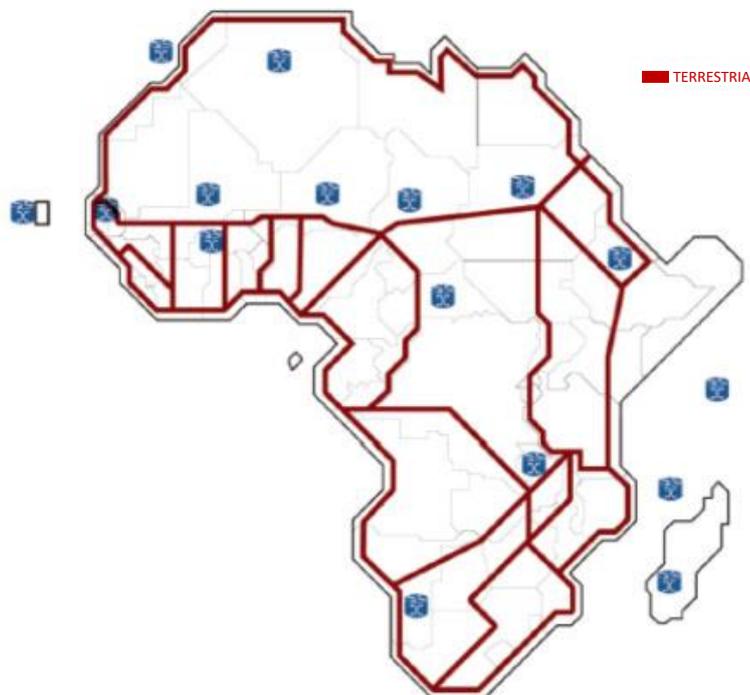
Secteur de l'énergie

Le secteur prévoit des projets hydroélectriques majeurs pour produire de l'électricité pour répondre à la demande résultant de l'augmentation de la consommation des ménages, de l'industrie et de l'agriculture, et pour atteindre un plus large accès à l'électricité. Le secteur prévoit également le développement de la ligne de transmission pour le raccordement avec le Pool Electrique du continent africain et pour un commerce d'énergie plus vaste dans la région.



Ressources en eau transfrontalières (TWR)

Le programme TWR vise à développer des barrages polyvalents et à renforcer les capacités d'organisation d'un bassin hydrographique pour planifier et développer l'infrastructure hydraulique.

	 <p>Secteur des TIC Le développement du secteur devrait aider à compléter l'infrastructure de la fibre optique terrestre en Afrique et aux points d'échange Internet (IXP) d'améliorer la capacité et l'efficacité du réseau de communication.</p>  <p>Carte de développement Source : PIDA Infrastructure Outlook 2040</p>
Remarques	L'élaboration du PIDA a été entreprise par le partenariat de la Commission de l'Union africaine, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, de la NPCA (Agence de planification et de coordination du NEPAD) et de la BAD (Banque africaine de développement).

Chapitre 4

CHAPTER 4 Activités commerciales actuelles et statut des pays cibles

Ce chapitre illustre les tendances et l'état actuels des transactions commerciales internationales dans les pays cibles de l'étude. À cette fin, l'équipe d'étude se réfère à la base de données de statistiques du commerce des produits de l'ONU (Comtrade des Nations Unies) (<https://comtrade.un.org/>), source la plus juste et la plus sûre, afin de montrer les chiffres réels. Cependant, il n'y a pas de données appropriées pour la comparaison et les seules données utilisées sont celles d'autres pays pour le commerce avec le Soudan du Sud. Les dénominations des produits commerciaux sont basées sur le système harmonisé de désignation et de codification des produits (Convention HS) et ses codes et noms à 4 chiffres.

4.1. Principaux produits et partenaires du commerce international par pays

4.1.1. Djibouti

(1) Exportations

La plus grande part des produits exportés en termes de poids est le "ciment" comptant pour 29,5% des exportations totales en 2009 (Tableau 4.1.1). Le plus grand partenaire commerciale de Djibouti est l'Ethiopie avec un montant comptant pour 55,8% du total, et le ciment et le blé et le méteil sont principalement réexportés, (Figure 4.1.1 and Tableau 4.1.2). Le commerce de Djibouti est caractérisé par un large montant d'activités commerciales orientées vers la réexportation, qui sont importantes vers la Somalie (12.5%) et le Kenya (4.6%). Cela signifie que Djibouti joue un rôle de passerelle pour à la fois les pays enclavés mais aussi les pays côtiers qui possèdent des ports¹ (Tableau 4.1.2).

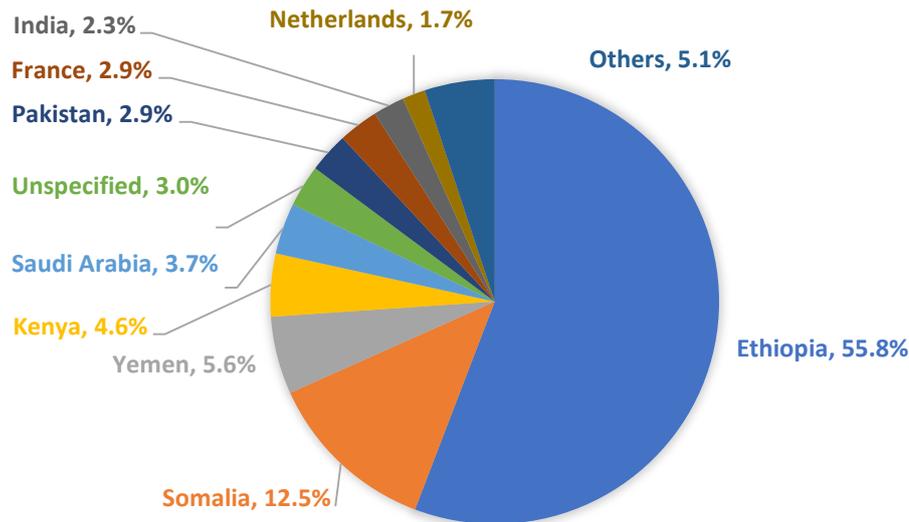
Tableau 4.1.1 Top dix des principaux produits d'exportation en poids de Djibouti (2009)

Produits	Unité: 1000 tonnes
Volume d'exportation total ¹⁾	171,1
Ciment	50,5
Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux	21,0
Huiles de palme et ses fractions	14,1
Sorgho	13,1
Blé et méteil	12,0
Extrait de malt	10,6
Préparations alimentaires	5,1
Autres ouvrages moulés en fonte, fer ou acier	4,1
Sucres de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	3,8
Déchets et débris de métaux ferreux	3,7

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids.

Source : Données Comtrade des Nations Unies

¹ La Somalie et le Kenya possèdent des ports maritimes, cependant il arrive que le commerce par transport terrestre se fasse à partir de Djibouti.



Source : Données Comtrade des Nations Unies

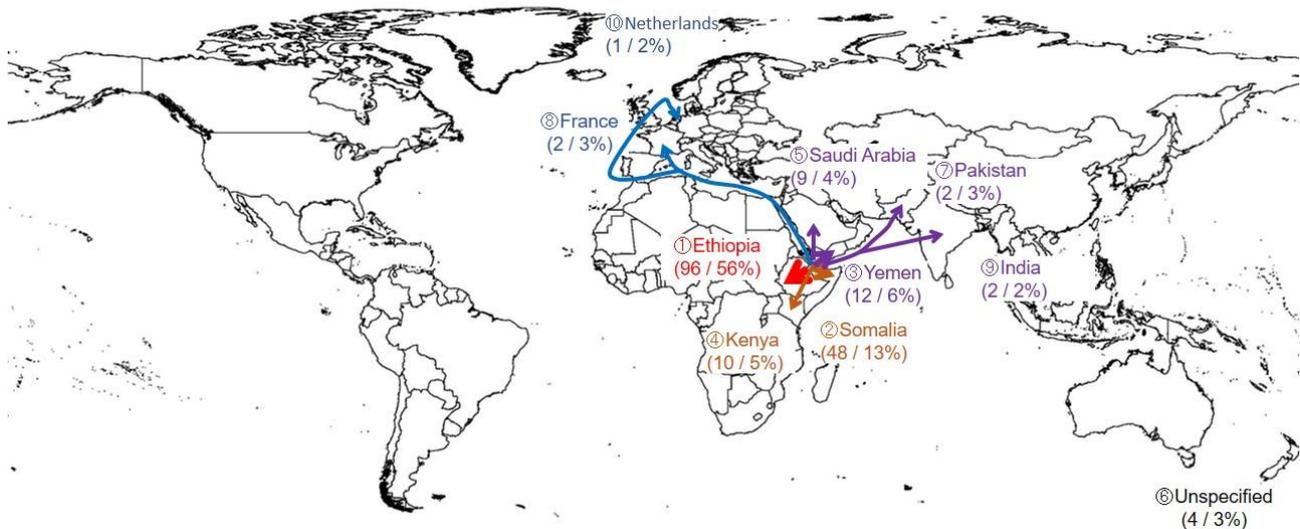
Figure 4.1.1 Répartition des partenaires d'exportations de Djibouti (2009, base de poids)

Djibouti (Export 2009)

Total Export Trade Value
171.1 thousand ton

Above : Name of partner

Bottom : Trade Volume (Unit: thousand ton (included Re-Exports) / Share%)



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 4.1.2 Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations à Djibouti (2009, base de poids)

Tableau 4.1.2 Principaux partenaires et produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) d'exportation à Djibouti (2009, base de poids)

No	Partenaire	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
①	Ethiopie	Ciment	48 (44)	Blé et méteil	12 (12)	Extrait de malt	10 (10)
②	Somalie	Sorgho.	10 (10)	Friperie et autres articles usagés	4 (4)	Bran, sharps and other residues	1 (1)
③	Yémen	Huiles de pétrole et huile obtenue à partir des minéraux bitumineux.	9				
④	Kénya	Préparations alimentaires	4(4)	Sorgho	2(2)	Huile de palme et ses dérivés	1(1)
⑤	Arabie	Huiles de pétrole et	6				

No	Partenaire	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
	Saoudite	huile obtenue à partir des minéraux bitumineux					
⑦	Pakistan	Ciment.	3(3)	Huile de palme et ses dérivés	2(2)		
⑧	France	Huiles de pétrole et huile obtenue à partir des minéraux bitumineux	5				
⑨	Inde	Déchet et débris de métaux ferreux	4				
⑩	Pays-bas	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	3(3)				

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les nombres entre parenthèses du tableau sont le volume commercial des réexportations. Les nombres encadrés font référence aux nombres encadrés dans la Figure 4.1.2.

(2) Importations

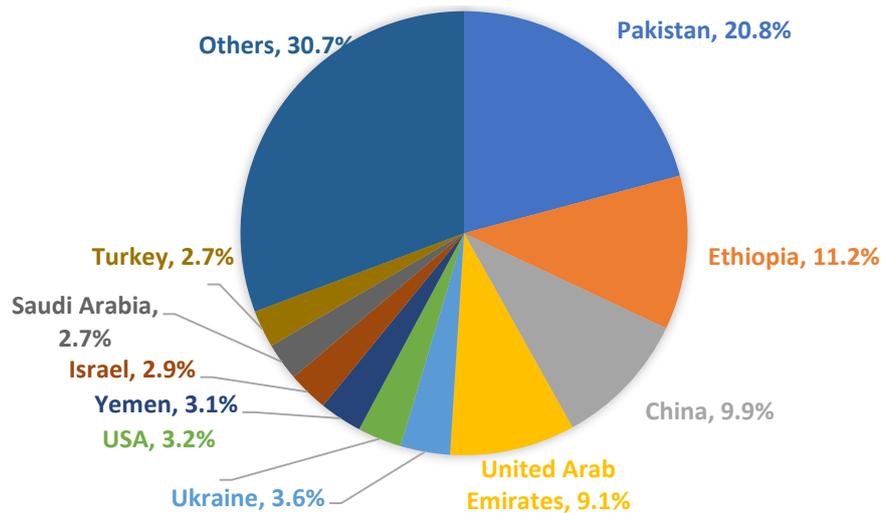
La plus grande part des produits importés en poids est le “ciment”, qui compte pour 37,5% du montant total des importations en 2009 (Tableau 4.1.3) Le pays concernant le plus grand taux d’importation est le Pakistan (20,8%) d’où le “ciment” est principalement importé. L’Ethiopie (11,2%) et la Chine (9,9%) partagent également un fort taux (Figure 4.1.3). La raison pour laquelle la marchandise ayant le plus grand volume d’importation et d’exportation est la même est due au grand volume de réexportation. Les produits importés du Pakistan, d’Ethiopie et de Chine, par exemple, sont directement exportés comme produits de transit vers l’Ethiopie, la Somalie etc. (Figure 4.1.4 and Tableau 4.1.4).

Tableau 4.1.3 Top dix des produits d’importation en poids de Djibouti (2009)

Produits	Unit: 1000 tonnes
Volume d’importation total ¹⁾	327,5
Ciment	122,8
Autres fruits frais	40,3
Gruaux, semoules at agglomérés sous forme de pellets	12,0
Sucres de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	7,3
Autres barres en fer ou en aciers non alliés	7,0
Riz	5,9
Pâtes	5,7
Farines de céréales autres que de froment (blé) ou de méteil	5,2
Farines de blé ou de méteil	4,8
Extrait de malt	4,6

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids.

Source : Données Comtrade des Nations Unies



Source : Données Comtrade des Nations Unies

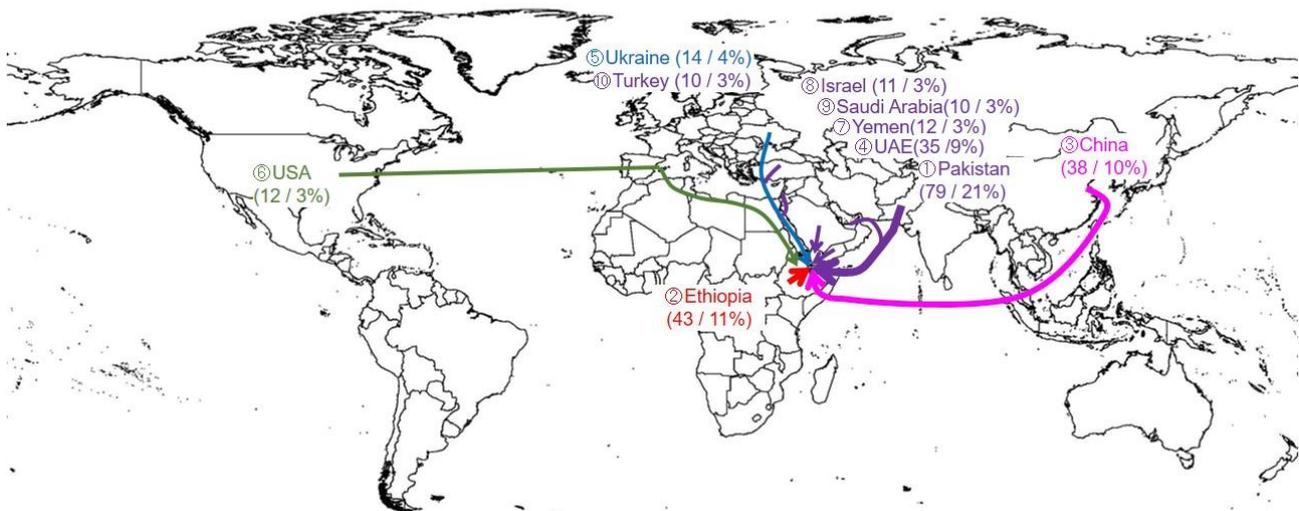
Figure 4.1.3 Répartition des partenaires d'importations de Djibouti (2009, base de poids)

Djibouti (Import 2009)

Total Import Trade Value
327.5 thousand ton

Above : Name of partner

Bottom : Trade Volume(Unit: thousand ton USD (included Re-Imports) / Share%)



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 4.1.4 Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations à Djibouti(2009,base de poids)

Tableau 4.1.4 Principaux partenaires et produits commerciaux (plus de 1,000 tonnes) d'importation à Djibouti (2009, base de poids)

No	Partenaire	Produits	En millier de tonne	Produits	En millier de tonne	Produits	En millier de tonne
①	Pakistan	Ciment.	74	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	2	Riz.	1
②	Ethiopie	Autres fruits frais	39	Légumes séchés	2	Aliments	1
③	Chine	Ciment.	27	Panneaux, Planches, tuiles, blocs et articles similaires.	1	Textiles tissés en fibre synthétique.	1

No	Partenaire	Produits	En millier de tonne	Produits	En millier de tonne	Produits	En millier de tonne
④	Emirats Arabes Unis	Ciment.	7	Panneaux, Planches, tuiles, blocs et articles similaires	2	Voitures et autres véhicules motorisés principalement conçus pour le transport de personnes	2
⑤	Ukraine	Gruaux, semoules et pellets de céréales.	4				
⑥	Etats-unis	Farines de céréales autres que de froment ou de méteil.	4	Extrait de malt	3	Préparations alimentaires	1
⑦	Yémen	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	1	Agents de surface organique	1	Savon	1
⑧	Israël	Ciment.	11				
⑨	Arabie Saoudite	Lait et crème (non concentré)	2	Lait et crème (concentré)	1	Jus de fruits et de légumes	1
⑩	Turquie	Autres barres et tiges en fer ou en aciers non alliés.	5	Pates	2	farine de blé ou de méteil	1

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les nombres encadrés font référence aux nombres encadrés dans la Figure 4.1.4.

4.1.2. Ethiopie

(1) Exportations

La plus grande part des produits exportés en poids sont les "Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir des minéraux bitumineux²" qui comptent pour 26,7% des exportations totales en 2015 (Tableau 4.1.5). Les "légumes secs", les "autres graines oléagineuses", le "Café" et le "Ciment" sont les principaux produits exportés (Tableau 4.1.6). Le Koweït est le plus grand pays exportateur vers l'Éthiopie avec 24,7% de part de marché, et les «huiles de pétrole et huiles obtenues à partir des minéraux bitumineux» représentent le volume d'exportation le plus important (Figure 4.1.5 et Tableau 4.1.6).

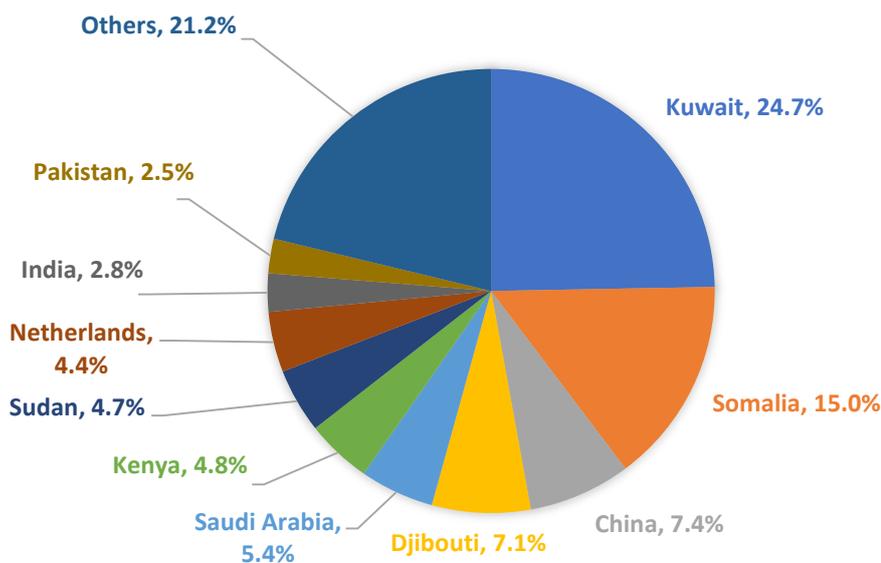
Tableau 4.1.5 Top 10 des produits d'exportation en poids de l'Éthiopie (2015)

Produits	Unit: 1000 tonnes
Volume d'importation total ¹⁾	2 711,8
Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir minéraux bitumineux	723,1
Légumes séchés	339,0
Autres graines oléagineuses et fruits oléagineux	329,6
Café	234,3
Ciment	227,8
Fleurs coupées et boutons de fleurs	146,9
Patates	127,1
Autres légumes	94,7
Bovins vivants	86,1
Tomates	49,5

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids.

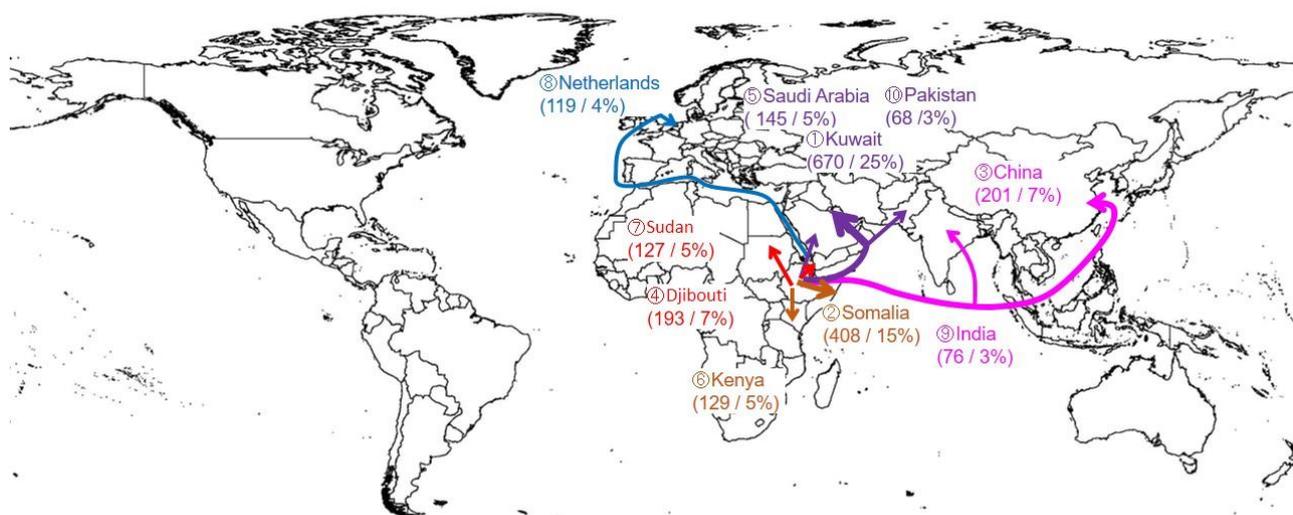
Source : Données Comtrade des Nations Unies

² Il pourrait y avoir plusieurs produits inclus dans une catégorie, et l'exactitude des données devrait être étudiée plus en détail.



Source : Données Comtrade des Nations Unies
Figure 4.1.5 Répartition des partenaires d'exportation de l'Ethiopie (2015, base de poids)

Ethiopia (Export 2015) Above : Name of partner
Bottom : Trade Volume (Unit: thousand ton USD (included Re-Exports) / Share%)
Total Export Trade Value
2,711.8 thousand ton



Source : Données Comtrade des Nations Unies
Figure 4.1.6 Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations en Ethiopie (2015, base de poids)

Tableau 4.1.6 Principaux partenaires et top 3 des produits commerciaux (Plus de 1,000 tonnes) d'exportations en Ethiopie (2015, base de poids)

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
①	Koweït	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation	668 (668)	Animaux vivants (Moutons et chèvres).	1	Arbres vivants et autres plantes (Fleurs coupés).	1
②	Somalie	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Pommes de terre)	112	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Autres légumes)	79	Sel	54
③	Chine	Graines oléagineuses et fruits oléagineux.	187	Plastiques et articles en ces matières	4	Coton	1(1)

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
④	Djibouti	Sel	91	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Patates)	15	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Autres légumes)	15
⑤	Arabie Saoudite	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation	55 (55)	Café, thé, mat et épices.	44	Arbres vivants et autres plantes (Fleurs coupés).	14
⑥	Kénya	Sel	82	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (légumes séchés)	40	Graines oléagineuses et fruits oléagineux	5
⑦	Soudan	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (légumes séchés)	68	Bois et articles en bois	33	Café, thé, mat et épices.	11
⑧	pays-bas	Arbres vivants et autres plantes (Fleurs coupés).	108	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Légumes séchés)	3	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (Légumes séchés)	3
⑨	Inde	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (légumes séchés)	54	Graines oléagineuses et fruits oléagineux.	16	Café, thé, mat et épices..(Gingembre)	2
⑩	Pakistan	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules (légumes séchés)	65	Café, thé, mat et épices. (Graines)	1	Café, thé, mat et épices.(Thé)	1

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les nombres entre parenthèses du tableau sont le volume commercial des réexportations. Les nombres encadrés font référence aux nombres encadrés dans la Figure 4.1.6.

(2) Importations

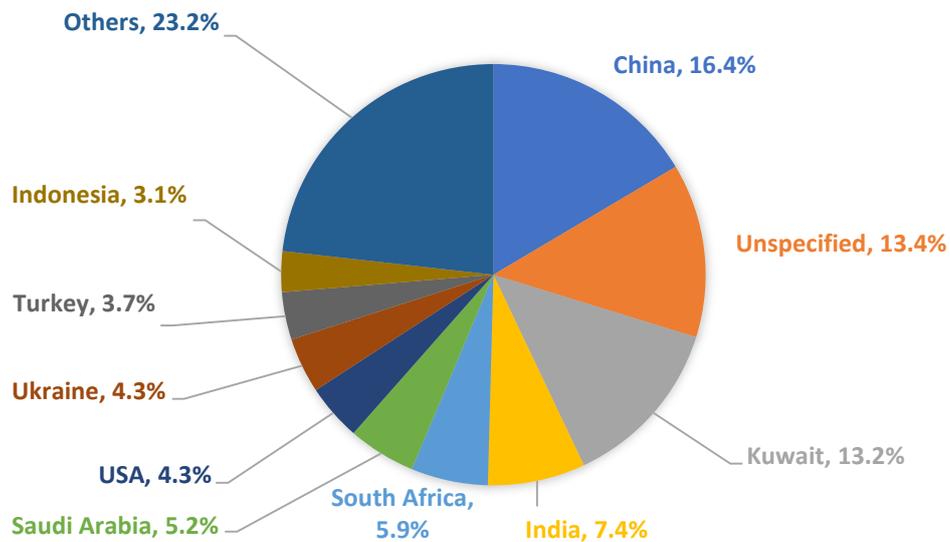
Le volume des importations en Éthiopie a fortement augmenté au début des années 2000 et a atteint un taux de croissance annuel de 26% en 2015 (voir la Figure 2.10.4). La plus grande partie des produits importés en poids sont les «Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux», ce qui représente 20,2% des importations totales en 2015 (Tableau 4.1.7). Cependant, des pays partenaires importateurs comme le Koweït et l'Arabie Saoudite sont les mêmes à exporter, de sorte que les données devraient être analysées avec plus de précision. La Chine est le plus grand pays commercial pour les importations avec 16,4% de part, et les «engrais minéraux ou chimiques contenant deux ou trois éléments fertilisants» sont importés en grand volume³. Ceux-ci sont réexportés du port de Djibouti (Figure 4.1.7 et Tableau 4.1.8).

Tableau 4.1.7 Top 10 des produits d'importation en poids de l'Éthiopie (2015)

Produits	Unité: 1000 tonnes
Volume des importations Total ¹⁾	13 279,1
Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux	2,687,7
Blé et méteil	1,259,0
Huile de palme et ses fractions	703,8
Charbon; briquettes, ovoïdes et combustibles solides similaires fabriqués à partir de charbon.	515,0
Autres barres et tiges en fer ou en aciers non alliés	506,9
Engrais minéraux ou chimiques contenant deux ou trois des éléments fertilisants	431,9
Sucre de canne ou de betterave	401,0
Coke de pétrole, bitume de pétrole et autres résidus	359,8
Riz	284,2
Engrais minéraux ou chimiques	278,3

³ Ce ne sont pas des éléments spécifiques à l'importation, mais un grand nombre de ces produits sont importés.

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids
Source : Données Comtrade des Nations Unies



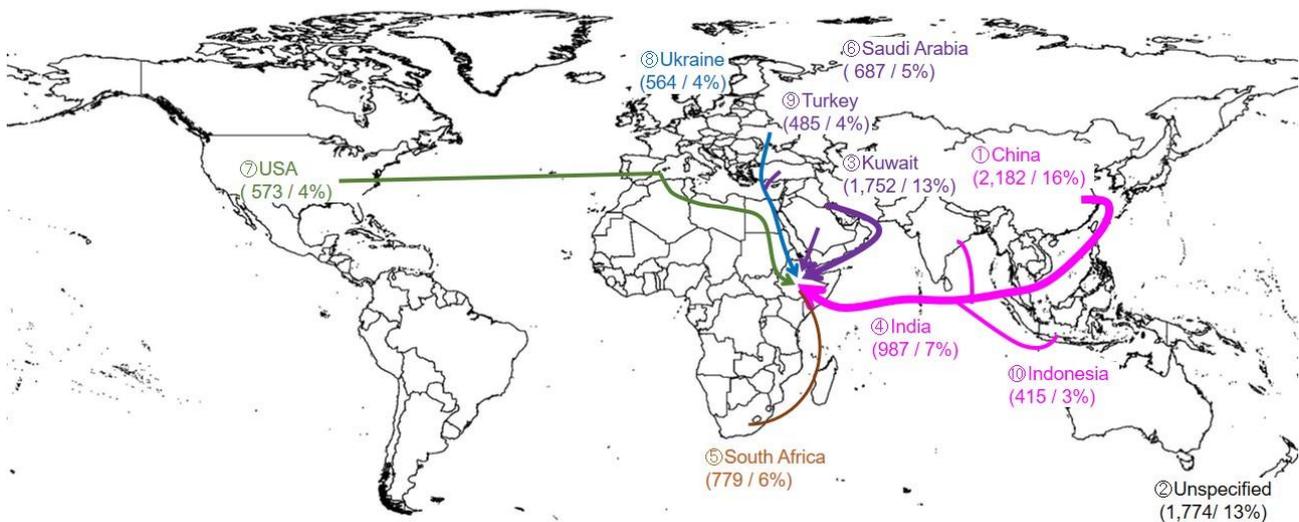
Source : Données Comtrade des Nations Unies
Figure 4.1.7 Répartition des partenaires d'importation de l'Ethiopie (2015,base de poids)

Ethiopia (Import 2015)

Total Import Trade Value
13,279.1 thousand ton

Above : Name of partner

Bottom :Trade Volume(Unit: thousand ton USD (included Re-Imports) / Share%)



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 4.1.8 Principaux partenaires et valeur commerciale des importations en Ethiopie (2015,base de poids)

Tableau 4.1.8 Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des importations en Ethiopie (2015,base de poids)

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
①	Chine	Engrais	223	Fer et acier (produits semi-finis)	194	Fer et acier (Autres barres et barres)	126
③	Koweït	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation	1,750	Meuble	1	Ouvrages en fer ou en acier (Structures et parties de structures)	1

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
④	Inde	Céréales	247	Sucres et confiseries	217	Fer et acier	129
⑤	Afrique du Sud	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation (Charbon)	515	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation (Coke de pétrole)	246	Papier et carton	5
⑥	Arabie Saoudite	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation	528	Engrais	50	Plastiques et articles en ces matières	26
⑦	Etats-unis	Céréales (Blé et méteil.)	234	Céréales (Sorgho à grains)	143	Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation (Coke de pétrole)	99
⑧	Ukraine	Céréales (Blé et méteil.)	395	Fer et acier (Autres barres)	76	Fer et acier (produits laminés plats)	49
⑨	Turquie	Fer et acier (Autres barres et barres)	295	Ouvrages en fer ou en acier (Matériaux de construction de voies ferrées ou de tramways)	34	Préparations de céréales, de farine, d'amidon ou de lait	31
⑩	Indonésie	Graisses et huiles animales ou végétales et leurs produits de dissociation	301	Savon	28	Produits chimiques divers	17

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les nombres encadrés renvoient aux chiffres encadrés sur la Figure 4.1.8.

4.1.3. Soudan

(1) Exportations

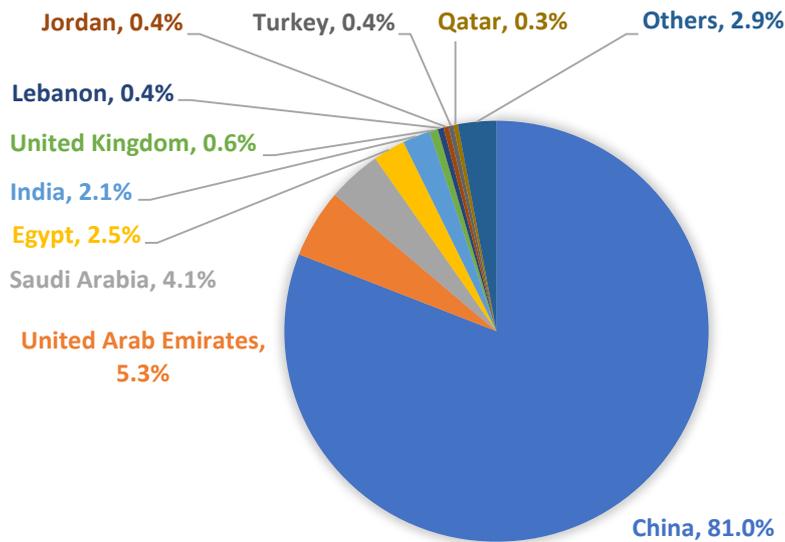
La plus grande part des produits d'exportation en poids est «Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux, brut», qui représente 79% des exportations totales en 2015. La Chine est le plus grand pays d'exportation avec 81% de part et les "huiles de pétrole , Et les huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux, brut "sont exportés principalement. Les Emirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite suivent la Chine, et "l'or, les moutons et les chèvres" ainsi que "autres graines oléagineuses et fruits oléagineux" sont principalement exportés.

Tableau 4.1.9 Top 10 des produits d'exportation en poids du Soudan (2015)

Produits	Unité: 1000 tonnes
Volume d'exportation total ¹⁾	5 220,6
Huiles brutes de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux	4 099,8
Autres graines et fruits oléagineux	296,5
Moutons et chèvres vivants	155,3
Pailles et balles de céréales brutes	143,1
Rutabagas, betteraves fourragères, racines fourragères, foin, luzerne (alfalfa), trèfle, sainfoin, choux fourragers, lupin, vesces et produits fourragers	132,2
Papier et carton non revêtus	80,8
Huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	33,8
Mélasses résultant de l'extraction ou du raffinage du sucre	33,3
Légumes secs à cosse	26,4
Coton	25,4

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids.

Source : Données Comtrade des Nations Unies



Source : Données Comtrade des Nations Unies

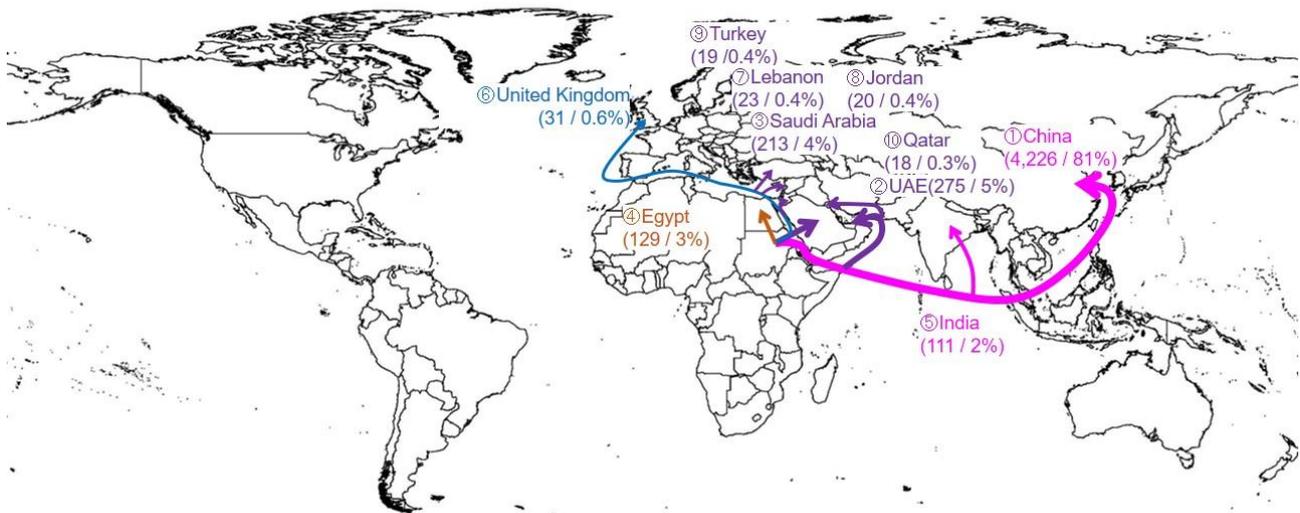
Figure 4.1.9 Répartition des partenaires d'exportation du Soudan (2015, base de poids)

Soudan (Export 2015)

Total Export Trade Value
5,220.6 thousand ton

Above : Name of partner

Bottom : Trade Volume (Unit: thousand ton USD (included Re-Exports) / Share%)



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 4.1.10 Principaux partenaires et valeur commerciale des importations au Soudan (2015, base de poids)

Tableau 4.1.10 Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des exportations au Soudan (2015, base de poids)

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
①	Chine	Huiles brutes de pétrole obtenues à partir de minéraux bitumineux.	4,100	Autres graines et fruits oléagineux	57	Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals	31
②	Emirats Arabes Unis	Pailles et balles de céréales, non préparées, hachées ou non, moulues, pressées ou agglomérées sous forme de pellets.	141	Rutabagas, betteraves fourragères, racines fourragères, foin, luzerne, trèfle, sainfoin, chou fourrager, lupin, vesces et produits	111	Other oil seeds and oleaginous fruits	6

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
				fourragers similaires			
③	Arabie Saoudite	moutons et les chèvres vivants	155	Autres graines et fruits oléagineux	40	Papier et carton recouvert	6
④	Egypte	Autres graines et fruits oléagineux	82	Viande bovine	19	Coton	10
⑤	Inde	Papier et carton bruts	81	Légumes séchés	18	Autres graines et fruits oléagineux	5
⑥	Royaume Uni	Mélasses résultant de l'extraction ou du raffinage du sucre.	33				
⑦	Liban	Autres graines et fruits oléagineux	23				
⑧	Jordanie	Autres graines et fruits oléagineux	18	Fruits, noix et autres parties comestibles de plantes	1		
⑨	Turquie	Autres graines et fruits oléagineux, concassés ou non	14	Coton	2	Déchets, rognures et débris de matières plastiques.	1
⑩	Qatar	Rutabagas, betteraves fourragères, racines fourragères, foin, luzerne, trèfle, sainfoin, chou fourrager, lupin, vesces et produits fourragers similaires	14	Paille de céréales et enveloppes	2	Melons et papayes (papayes), frais.	1

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Les nombres entre parenthèses du tableau sont le volume commercial des réexportations. Les nombres encadrés font référence aux nombres encadrés dans la Figure 4.1.10.

(2) Importations

La plus grande partie des produits d'importation en poids est «Cane ou betterave sucrière et saccharose chimiquement pur», qui représente 22,8% de l'importation totale en 2015 (Tableau 4.1.11). La Chine est le plus grand pays commercial autant pour les importations que pour les exportations (22,8%) avec une grande variété de produits échangés. D'un autre côté, le « Sucre de canne ou de betterave et le saccharose chimiquement pur » importés d'Inde et de Thaïlande comptent aussi pour une grande part⁴ (Figure 4.1.11 et Tableau 4.1.12).

Tableau 4.1.11 Top dix des produits d'importation en poids du Soudan (2015)

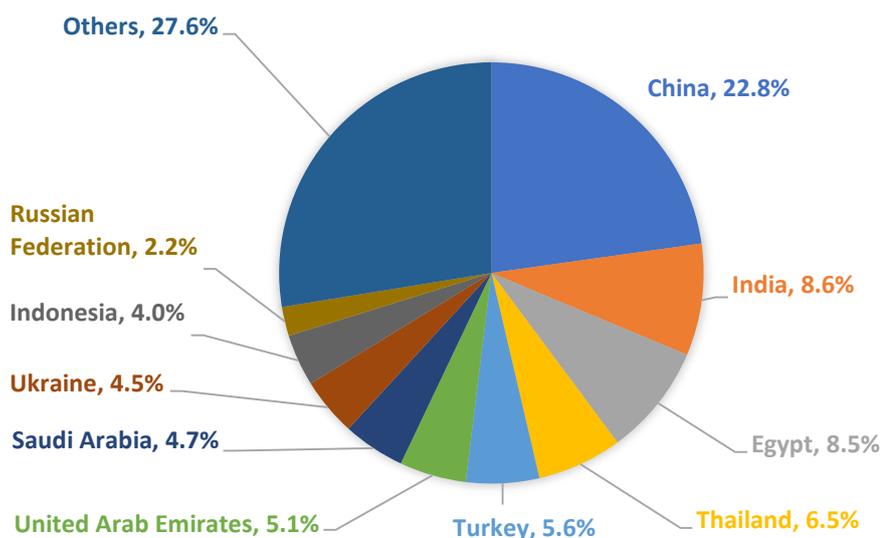
Produits	Unité: 1000 tonnes
Volume d'importation total ¹⁾	5 417,8
Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur	1 235,0
Farine de blé ou de méteil	381,8
Engrais minéraux ou chimiques azotés	168,3
Riz	135,3
Légumes secs à cosse	131,7
Huile de tournesol, de carthame ou de grains de coton et ses fractions	130,8
Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux	117,1
Produits semi-finis en fer ou en aciers non alliés	104,3
Carreaux et dalles de pavement ou de revêtement, vernissés ou émaillés, en céramique	89,1
Polymères d'éthylène, sous formes primaires	80,8

Note 1): Certains éléments ne sont pas identifiés en poids.

(Milliers de tonnes)

Source : Données Comtrade des Nations Unies

⁴ Ce ne sont pas des éléments spécifiques à l'importation, mais un grand nombre de ces produits sont importés.



Source : Données Comtrade des Nations Unies

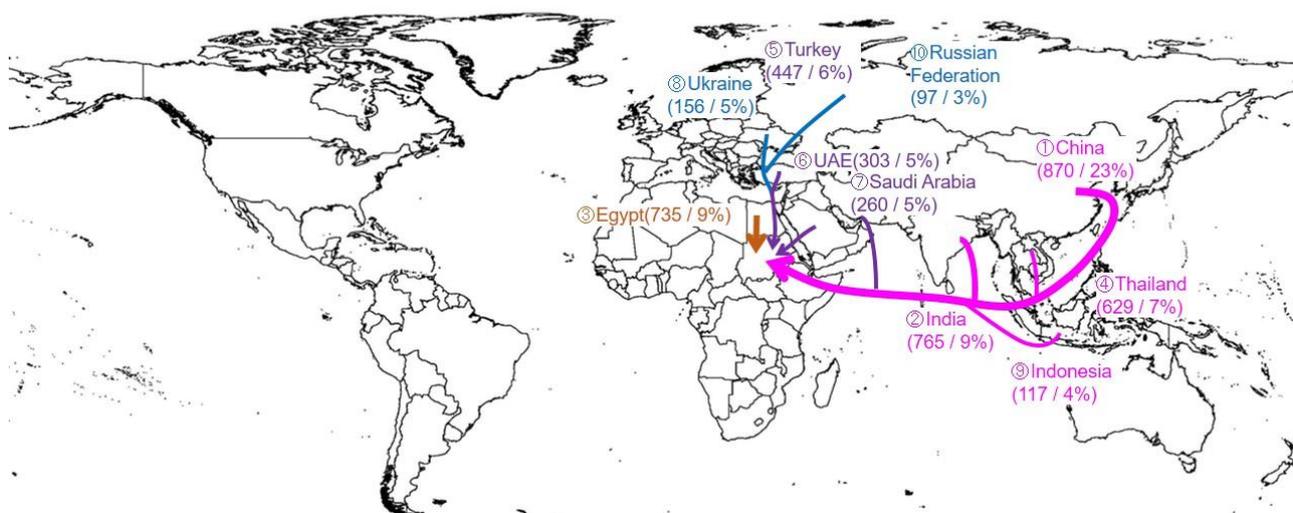
Figure 4.1.11 Répartition des partenaires d'importation du Soudan (2015, base de poids)

Soudan (Import 2015)

Total Import Trade Value
5,417.8 thousand ton

Above : Name of partner

Bottom : Trade Volume (Unit: thousand ton USD (included Re-Imports) / Share%)



Source : Données Comtrade des Nations Unies

Figure 4.1.12 Principaux partenaires et valeur commerciale des exportations au Soudan (2015, base de poids)

Tableau 4.1.12 Principaux partenaires et principaux produits commerciaux (top 3/plus de 1,000 tonnes) des importations au Soudan (2015, base de poids)

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
①	Chine	Produits laminés plats en fer ou en aciers non alliés	39	Sulphates.	38	New pneumatic tyres, of rubber.	37
②	Inde	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur.	516	Riz.	23	Autres sucres, y compris chimiquement transformés	21

No	Partenaire	Produits	En milliers de tonnes	Produits	En millier de tonnes	Produits	En millier de tonnes
③	Egypte	Riz	94	Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux.	94	Mastic de vitrier, mastic de greffage, ciments de résine, mastics et autres mastics	81
④	Thaïlande	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur.	603	Machines de conditionnement d'air, comprenant un ventilateur à moteur et des éléments pour changer la température et l'humidité,	3	Chaux vive, chaux éteinte et chaux hydraulique	3
⑤	Turquie	Farine de blé ou de méteil.	336	Légumes séchées, décortiquées.	27	Levures	7
⑥	Emirats Arabes Unis	Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	67	Engrais minéral ou chimique, azoté.	61	Huiles brutes de pétrole obtenues à partir de minéraux bitumineux.	14
⑦	Arabie Saoudite	Polymères d'éthylène, sous formes primaires.	49	Engrais minéral ou chimique, azoté.	26	Sucre de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur.	24
⑧	Ukraine	Huiles de tournesol, de carthame ou de coton et leurs fractions	72	Produits semi-finis en fer ou en acier non allié.	72	Huile d'arachide et ses fractions	5
⑨	Indonésie	Stéarine de saindoux, huile de saindoux, oléostéarine, oléo-huile et huile de suif	58	Huile de coco (coprah), de palmiste ou de babassu et ses fractions,	13	Papier et carton brut	11
⑩	Fédération de Russie	Huiles de tournesol, de carthame ou de coton et leurs fractions	55	Farine de blé ou de méteil.	21	Produits semi-finis en fer ou en acier non allié.	11

Source : Données Comtrade des Nations Unies

4.1.4. Soudan du Sud

Le Soudan du Sud entretient de solides relations commerciales avec l'Ouganda et le Kenya, et le pétrole brut représente le plus important partage des exportations avec plus de 95%, selon les données de référence du "Projet de cadre commercial sud-soudanais (août 2014)" obtenues auprès du Ministère du commerce et de l'industrie, bien qu'il n'y ait pas de données complètes organisées dans la base de données Comtrade de l'ONU pour le Soudan du Sud.

4.2. Transactions internationales parmi les pays de la région cible

Comme le montre le chapitre 2, la valeur du prix de transaction parmi les pays cibles ne partage qu'environ 1,2% (Figure 2.10.1). La Figure 4.2.1 suivante décrit le montant de la transaction basée sur le volume parmi les pays cibles ne partage que 2,0%. Parmi les échanges intra-régionaux de 2,0%, les transactions entre l'Ethiopie et Djibouti ainsi que de l'Ethiopie au Soudan sont importantes. Le volume importé de l'extérieur des pays cibles de l'enquête est de 69,6% et le volume exporté est de 28,4%. Ainsi, le volume total négocié dans les pays cibles de l'enquête est très faible et limité.

		Destination (Unité: millier de tonnes)										
		Interne				Externe						
		Djibouti	Ethiopie	Soudan	South Sudan	Autres régions d'Afrique	Moyen-orient et Pays arabes	Europe	Asie & Océanie	Pays d'Amérique	Autres	
Origine	Interne	Djibouti		96	0	0	30	26	8	4	1	6
		Ethiopie	193		127	3	593	1,054	292	379	70	0
		Soudan	0	137		3	158	601	86	4,342	16	0
		Soudan du Sud	Pas de données	Pas de données	Pas de données		Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données	Pas de données
	Externe	Autres régions d'Afrique	11	1,250	845	Pas de données	Importation & Exportation entre région interne 561 (2.0%)		Exportation vers région externe 7,665 (28.4%)			
		Moyen-orient et Pays arabes	167	3,658	1,225	Pas de données						
		Europe	46	1,469	493	Pas de données	Importation de région externe 18,794 (69.6%)					
		Asie & Océanie	59	4,377	2,700	Pas de données						
		Pays d'Amérique	14	612	92	Pas de données						
		Autres	2	1,774	1	Pas de données						

Source: équipe de l'enquête JICA préparée sur la base de la base de données Comtrade des Nations Unies

Note1: Les chiffres indiqués dans les petites cases colorées (561, 7665 et 18 794) décrivent le volume des transactions effectuées entre les quatre pays (case rose), le volume des importations en provenance des pays cibles (case bleue à gauche) et le volume des exportations vers les pays extérieurs (au-dessus de la petite boîte bleue à droite).

Note 2: Les chiffres indiqués sont basés sur les données de 2009 pour Djibouti, de 2015 pour l'Ethiopie et de 2015 pour le Soudan.

Figure 4.2.1 Montant commercial intra-régional et régional (base de volume)

Les principaux flux et distributions de produits dans les pays ciblés sont étudiés comme suit. Afin de se concentrer sur les principales activités commerciales, les flux de produits de plus de 1 000 tonnes par an sont ciblés. En général, la distribution du pays-A au pays-B devrait indiquer la même chose dans la vue de la distribution du pays-B au pays-A, mais les statistiques indiquent tout à fait différentes⁵. Par conséquent, l'étude a été réalisée sur la base de données plus fiable sur les exportations. Ainsi, certaines valeurs illustrées sont différentes de la valeur indiquée dans la section 4.1 à noter.

(1) Ethiopie-Djibouti

Le flux de volume le plus important d'Ethiopie à Djibouti est le «ciment», et les produits suivants sont des légumes et des matières alimentaires, comme les animaux vivants (Tableau 4.2.1). D'autre part, de Djibouti à l'Éthiopie, tous les produits sont réexportés, et le «ciment⁶» et le «blé et le méteil » dépassent 10 000 tonnes, et l' «extrait de malt» et «l'huile de palme et ses fractions » comptent pour près de 10 000 tonnes de réexportation. (Tableau 4.2.2)

⁵ Les importations illégales sont normalement exclues de l'enregistrement afin d'échapper à l'impôt, alors que les exportations illégales sont comptabilisées. Par conséquent, il est courant de savoir que les exportations illégales dépassent largement le volume des importations.

⁶ Les données obtenues pour l'Éthiopie datent de 2015 et pour Djibouti seules celles de 2009 sont disponibles, et la raison pour laquelle le commerce entre l'Éthiopie et Djibouti indique le «ciment» est que la principale marchandise pour l'importation en Éthiopie et l'exportation de Djibouti pourrait être causée par la différence de ces données. Cela pourrait signifier que l'exportation de ciment de l'Éthiopie en raison de la surproduction pourrait augmenter lorsque la production dépasse la demande du marché.

Tableau 4.2.1 Transaction de l’Ethiopie vers Djibouti (Plus de 1,000tonnes /année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Ciment	91,141.0
Patates	15,378.1
Autres légumes	15,340.3
Bovins vivants	15,143.3
Oignons, échalotes, ail, poireaux et autres légumes alliés	13,110.2
Tomates	10,177.5
Bananes	4,759.9
Agrumes	3,550.3
Autres animaux vivants	2,866.8
Carottes, navets, betteraves à salade, salsifis, céleris-raves, radis et racines comestibles similaires	2,626.9

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Tableau 4.2.2 Transaction de Djibouti vers l’Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Ciment	47809.9 (43809.9)
Blé et méteil	12000.0 (12000.0)
Extrait de malt	9575.3 (9575.3)
Huile de palme et ses fractions	9292.2 (9292.2)
Autres articles en fonte de fer ou d'acier	4084.6 (4084.6)
Riz	1948.2 (1948.2)
Fil isolé, câble et autres conducteurs électriques isolés	1874.1 (1871.9)
Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	1772.9 (1759.8)
Malt	1353.7 (1353.7)
Savon	1295.9 (1295.9)

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Note: Les chiffres entre parenthèses de la table sont la valeur commerciale de la ré-exportation

(2) Ethiopie-Soudan

Le plus grand article d'Ethiopie au Soudan est les "Légumes séchés", suivi du « Bois » et du « café » (Tableau 4.2.3). D'autre part, dans l'article du Soudan à l'Éthiopie, les «huiles et huiles de pétrole obtenues à partir de minéraux bitumineux, autres que le brut» sont remarquables, suivies des «oignons, échalotes, ail» (Tableau 4.2.4).

Tableau 4.2.3 Transaction de l’Ethiopie vers le Soudan (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Légumes séchés	68,311.8
Bois	33,095.2
Café, même torréfié ou décaféiné	11,080.5
Poivre	1,608.9
Matières végétales des espèces principalement utilisées en vannerie	1,557.0
Caoutchouc et articles en caoutchouc	1,549.7
Farines et semoules de graines oléagineuses ou de fruits oléagineux, autres que celles de moutarde	1,388.0
Gingembre, safran, curcuma, thym, feuilles de laurier, curry et autres épices	1,346.5

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Tableau 4.2.4 Transaction du Soudan vers l’Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	117,832.3
Oignons, échalotes, ail, poireaux et autres légumes alliacés, à l'état frais ou réfrigéré	12,465.0
Eaux	1,764.0
Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux	1,500.0

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(3) Ethiopie- Soudan du Sud

Le plus grand article de l’Ethiopie au Sud-Soudan est l’«Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique», mais aucun élément de plus de 1 000 tonnes / an n'est du Soudan du Sud à l’Éthiopie (Tableau 4.2.5)..

Tableau 4.2.5 Transaction de l’Ethiopie vers le Soudan du Sud (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique	1,381.9

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(4) Soudan- Soudan du Sud

Les «Huiles brutes de pétrole ou les huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux» sont exportés du Soudan vers le Soudan du Sud (Tableau 4.2.6). Bien que ces deux pays aient affaire aux conflits politiques, le commerce minimal pour répondre aux besoins fondamentaux de vie est effectué entre les deux.

Tableau 4.2.6 Transaction du Soudan vers le Soudan du Sud (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	2,495.0

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(5) Ethiopie-Kenya

Le plus grand article de l’Éthiopie au Kenya est «Ciment» suivi des «Légumes séchés» (Tableau 4.2.7). Certains produits chimiques dépassent les 1 000 tonnes exportées du Kenya vers l’Éthiopie, mais les données ne suffisent pas à identifier l'objectif de l'utilisation de produits chimiques (Tableau 4.2.8).

Tableau 4.2.7 Transaction de l’Ethiopie vers le Kenya (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Ciment	82,160.3
Légumes séchés	39,548.9
Graines oléagineuses et fruits oléagineux	4,530.0

Source : Données Comtrade des Nations Unies

Tableau 4.2.8 Transaction du Kenya vers l’Ethiopie (plus de 1,000tonne/ année)

Item	Volume du commerce (tonne)
Acides monocarboxyliques acycliques saturés et leurs anhydrides, halogénures, peroxydes et peroxyacides	4,938.2
Carbonates	2,575.0

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(6) Soudan-Ouganda

«Café», plus de 40 000 tonnes exportées de l’Ouganda vers le Soudan chaque année (Tableau 4.2.9). . Ce commerce devrait être effectué par le Sud-Soudan, il est donc nécessaire d'étudier davantage la voie

commerciale réelle au cours de l'enquête suivante. En passant, il n'y a pas d'articles de plus de 10 000 tonnes d'exportation du Soudan en Ouganda.

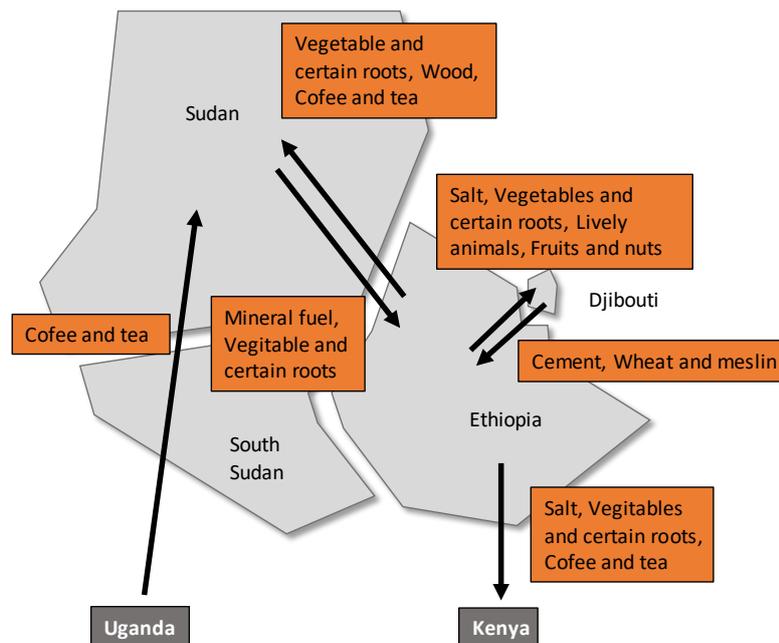
Tableau 4.2.9 Transaction de l'Ouganda vers le Soudan (plus de 1,000tonne/ année)

Article	Volume du commerce (tonne)
Café, thé, mat et épices (Café)	40,149.9
Savons, agents de surface organiques, préparations pour lessives, préparations lubrifiantes, cires artificielles, cires préparées, préparations pour polir ou récurer, bougies et articles similaires, pâtes à modeler	4,395.1
Farine de blé ou de méteil	1,425.5

Source : Données Comtrade des Nations Unies

(7) Résumé du volume du commerce régional

Selon l'étude ci-dessus, les pays cibles ont un volume de transactions très limité évalué à 2%. Les principaux produits négociés majeurs entre deux pays sont résumés dans la Figure 4.2.2 suivante (flux commerciaux de plus de 10 000 tonnes par an). Les éléments indiquent que plus de 10 000 tonnes sont faites entre l'Ethiopie et Djibouti, le Soudan, le Kenya et l'Ouganda, et entre l'Ouganda et le Soudan. L'Ethiopie exporte principalement du « ciment », des "légumes séchés", et du "bois" de Djibouti vers l'Ethiopie, de l'« Huiles brutes de pétrole obtenues à partir de minéraux bitumineux » du Soudan vers l'Ethiopie et du « café » de l'Ouganda vers le Soudan. On considère que l'Éthiopie est à la fois un pays d'origine et de destination par rapport aux autres dans la région cible de l'étude pour le commerce.



Source: Equipe d'étude de la JICA préparée en fonction de la base de données Comtrade des Nations Unies

Note: Les boîtes de couleur orange concernent les échanges supérieurs à 10 000 tonnes.

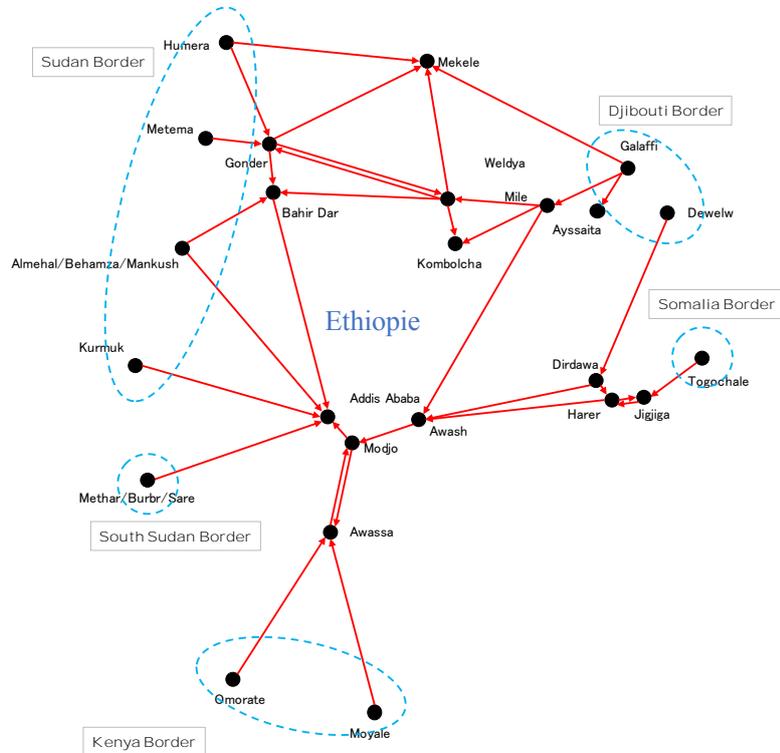
Figure 4.2.2 Produits de commerce entre les pays cibles (plus de 10 000 tonnes par an)

4.3. Situation actuelle du commerce Ethiopien

4.3.1. Voies de commerce principales

En ce qui concerne les voies de transport et le volume de commerce dans les pays cibles comme décrit précédemment, les volumes du commerce et de la logistique entre l'Ethiopie et Djibouti ainsi qu'entre l'Ethiopie et le Soudan montre un chiffre important. Comme le montre la Figure 4.3.1, le réseau de transport national en Ethiopie est composé de 24 voies. Parmi elles, les voies par le biais de Djibouti ou du Soudan sont nombreuses, soit 11 lignes via Djibouti, 2 lignes via le Kenya, 2 lignes via la Somalie, 8 lignes via le Soudan et 1 ligne via le Soudan du Sud, ce qui implique que les voies via Djibouti et le Soudan sont importantes considérant les volumes de transport.

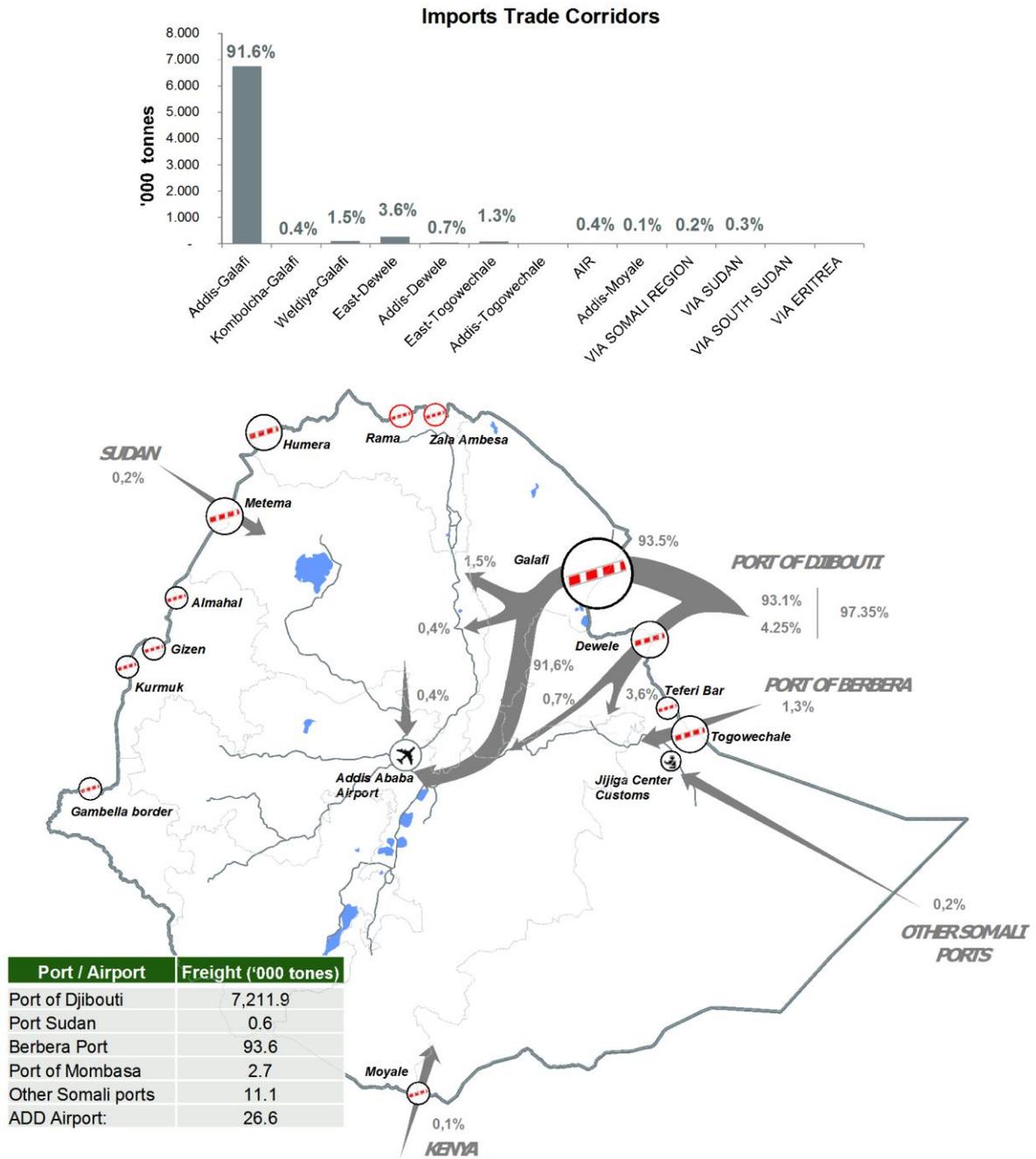
Selon les Figures 3.4.2 et 3.4.3 indiquant les voies analysées par quantité de transport des biens importés et exportés, les échanges commerciaux se font en grande majorité par le biais de Galaffi, qui est le point intermédiaire le plus important de la route commerciale Ethiopie-Djibouti, soit 93,5% pour les importations et 58,3% pour les exportations, suivi des importations en provenance de Djibouti via Dewele, des exportations en provenance de la Somalie via Togowechale ainsi que celles en provenance du Soudan via Humera et Matema..



N°	Pays partenaire	Routes de transit douanier	Etendue (km)
1	Djibouti	Galaffi-Mile-Awash-Modjo-Addis Ababa	710
2		Dewele-Dirdawa-Awash-Modjo-Awassa	846
3		Galaffi-Mile-Awash-Modjo-Awassa	833
4		Galaffi-Mile-Weldya-Mekele	592
5		Galaffi-Mile-Weldya-Gonder	747
6		Galaffi-Mile-Weldya-Bahirdar	686
7		Galaffi-Mile-Kombolcha	315
8		Galaffi-Mekele	446
9		Galaffi-Ayssaita	202
10		Dewele-Dirdawa-Awash-Modjo-Addis Ababa	723
11	Dewele-Dirdawa-Harer-Awash-Modjo-Awassa	771	
12	Kenya	Moyale-Awassa-Modjo-Addis Ababa	842
13		Omorate-Awassa-Modjo-Addis Ababa	698
14	Somalie	Togochale-Jigjiga-Harer-Awash-Modjo-Addis Ababa	821
15		Togochale-Jigjiga-Harer-Awash-Modjo-Awassa	355
16	Soudan	Humera-Mekele	680
17		Metema-Gonder-Weldya-Kombolcha	736
18		Metema-Gonder-Mekele	777
19		Metema-Gonder-Bahirdar-Addis Ababa	954
20		Humera-Gonder-Bahirdar-Addis Ababa	991
21		Kurmuk-Addis Ababa	780
22		Almehal/Behanza/Mankush-Addis Ababa	681
23		Mankush-Bahirdar-Addis Ababa	917
24	Soudan du Sud	Methar/Burbr/Sare-Addis Ababa	744

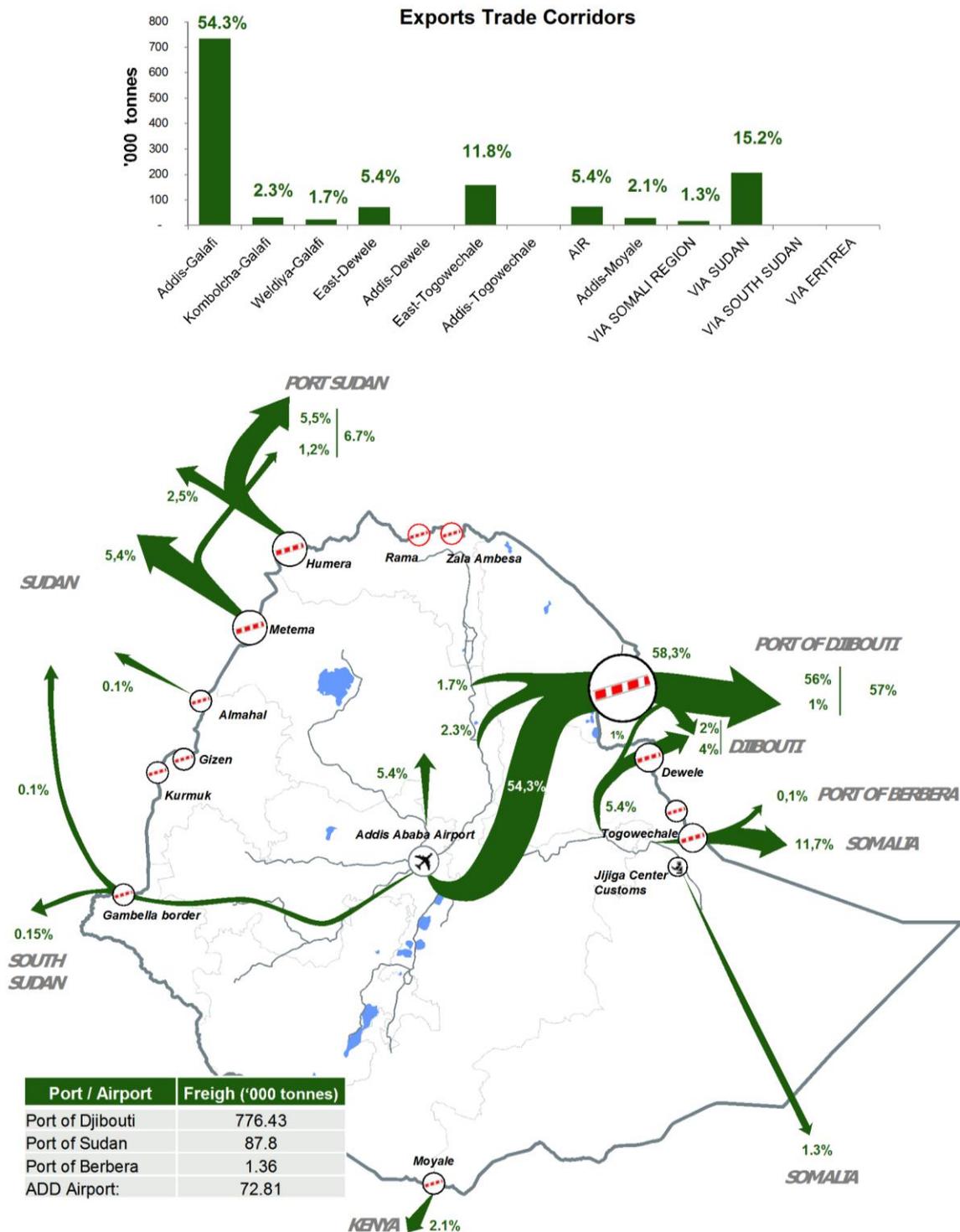
Source : Etabli par l'équipe d'étude selon la guide de la douane éthiopienne

Figure 4.3.1 Voies de commerce principales en Ethiopie



Source: ALG based on data from Revenues and Customs Authority

Figure 4.3.2 Principales voies d'importations à destination de l'Ethiopie



Source: ALG based on data from Revenues and Customs Authority

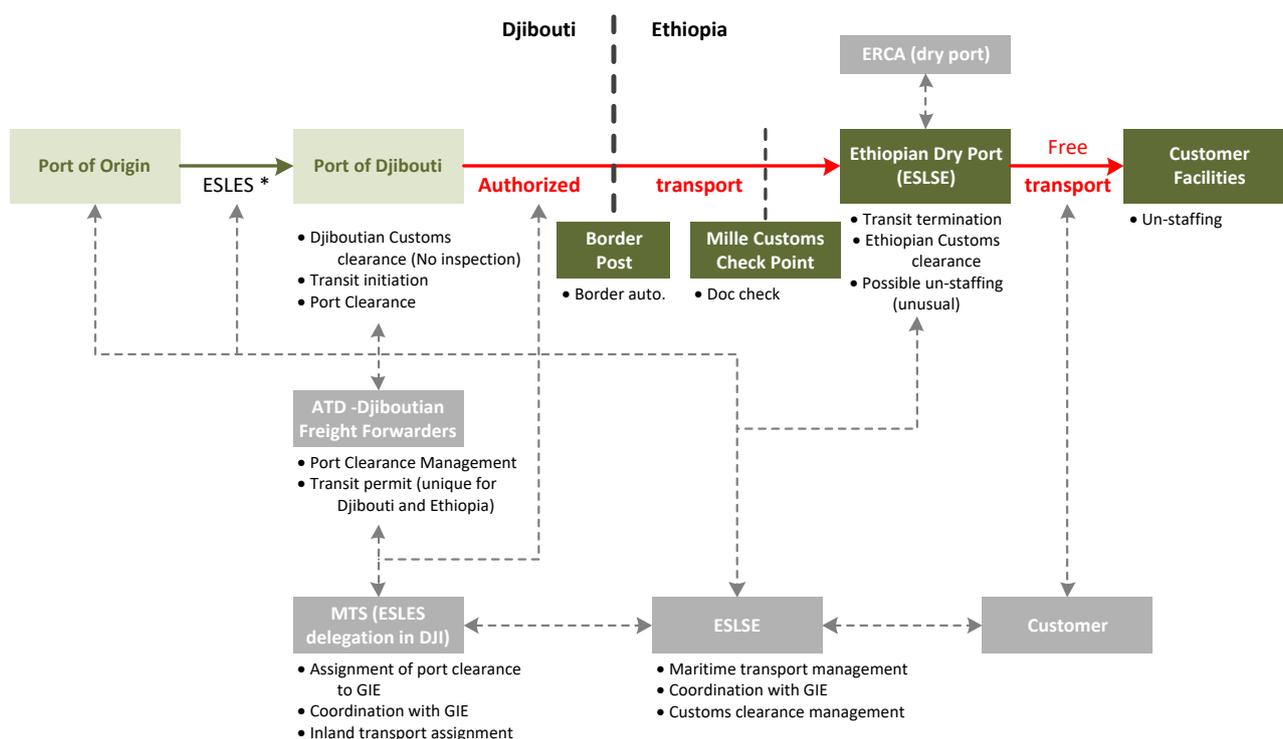
Figure 4.3.3 Voies principales d'exportation de l'Ethiopie vers un autre pays

Comme suscité, la route entre l'Ethiopie et Djibouti via Galafi est la voie principale de transport actuelle et est la ligne principale du corridor de Djibouti. La route allant de la frontière de Djibouti vers Dewele et ensuite Dirdawa~Awash~Modjo~Addis Ababa, est pourtant un parcours plus court au niveau de la distance. La route via Galaffi est bien fr quentee car elle est relativement aménagée et géographiquement plate. Toutefois une amélioration future de la route via Dewele permettra de la rendre plus avantageuse avec une durée de trajet plus courte et un coût de transport moins élevé comme montré dans le Tableau 4.3.1. Lors de la prochaine étape de l'étude, il est nécessaire de clarifier la répartition de la demande en partageant ces trois routes en tenant compte de l'influence du développement ferroviaire.

4.3.2. Coût et le temps de transport

Les produits d'import-export en Ethiopie s'appliquent aux deux types de catégories de transport, unimodal ou multimodal pour lesquels chaque procédure est prévue. Les produits d'exportation consistent exclusivement en transport unimodal, alors que celles d'importation sont divisées en le transport unimodal et le transport multimodal en fonction de leur nature. Les produits transportées par le mode multimodal sont celles en conteneur ou RORO (ou roulier), mais d'autres (en vrac) sont transportées par le mode unimodal. Le transport multimodal de marchandise étant un système lancé par ESLSE⁷ en 2010, il conduit à transporter directement les produits débarqués au port de Djibouti à leur destination en Ethiopie (port sec) comme montré dans la Figure 4.3.5 suivante. L'autorisation de transport est délivrée au niveau du port de Djibouti tandis que toutes les procédures douanières sont suivies dans chaque destination, port sec situé en Ethiopie. Ce système a permis de réduire largement le temps d'attente au niveau du port de Djibouti.

* Lors que la compagnie de transport éthiopienne (ESLSE) ne dessert pas le port d'origine, le service maritime est sous-traité par un transporteur international.



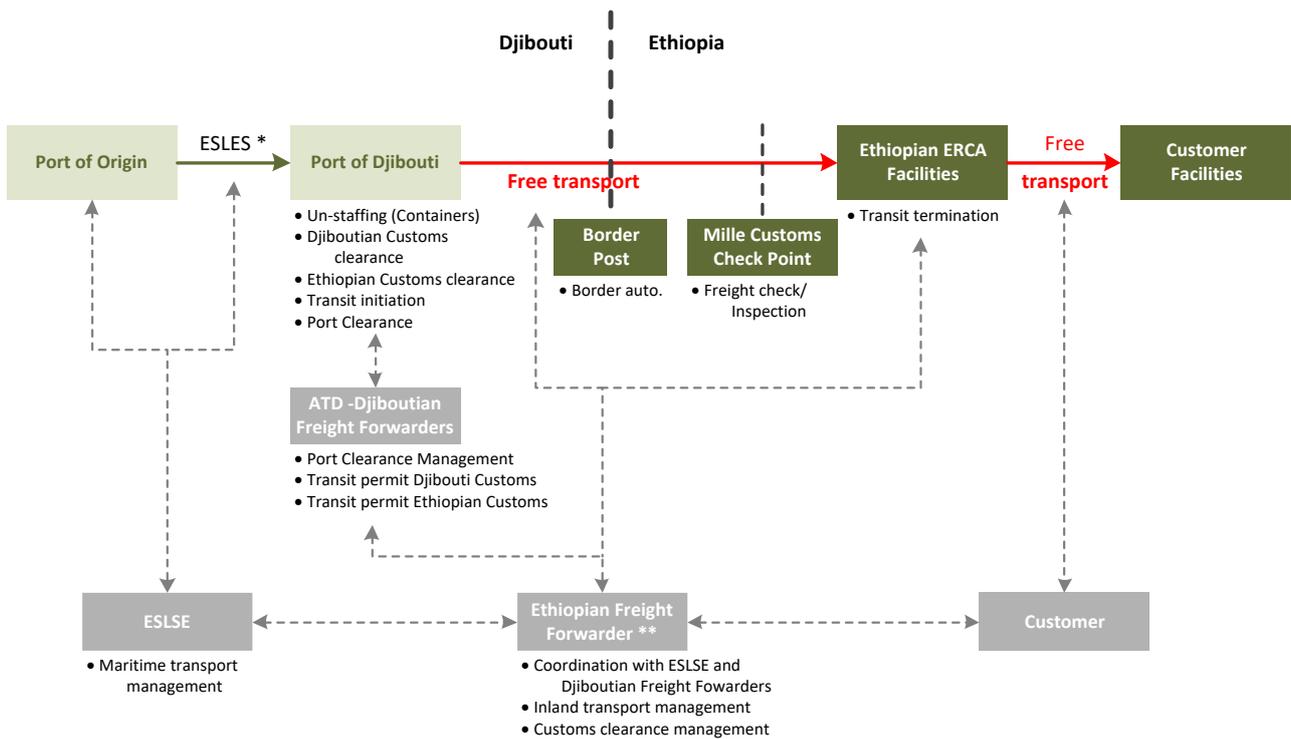
* In case Ethiopian Shipping Lines (ESLSE) does not serve the port of Origin, it subcontracts the maritime service to an international carrier.

Source: ALG

Figure 4.3.5 Processus d'importation en mode multimodal

Comme le transport de marchandise unimodal doit subir un contrôle douanier des deux pays, Djibouti et l'Ethiopie au niveau du port de Djibouti, le temps d'attente au port de Djibouti est par conséquent long comme montré dans la Figure 4.3.6 et la Figure 4.3.7).

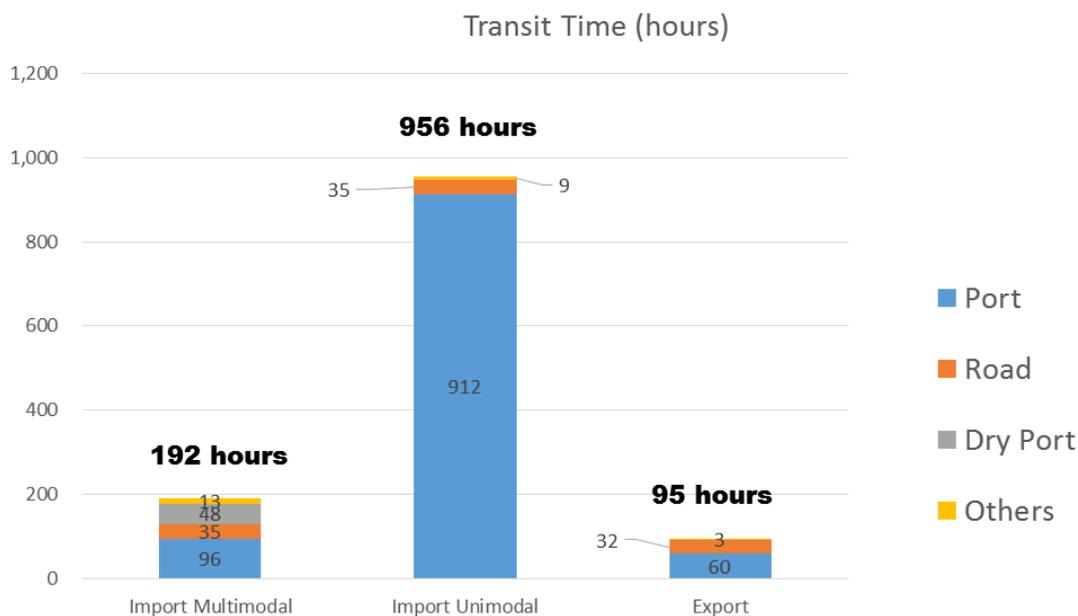
⁷ Ethiopian Shipping and Logistics Service Enterprise



* In case Ethiopian Shipping Lines (ESLSE) does not serve the port of Origin, it subcontracts the maritime service to an international carrier.
** ESLSE can also provide Freight Forward services.

Source: ALG

Figure 4.3.6 Processus d'importation avec transport unimodal

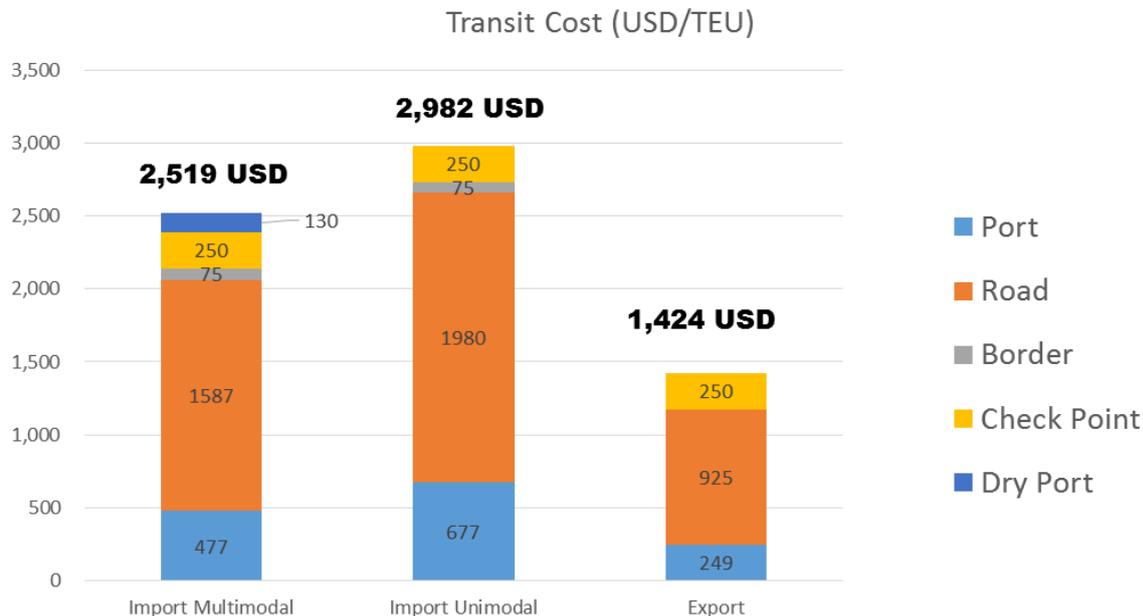


Source : Stratégie nationale pour la logistique, Autorité compétente pour les affaires maritimes

Figure 4.3.7 Comparaison des durées de transport

La Figure 4.3.8 montre le coût d'import-export en cas de transport par conteneur de 20 pieds. Le coût de transport multimodal des produits importés est moins cher par rapport au transport unimodal. Les frais de traitement au niveau du port sont moins élevés en raison de procédure portuaire moins complexe et du moindre nombre d'éléments de contrôle. Le système tarifaire mis en place pour le transport de marchandise multimodal a permis de faire baisser davantage l'ensemble des coûts. De plus, le coût d'exportation est

excessivement bas par rapport au celui des importations. Ceci est dû au fait que la procédure d'exportation est plus simplifiée que celle des importations d'une part, et qu'au niveau du transport terrestre, le coût évolue dans un contexte de concurrence car le volume des exportations est plus petit par rapport à celui d'importations d'autre part.



Source : Stratégie nationale pour la logistique, Autorité compétente pour les affaires maritimes
Figure 4.3.8 Comparaison des coûts de transport

4.3.3. Activités actuelles des donateurs internationaux en Ethiopie (exemple: PAM)

Le PAM (Programme alimentaire mondial) en Ethiopie mène en principe, ses activités en faveur de 8 millions de personnes les plus vulnérables et en difficultés pour l'accès aux aliments dans le pays. L'année dernière, il a distribué des quantités considérables de vivres, soit 750 000 tonnes, dont 80 000 tonnes ont été approvisionnés en Ethiopie en 2016 alors qu'il estime que son ravitaillement réduit à entre 300 000 et 400 000 tonnes en 2017. Comme la quasi-totalité des produits d'importation sont actuellement transportées via le port de Djibouti, l'utilisation des ports de Berbera, de Soudan et de Mombasa est limitée. Au vu de son coût de traitement moins élevé, le port de Berbera pourra être plus fréquenté à l'avenir. La concession pour la gestion de ce port déléguée en 2015 à DP.World est considérée également comme favorable pour l'augmentation du volume des produits. En ce qui concerne le ravitaillement en vivres au Soudan du Sud, il se fait parfois par voie aérienne pour les distribuer par les airs en raison du mauvais état des routes. Toutefois cette méthode très coûteuse est considérée pour l'instant comme un moyen de dernier recours.

Les principaux défis du transport pour mener les activités PAM sont les suivants : i) Perturbation grave au réseau de distribution, ii) Le temps excessivement important qui doit être consacré au déchargement et au rechargement des produits au niveau du port de Djibouti, iii) Faible capacité ou qualité des installations de magasinage dédiées au stockage des denrées alimentaires ou d'autres. Le PAM a souligné notamment la nécessité d'améliorer les conditions y compris les procédures douanières, en citant son expérience dans laquelle certains produits alimentaires ont été mis au rebut du fait que la procédure allant jusqu'à l'expédition des biens au niveau du port de Djibouti a pris jusqu'à 5 mois dans le pire des cas. Il est fortement recommandé que le traitement des douanes au port soit amélioré pour de meilleurs services dans un délai beaucoup plus court.

Le représentant du PAM formule des recommandations et des préoccupations concernant le développement futur des corridors régionaux dans les pays ciblés par l'étude.

- Un essai de transport de 2 000 tonnes de matériels par voie ferroviaire (diesel) a été effectué entre Djibouti and Addis Ababa. Les résultats ont révélé les points suivants : le dernier tronçon de quelques kilomètres desservant le port du côté djiboutien n'est pas terminé et le coût est plus élevé que prévu

que pour les camions de transport routier

- On considérait que le problème logistique du corridor de Djibouti était à l'origine de Djibouti plutôt que du côté éthiopien, mais en réalité le côté éthiopien crée aussi pas mal de problèmes. Le nombre de camions est estimé suffisant, mais la gestion n'est pas systématique, ce qui entraîne des temps d'attente extrêmement long pour le chargement sur le côté port de Djibouti, soit plus d'une semaine au pire des cas. Pour faire face à ce problème, la RTA (l'autorité des routes et transports) a lancé une stratégie visant à mettre en place un système de suivi pour identifier la circulation des camions. L'autorité maritime est aussi impliquée dans cette démarche.
- Afin de minimiser ou supprimer les pertes de temps dans l'ensemble des opérations logistiques, la mise en place des installations de stockage et des matériels nécessaires est soumise à l'examen au sein de l'Adama, etc. Comme il existe beaucoup de problèmes dans l'ensemble des opérations logistiques, il est nécessaire de les résoudre.



Source: Site Web du Programme alimentaire mondial

Figure 4.3.9 Carte de la porte d'entrée des importations