2011

RAPPORT DE L'IMPACT DU RESEAU DE TRANSPORT SUR LE COMMERCE ET LE TOURISME A DJIBOUTI

Moustapha Hassan Adene

Ministère de l'Equipement et des Transports

09/09/2011

SOMMAIRE

PARTIE 1 LA CHAINE DES TRANSPORTS A DJIBOUTI

Introduction :

Chapitre I : Présentation du Secteur des Transports

I. L'Economie Portuaire

- **A.** Présentation du PAID
- **B.** L'Activité du PAID
- **C.** Les Activités des Auxiliaires des Transports Maritimes

C-1) L'Impact Economique de l'Activité de Manutention

C-2) L'Impact Economique de l'Activité de Transit

C-3) Les Activités des Agences Maritimes

C-4) Les Activités des Magasins Généraux

II. Les Infrastructures Routiers

- **A.** La Classification du réseau
- **B.** La Planification et la Programmation des Travaux
- **C.** Construction et ou Réhabilitation
- **D.** Entretien Routier

III. Economie du Corridor International

- **A.** Présentation du corridor International
- **B.** L'Activité du Corridor
- **C.** Les Coûts du Transport Routier

IV. Le Transport Routier des Marchandises

- **A.** Le Volet National
- **B.** Le Volet International
- **C.** Le Cadre de Transports Routiers Internationaux
- **D.** Les Mesures Local prises dans le cadre du Comesa

V. Les Transports Urbains de Personnes

- **A.** Présentation des Transports Urbains
- **B.** Présentation des Transports Interurbains
- **C.** La réforme des Transports Urbains
- **D.** Stratégie et Action à entreprendre

<u>Chapitre II:</u> Le Chemin de Fer

I. Sous-secteur Ferroviaire
II. Les projets Ferroviaires
A. Projet de ligne ferroviaire de l'OCI Dakar/Port Soudan
B. Projet route rail de NEPAD
C. Second projet Ferroviaire

<u>Chapitre III:</u> Le Transport Aérien

A. Présentation et Statut de L'AID
B. Evolution du Chiffre d'Affaire
C. AID ; Un Rôle majeur à jouer

<u>Chapitre IV:</u> Présentation de la Stratégie et de la Politique des Transports

A. Objectifs du Secteur à moyen et long terme
1. Développer et Réhabiliter les infrastructures des Transports
2. Concevoir et Adopter un cadre institutionnel permettant le recentrage de rôle et des responsabilités de l'Etat et les autres acteurs intervenant dans la chaîne des transports.
3. Adopter au niveau régional un cadre conventionnel faisant référence aux normes internationales
4. Renforcer les administrations en charge des Transports régaliennes du secteur.

<u>Chapitre V:</u> Présentation de la Stratégie pour l'horizon 2009-2011

B. Stratégie Communes
C. Stratégie Sectorielle
B-1) Stratégie du Sous-secteur routier

B-2) Stratégie du Sous-secteur ferroviaire

B-3) Stratégie du Sous-secteur aéroportuaire

B-4) Stratégie du Sous-secteur portuaire

B-5) Stratégie du Corridor de transport Djibouto-Ethiopien

B-6) Stratégie du Sous-secteur de transport urbain et interurbain de personnes

<u>PARTIE 2 LE TOURISME A DJIBOUTI</u>

INTRODUCTION

Située au débouché de la mer rouge, la République de Djibouti contrôle avec le Yémen le détroit de Bab-el-Mandeb entre la péninsule arabique et les côtes de l'Afrique de l'Est. Cette position géostratégique à la croisée de deux continents lui confère un statut de terre de rencontres. Le régime commercial libéral qui s'y applique, depuis fort longtemps s'appuie sur des infrastructures portuaires parfaitement modernes qui permettent à avoir une vraie plate forme commerciale. Le pays joue la carte d'une passerelle naturelle entre une Afrique, qui regorge de matières premières, et une péninsule arabique dont la capacité d'investissement est l'une des plus élevées au monde. Ainsi, cette double appartenance à ces deux blocs constitue un avantage indéniable et la clé d'un développement durable.

La Chaine de Transport à Djibouti

La chaîne des transports constitue l'épine dorsale de l'Economie de notre pays. Profitant de son rôle de plate-forme avancée pour servir de centre de transit et de redistribution, régional et international, la République de Djibouti a fait du Développement de la chaîne des transports une priorité nationale.

Les transports constituent d'ores et déjà à Djibouti la principale contribution à la formation du produit intérieur brut du pays avec un taux de l'ordre de 30 % qui n'a cessé de croître depuis vingt ans (10% en 1980, il génère environ 37 % du PIB en 2007). Source d'emplois très importante, environ 10.000 aujourd'hui, dans un pays où le taux de chômage dépasse les 60 %. Ce secteur est donc un instrument incontournable de toute stratégie de réduction de la pauvreté. Son rôle fondamental dans l'économie Djiboutienne, est justifié, d'une part, par la situation géostratégique exceptionnelle du pays au carrefour de routes maritimes et terrestres majeurs du commerce international et notamment de celui de l'Afrique de l'Est. D'autre part, la présence d'infrastructures portuaires ultra moderne, des infrastructures routières régionales réhabilitées en très bon état.

Djibouti dépend donc, pour son développement durable, de la compétitivité de son système de transports et particulièrement :

- de sa capacité, par ses performances, à participer à une organisation mondiale des transports désormais optimisée,
- de son aptitude, par sa fiabilité et son efficacité à jouer un rôle déterminant dans la croissance économique de la sous région, en sécurisant les échanges, en limitant le coût des intrants et en favorisant la compétitivité des productions à l'exportation.

Or, la volonté gouvernementale affichée de développer une politique générale d'orientation libérale pour le pays dès son accession à l'indépendance passe en sourdine le secteur de la chaîne des transports.

La Loi n° 251/AN/82 du 31 Mai 1982, portant sur l'Orientation Economique et Sociale de la

République de Djibouti fixe, comme premier objectif, dans son alinéa 1 article 2 titre **I, le** développement de Djibouti**, comme Grande Cité Maritime (priorité accordée à l'avant pays maritime par rapport à l'hinterland).**

Il faut attendre fin **1997/début 1998** pour voir afficher les premières volontés politiques gouvernementales en matière des transports.

Une lettre de politique générale définit les réformes de politique à mettre en œuvre et les grandes orientations à donner à l'action dans le secteur en ses termes :

« Le Gouvernement de la République de Djibouti, désireux de faire de son système de transport et de télécommunication l'outil essentiel de développement économique et social durable du pays, décide de la mise en œuvre des réformes de politique sectorielle indispensables à cet effet. Ces réformes ont pour objet de donner le système de transport et télécommunication djiboutien le niveau d'efficacité et de compétitivité nécessaire lui permettant de jouer un rôle déterminant dans le développement des échanges extérieurs de la Corne d'Afrique et, également de participer de façon significative **à l'activité de transport international en faisant de Djibouti le GRAND SITE INTERMODAL REGIONAL ».**

Dans ce contexte, et afin, de renforcer l'atout essentiel que constitue sa chaîne de transport, le gouvernement djiboutien a déjà engagé une politique de rationalisation du secteur, qu'il est qu'il souhaite amplifier, notamment par la privatisation des activités non régaliennes encore entre les mains de la puissance publique.

Cependant, il est clair qu'une telle politique sera de peu d'effet pour la croissance de l'économie Djiboutienne, et donc pour la réduction de la pauvreté, si elle n'est pas accompagnée d'un vaste et rapide programme d'investissements publics et privés de réhabilitation et de développement des infrastructures de transport, notamment portuaires, susceptibles de répondre à l'exigence actuelle des opérateurs du commerce international. Il s'agit là d'une condition sine qua non sans laquelle l'ambition légitime et fondée de Djibouti de devenir une plate-forme multimodale et logistique de niveau international ne pourra être atteinte.

A Djibouti, l'activité des transports est principalement constituée par l'activité du Port Autonome International de Djibouti (PAID) et par celle du Corridor routier international, elle-même très liée à celle du port.

Djibouti est avant tout une place portuaire dont l'ensemble de la chaîne des transports vit dans une très large mesure au rythme de son Port maritime. Cette chaîne s'articule autour d'infrastructures et services de transport à vocation, d'une part, internationale, d'autre part, interurbaine et enfin urbaine.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

I. L'ECONOMIE PORTUAIRE

A. Présentation et statut du Port International de Djibouti

Port de Djibouti a été créé par la loi *N°148/AN/80* du *5/10/1980*..initialement, le Port a été un Etablissement Public de l'Etat doté de la personna1ité morale et de l'autonomie financière. Depuis Juin 2000, la gestion du port est confiée à « Dubaï Port International *(DP World)»* dans le cadre d'un contrat : de concession.les objectifs du Port sont:

-- la gestion, le développement et la prospérité du Port de Djibouti;

-- l'étude et la soumission à l'approbation de l'Etat, des plans et des programmes d'investissements nécessaires à sa mission et d'en assurer l'exécution dans les conditions fixées par les décrets d'approbation

-- l'exploitation et la police du Port;

-- l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration tout en assurant la gestion de son domaine mobilier et immobilier;

- l'exercice dans la limite de sa circonscription des compétences qui lui sont dévolues, en particulier en matière de sécurité maritime et des installations portuaires et ;

-de manière générale, l'ensemble des actes de gestion liés à la réalisation de sa mission.

Le port de Djibouti est situé au carrefour des routes maritimes d'Europe, d'Extrême Orient, du Golfe Arabo-persique et de l'Afrique.

C'est le principal port du pays avec un service régulier de l'Europe, l'Asie, l'Extrême-Orient, le Golfe Arabe et l'Océan Indien.

Le port de Djibouti a une capacité de plus de 10 Millions de tonnes par an, une zone franche de 14 ha. Il dispose de 15 quais sécurisés et bien équipés, une zone industrielle et commerciale de 17 ha, située à la saline West est aussi opérationnelle.

Depuis juin 2000, le port de Djibouti est géré par le DPI suite à un contrat entre le gouvernement de Djibouti et le gouvernement des Emiraties Arabes Unies.

L'objectif de cette concession est de fournir un service efficace et sûr, promouvoir les capacités et les ressources portuaires tant au niveau régional qu'international, attirer les investissements étrangers pour améliorer les infrastructures et établir une zone franche.

Le gouvernement de Djibouti, en étroite collaboration avec le DPI vise à rendre le port de Djibouti le plus compétitif de la région et garantir les meilleurs services aux usagers du port.

L'année 2008 a représenté une très bonne année en termes de trafic confirmant ainsi la stratégie du port et posant ainsi les bases d'un développement futur.

En 2008, le port de Djibouti a atteint la plus haute performance de son histoire avec plus de 243.000 EVP et près de 9 Millions de tonnes de marchandises.

B. L'activité du PAID

Le port international de Djibouti, poumon de notre économie est en plein essor en 2008 avec une croissance en volume de 29% à l'entrée grâce aux importations éthiopiennes et 8% à la sortie, le port a réalisé une bonne performance dans un contexte de crise économique qui a entraîné le ralentissement des exportations chinoises et occidentales. En effet, le tonnage enregistré est de 8059273 tonnes (1 481 270 tonnes pour Djibouti) au débarquement pour l'année 2008 contre 6 248 253 tonnes en 2007.

Les effets de la crise ont pu être contenus grâce à l'ouverture en fin novembre du terminal à conteneur.

Tableau de l'évolution du chiffre d'affaire du Port de Djibouti.

	Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnages	En Millions de tonne	4,0	4,2	4,5	6,0	6.4	4.6	4.7	
Chiffres d'affaires	En Millions de DJF	5,9	8,3	8,7	11,5	15,00	15,00	17,00	20,00
	En Millions USD	33,3	46,9	49,2	65,0	75,60	30,7	14,3	23,4

L'essor considérable du trafic Ethiopien a favorisé la croissance économique de notre pays. En effet le trafic de transit éthiopien contribue au développement d'activités (essentielles) pour l'économie Djiboutienne où les services occupent une place prépondérante : notamment l'activité de manutention, l'activité de transit, d'agence maritime, d'hôtellerie, de transport et de la restauration.

	L'ensemble du Trafic Portuaires						
	2005			Variation	2006		
ENSEMBLE	**March,séches**	**Hydrocarbures**	**TOTAL**	**%**	**March,séches**	**Hydrocarbures**	**TOTAL**
Débarquement	3,024,144	1,543,589	**4,567,733**	2%	2,930,0928	1,708,626	**4,639,554**
Embarquement	814,218	0	**814,218**	0%	814,323	0	**814,323**
Soutage	11,371		**11,371**		0		**35,117**
Eau	39,03	0	**39,03**	-98%	0	0	**591**
TOTAL	3,888,763	1, 543,589	**5,432,352**	1%	3,745,251	1,708,626	**5,489,585**

Les données statistiques portuaires de l'année 2008, enregistrent dans son ensemble des résultats stables et positifs de l'ordre + 1%.

Les fréquences d'escales de navires affichent généralement des résultats satisfaisants avec un taux de croissance de +5%, ainsi, 1047 escales furent enregistrées en 2006 contre 100 en 2005.

Le trafic des marchandises à l'entrée, enregistrée une augmentation de +2%, en s'établissant à 4 639 554 T, en 2005, malgré la baisse très importante de 63%de l'aide alimentaire à destination de l'Ethiopie en 2006.

L'importation Djiboutienne a connu une hausse de +37% avec un total de 720 961T en 2006, contre 525 782Ten 2005.Cette progression repose essentiellement sur les produits des industries alimentaires et matériaux de construction.

Le trafic à la sortie reste constante à 814 323 T contre 814 218Ten 2005, malgré, bien que l'exportation du café démontre une progression de 17%.

Quant aux trafics conteneurisés, il a connu de 16%, avec 224 784 conteneurs en EVP en 2006, contre 194 422 EVP EN 2005.

De part sa situation géographique, la modernisation sans relâche de ses infrastructures actuels et notamment le projet du Terminal à conteneurs de Doraleh, le Port

C. Les activités des auxiliaires des transports maritimes

Les activités privées dans le port sont également exercées par les sociétés d'agence maritimes, les sociétés de transit, les sociétés de transports.

L'importance de la filière portuaire doit aussi inclure l'activité :

- des manutentionnaires ou opérateurs privés pour les marchandises non conteneurisées.
- Le déchargement/stockage des hydrocarbures,

Le chiffre d'affaires de cette filière est estimé à 2,6 Milliards DJF en 2003.

Le terminal à conteneur génère à lui seul plus de 300 emplois sur les 1.300 employés du port.

L'activité privée dans le port est également représentée par les magasins généraux gérés par la Chambre de Commerce International de Djibouti (CCID) dont le chiffre d'affaires a dépassé 250 Millions DJF en 2003 pour 70.000 tonnes de trafic conteneurisé.

C-1-L'impact économique de l'activité de manutention

Les activités de manutention sont exercées au port par des opérateurs privés pour les marchandises non conteneurisées ainsi que pour le déchargement et le stockage des hydrocarbures.

Le chiffre d'affaires de cette filière est estimé à 2,6 milliards DJF en 2003. Pour les marchandises en transit à destination de l'Ethiopie, plus de 60% de l'activité de manutention est exercée par le M.T.S.E.

C-2-L'impact économique de l'activité de transit

Avec la nouvelle réglementation mise en place par la loi du 17 juillet 2000 ainsi que leur décret d'application, plus de 40 transitaires sont agrées par le Ministère de l'équipement et des transports pour exercer cette activité. En moyenne chaque année plus de 100.000 conteneurs sont dépotés au port de Djibouti, puis acheminé par la route jusqu'en Ethiopie.

Cette activité représente plus de 3 milliards du chiffre d'affaire, la part du gâteau revient comme toujours à la M.T.S.E, puisqu'elle assure plus de 65 % de l'activité de transit. Les autres transitaires Djiboutiens se partageant les 35 % restant.

Il faut rappeler aussi que cette activité du transit fait vivre plus de 3000 dockers qui assurent le dépotage de conteneurs générant pour ces travailleurs plus de 800.000 millions de DJF (à raison de 15 000 FDJ par conteneur).

C-3-Les activités des magasins généraux

Les magasins généraux gérés par la Chambre du Commerce de Djibouti assurent également la gestion de plus de 70.000 tonnes du trafic conteneurisé réalisant plus de 300.000 millions du chiffre d'affaires.

Au total en 2004, les activités d auxiliaires de transport maritime à Djibouti a généré environ 15 milliards DJF du chiffre d'affaires (85 millions US) source : étude stratégique nationale du secteur routier à Djibouti septembre 2004.

Avec la M.T.S.E qui assure plus de 65 % de l'activité de transit, et 70% de l'activité de manutention et avec plus de 95% de camions éthiopien qui assurent

l'acheminement des marchandises vers l'Ethiopie, il est sans conteste que 60% de 15 milliards profitent aux opérateurs éthiopiens et donc à l'économie éthiopienne.

Enfin, l'activité des agents maritimes, transitaires, professions du transport et activités para portuaires induits dans la zone urbaine peut être estimée à un minimum de 3 à 4 % du chiffre d'affaires du secteur portuaire, soit de l'ordre de 500 Millions DJF par an.

Au total en 2004, l'importance économique de la filière portuaire à Djibouti est estimée à environ 15 Milliards DJF (85 Millions USD).

II -Les infrastructures routières

A- La classification du réseau

Le réseau routier comprend actuellement un réseau « national »et un réseau « Districts ». Application du décret de 1993, dix neuf routes on été classées dans la voirie nationale pour un total de 1 193 kilomètres de routes. Pour le réseau des districts, l'arrêté de classement n'a pas été pris. La longueur de ce réseau est estimée à 1 711 kilomètres de pistes.

Le réseau « National », y compris les sections urbaines, est à la charge du Ministère de l'Equipement et des Transports. Le réseau « Districts » est la charge du Ministère de l'Intérieur. Dans le cadre de la décentralisation, il sera à la charge des régions concernées.

Les voiries des centres urbains (Ali Sabieh, Arta, Dikhil, Djibouti, Obock et Tadjourah), non comprises les sections des réseaux « national » et « Districts », sont à la charge des collectivités administrant ces centres. La longueur de ce réseau est estimée à 173 kilomètres.

B- La planification et la programmation des travaux

Compte tenu des contraintes budgétaires, le gouvernement a défini en 1994, comme prioritaire de rang 1 (première priorité) 741 kilomètres du réseau national sur un total de 1 193 kilomètres, soit encore 62 % de son réseau national. La planification routière est résumée dans ce tableau.

Catégorie	Routes bitumées	Routes terres	Total
P1- Réseau national prioritaire	430	311	741
P2 – Réseau national secondaire		452	542
P3 – Réseau « Districts »		1711	1711
Total général	430	2474	2904

C- Construction et ou réhabilitation

La réalisation de travaux de construction ou de réhabilitation dépend essentiellement des capacités de financement du Gouvernement. Les montants à mobiliser étant très élevés, il fait appel aux partenaires extérieurs de Djibouti. La planification et la programmation des travaux de construction ou de réhabilitation sont donc fortement liées à l'avancement de discussions multilatérales ou bilatérales entre le Gouvernement et les instructions de financement.

Les priorités d'aménagement, en particulier la remise en état des routes revêtues ou le bitumage de routes en terre est cependant maîtrisé au niveau du MET. Elles doivent toutefois s'inscrire dans un cadre plus large qui constitue l'une des composantes de la politique gouvernementale. Le bitumage du réseau prioritaire se poursuit aujourd'hui avec les travaux de construction de la route nationale 14 allants de Tadjourah à Obock sur 59 kilomètres portant le réseau revêtu à 66 %. Le réseau routier de Djibouti (toutes routes nationales confondues) représente un actif total évalué à 50. 000MDJF, la valeur résiduelle des routes revêtues est d'environ 25 000 MDJF.

D- Entretien routier

Le Ministère de l'Equipement et des Transports (MET) est responsable de la politique d'entretien routier. Au sein du MET, c'est la Direction de l'Equipement qui est chargée de préparer le programme à faire financer par le Fonds d'Entretien Routier (FER). Ce programme est ensuite examiné par le Comité de Gestion du fonds d'Entretien Routier (CGFER) en se basant sur la définition des travaux éligibles, et sur le rôle du CGFER dans l'élaboration du programme.

- **La redevance de transit international**

En matière de droit de transit, Djibouti a adopté fin 1999 le principe d'une redevance routière de **20 USD** ou **3600 DJF** forfaitaire appliqué e à chaque camion chargé. Le principe de base pour le calcul de ce tarif est de 0,5 USD par

tonne de marchandises transportées. En l'absence de moyens de pesage, l'Administration a adopté d'asseoir ce tarif sur un tonnage forfaitaire de 30 tonnes par camion.

Cette redevance a été mise en œuvre à compter février 2000. Ces dispositions forfaitaires n'ont pas été entérinées par un pas un texte législatif. Bien que l'accord entre les Gouvernements soit antérieur à l'accord bilatéral, ce dernier ne fait pas mention de la redevance routière. L'article 27 de l'accord renvoie les questions relatives au Fonds Routier au procès verbal de la 7ème Commission Mixte Ministérielle signé le 04 novembre 1999 à Addis-Abeba, document qui n'a pas été retrouvé par le consultant.

Conformément à la règle de réciprocité du COMESA, une redevance équivalente est perçue après la frontière de Galafi pour les transporteurs Djiboutien en transit sur le réseau routier éthiopien. Comme du coté djiboutien, la redevance est perçue à la sortie du PAID et non pas uniquement à la frontière, les transporteurs Djiboutiens subissent une double taxation.

L'application de la tarification COMESA de 10 USD/100 Km/PL conduirait aux tarifs suivants :

Tableau : Applications de la tarification COMESA au Corridor

	Dist.	Tarif en USD	Tarif en DJF	Variation
1. Rappel tarif actuel *(i)*	219 Km	15 USD	2 700 DJF	
2. Corridor Nord Par Galafi	219 Km	22 USD	3 800 DJF	+ 40 %
3. Corridor Sud par Guelile	107 Km	11 USD	1 900 DJF	- 30 %

(i) Le péage est en réalité de 7,5 USD puisque les PL voyagent gratuitement lors du retour à vide

Tant que les véhicules emprunteront le corridor Nord, la partie Djiboutienne dispose d'une marge de manœuvre de 40 % sur le tarif actuel. Dès l'instant que le trafic de transit basculera sur le corridor Sud, une renégociation des tarifs à la baisse pourrait être demandée par la partie éthiopienne.

III-ECONOMIE DU CORRIDOR INTERNATIONAL

A- Présentation du Corridor International

L'historique du transport terrestre de la partie Nord Est de la Corne de l'Afrique est commun à celui des pays du nord de l'Ethiopie, séparés en plusieurs Etats dont l'Erythrée, indépendant depuis 1993. Le réseau s'est développé à partir du Chemin de fer desservant les ports de la côte, avec la ligne Massawa-Asmara (1887-1891) puis la ligne franco-éthiopienne (1897-1917) reliant Djibouti à Addis-Abeba, liaison raccordée à Djibouti et qui constitue le corridor de transit Nord.

Le débouché maritime de la capitale Ethiopienne est constitué par :

- De la liaison ferrée Djibouti - Addis Abeba (781 Km) ;

- De la voie routière qui double cette voie de chemin de fer via Dire Dawa et qui constitue le corridor Sud (840 Km) ;

- De la voie routière sur Assab en Erythrée (882 Km), dont la branche Djiboutienne est reliée à Galafi, et qui constitue le corridor Nord sur une distance finale légèrement supérieure (910 Km).

Le port de Djibouti est devenu le port principal du corridor éthiopien en raison :

- Des crises politiques qui ont secoué cette zone depuis la création de l'Erythrée en 1993,

- Des faibles capacités des deux ports concurrents (Assab en Erythrée et Berbera en Somalie).

En effet, le PAID dispose de bonnes infrastructures avec son terminal à conteneurs et ses installations spécialisées adaptées aux escales des navires porte-conteneurs de moyenne capacité.

B- L'activité du Corridor International

Pour l'Ethiopie, pays à 70 millions d'habitants et une économie totalement enclavée, le transport routier joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement en intrant et dans la commercialisation des produits vers l'extérieur.

Le report de la quasi totalité du trafic de transit éthiopien à Djibouti depuis le mois de juillet 1998, en raison des affrontements entre l'Ethiopie et l'Erythrée, a considérablement modifié l'activité du Port de Djibouti et le rôle joué par cette infrastructure dans l'économie régionale et Djiboutienne.

En 2002, l'activité du Corridor International a atteint les 3 Millions de tonnes. Ce flux de transport de marchandises se décomposait en 1.7 Millions de tonnes de marchandises sèches et 1.2 Millions de tonnes d'hydrocarbures en transit.

En 2003 avec la mise en place du d'aide alimentaire mondial, le trafic marchandises sèches à destination de l'Ethiopie a connu un bond important avec une augmentation de 53 % de ces marchandises.

C-Les coûts du transport routier

Sur le plan routier, l'état de la route conduit le trafic poids lourd à se concentrer sur le corridor Nord. Avec un différentiel de distance peu significatif (70 Km), la question du basculement du trafic sur le corridor Sud se pose. Sur ce point, il serait intéressant de disposer d'une étude de transport auprès des professionnels de la route pour :

- intégrer les contraintes de temps sur la chaîne de transport allant du touché au quai Du Port de Djibouti à la sortie des marchandises par les transitaires à destination et

- déterminer si le gain de temps théorique sur le parcours routier est économiquement significatif.

L'insécurité et l'état de la route du corridor Sud conduisait à évaluer à 30 % le surcoût du transport routier du corridor Sud par rapport au Corridor Nord selon l'étude comparative des coûts de transport réalisée en 1997 par l'USAID. Le Corridor de transport djibouto-éthiopien constitue l'axe multimodal de transport reliant Djibouti ville à Addis Abeba. La réhabilitation des réseaux routiers et notamment la RN1s'avère donc indispensable. Selon l'étude de l'USAID, les coûts de transports étaient les suivants.

Tableau : Résumé des coûts de transport depuis Addis-Abeba

Liaisons	Distance	Port	CFA	Terrestre	Divers	Total	USD/Ton	USD Ton/Km
Djibouti par rail	781 Km	210	48	575	262	1095	73	0.093
Assab (Erythrée)	882 Km	170	115	674	118	1077	72	0.081
Djibouti par Dewenle	840 Km	210	48	870	7	1135	76	0.090
Djibouti par Galafi	912 Km	210	48	683	7	948	63	0.069
Berbera (Somalie)	1 001 Km	23	N/A	1988	15	2032	135	0.135

Source : USAID Technical paper N° 61, July 97 ; Coûts exprimés en USD pour un chargement de 15 tonnes

Le coût global du transport sur le corridor routier Nord était de 0,0693 USD/Ton/Km en 1997 soit encore 12,27 DJF la tonne kilométrique (TKM), le transport terrestre représentant 72 % de ce coût. Les coûts de transports sur le corridor djiboutien étaient de très loin inférieurs aux coûts de transport des autres liaisons dites concurrentielles : Assab : + 17 %, Djibouti par le chemin de fer : + 35 % et Berbera : + 96 %. Les effets de l'augmentation des redevances routières sur le corridor Djibouto-Ethiopien (Nord ou Sud) seront à rapprocher de ces coûts pour apprécier l'incidence sur la chaîne de transport.

Selon l'étude USAID, le coût du transport routier pour un chargement de 15 tonnes était d'environ 120.000 DJF (683 USD) sur la voie Djiboutienne et très proche de celui sur la voie d'Assab. Ainsi, le poids du coût du fret routier était estimé à 8,85 FDJ/TKM (0,050 USD/TKM) sur les itinéraires routiers desservant les deux ports concurrents.

A titre de comparaison, le coût du fret routier était, sur une récente étude menée en côte d'Ivoire de l'ordre de 30 FCFA/TKM soit l'équivalent de 10 FDJ/TKM. Ce coût de transport, indépendamment du coût de la vie, est donc très comparable à celui observé en Afrique de l'Ouest.

Les coûts de transport routier sur le Corridor international sont toutefois considérés par les professionnels comme élevés. Outre l'absence de fret retour, le niveau de fret routier s'explique également par les temps d'attente des camions :

- à Djibouti pour les procédures d'autorisation de transport sous douane délivrées par les autorités éthiopiennes et

- à Addis-Abeba pour les formalités de dédouanement à destination,
- la réhabilitation du corridor international avec l'appui de la CEE

Pour le corridor sud, le coût du fret est encore plus élevé du fait de l'état de la route et de l'insécurité.

Les tendances sont :

- à l'augmentation du poids moyen des camions et

- à la réduction du nombre de conteneurs pleins transportés jusqu'à Addis-Abeba.

La majorité des conteneurs sont, en effet, dépotés dans les entrepôts ou magasins généraux de Djibouti pour pouvoir augmenter le chargement des véhicules et optimiser un coût de fret, lui-même très sensible aux variations de la demande liées aux trafics de pointe.

Les données actuelles du marché, avec un fret routier variant de 200.000 DJF (1.130 USD) à 250.000 DJF (1.412 USD) correspondent à une très forte hausse de l'affrètement de camions. Cette hausse est en grande partie compensée par l'augmentation à 30 tonnes des cargaisons moyennes permettant ainsi de ramener le coût de la tonne kilométrique à 8,14 DJF/TKM (0,046 USD/KM), soit un niveau comparable et même sensiblement plus faible que celui de 1997. Cette évolution devra être confirmée par l'actualisation en cours de l'étude USAID.

V- LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

A) Volet National

Djibouti est avant tout une place portuaire dont l'ensemble de la chaîne des transports vit dans une très large mesure au rythme de son Port maritime. Cette chaîne s'articule autour d'infrastructures et services de transport à vocation, d'une part, internationale, d'autre part, interurbaine et enfin urbaine. 98 % du transport routier est assuré par les véhicules éthiopiens. En

raison de la très grande différence du coût des facteurs de production en Ethiopie et à Djibouti, les transporteurs routiers Djiboutiens ne peuvent être compétitifs dans ce secteur d'activité qui serait cependant particulièrement intéressant pour la création d'emplois (avec les activités induites, en particulier de maintenance des véhicules).

Aux conditions économiques qui prévalent à Djibouti, le voyage Djibouti – Addis Abeba devrait être facturé 3.000 $ US pour un camion de 40 t, alors que les conditions du marché imposent actuellement un prix inférieur à 1.500 $ US.

Fautes de mesures appropriées (fiscales en particulier, sur le carburant, les véhicules, pièces détachées…) les transporteurs Djiboutiens ne peuvent participer que de façon très marginale (moins de 1 % du marché), et d'une manière qui crée très peu de richesse au niveau national.

B) Le volet international

Cette chaîne intègre essentiellement le Corridor de transport djibouto-éthiopien par lequel s'écoule actuellement la quasi totalité du commerce extérieur éthiopien. Le Corridor comprend ainsi, outre le Port de Djibouti, l'Aéroport international, les deux axes routiers de transit et le Chemin de fer djibouto-éthiopien. De plus, le Corridor bénéficie d'une politique particulière conduite par les deux Etats traversés, dénommée la facilitation, et visant à réduire l'ensemble des goulets d'étranglement de nature administrative, fiscale, douanière et commerciale subis par les usagers. Le développement de la place Djiboutienne comme plate-forme régionale d'échanges, et donc la croissance économique de l'ensemble du pays, est très directement dépendant du renforcement de l'attractivité du Corridor de transport djibouto-éthiopien dans toutes ses dimensions.

C- Le cadre de transports routiers internationaux

Du fait que les coûts de transports représentent une entrave commerciale majeure et érodent la compétitivité de beaucoup de pays africains, le marché commun pour l'Afrique de l'Est et du Sud (COMESA) cherche à les faire baisser en libéralisant et en harmonisant les régimes de transport. Le COMESA a pour objectif de promouvoir une zone de libre échange et une union douanière. Ses priorités portent sur la promotion d'une intégration régionale par le développement des échanges entre pays.

L'article 85 du Traité décrit les engagements particuliers des états membres en ce qui concerne les routes et les transports routiers de transit. En particulier, les membres doivent :

- harmoniser et simplifier les formalités et documents relatifs aux véhicules marchandises effectuant du transport international entre les membres du COMESA ?

- adopter des critères minimums pour l'assistance des marchandises et des véhicules,

- établir des mesures communes pour la facilitation du transit routier,

- harmoniser les lois et règlements fixant les dimensions, les caractéristiques techniques, le poids total roulant et la charge à l'essieu des véhicules utilisés sur les axes de transit entre états membres,

- construire les voies assurant le transit entre états membres selon des normes et caractéristiques communes et entretenir les réseaux existants selon des normes permettant des conditions normales d'exploitation aux transporteurs internationaux,

- maintenir, réhabiliter, adapter et reconstruire les routes assurant les échanges internationaux,

- s'assurer qu'une fois reconstruites, les routes internationales ne se dégraderont pas et pour cela prendre les mesures nécessaires en vue de leur entretien adéquat,

- adopter des procédures communes en vue d'harmoniser les frais à prélever sur le transit routier,

- s'assurer que les conditions appliquées aux transporteurs routiers d'un état membre effectuant du transport international ne sont pas

moins favorables que celles s'appliquant aux opérateurs effectuant du transport domestique.

Parmi les mesures les plus significatives mises en œuvre concernant le transport international routier (TIR), les dispositions suivantes ont été mises en œuvre :

- Taux uniformes appliqués aux tarifs du transit routier ;
- Carte jaune d'assurance automobile ;
- Licence de transport COMESA ;
- Harmonisation de la charge maximale sur l'essieu ;
- Harmonisation des droits de transit aux postes frontaliers ;
- Déclaration douanière et plan de garantie douanière COMESA.

Dans le cadre du programme de facilitation des transports routiers internationaux, le COMESA a adopté une règle de plafonnement et d'harmonisation des doits d'usage des infrastructures. Cette règle est établie pour un parcours de 100 Km comme suit :

- Véhicules de transports de marchandises de plus de 3 essieux : 10 USD/Véhicules ;
- Véhicule de transport en commun : 5 USD/Bus ;

D) <u>Les mesures locales prises dans le cadre du COMESA</u>

En 1999, Djibouti a créé par décret un Comité National de Facilitation des transports. Ce comité a pour mission de promouvoir la modernisation et la simplification des procédures, les pratiques et de définir les conditions à

satisfaire pour accroître l'efficacité et la compétitivité de la chaîne de transport au service du Commerce International. Il est composé de 21 membres dont onze représentants du secteur privé. Ce comité doit mettre en place une commission permanente ainsi qu'un secrétariat technique.

En février 2000, Djibouti a adhéré au COMESA, date à laquelle le traité a été ratifié. Un comité d e suivi des affaires du COMESA a été constitué le 4 juillet 2002. Ce comité est composé de 20 membres dont 7 personnes issues du secteur privé ou associatif.

Le régime de la carte jaune d'assurance a été rendu applicable à Djibouti le 7 juillet 2002. Un bureau national d'assurance du COMESA composé d'un groupement d'assurance de la place a été crée pour administrer l'ensemble des opérations liées au régime de cette carte jaune.

V-LE TRANSPORT URBAIN DES PERSONNES

A- Présentation des transports urbains

Ce volet comprend les voiries urbaines de la ville de Djibouti ainsi que l'important sous-secteur des transports publics urbains de personnes qui rassemblent près de 2.000 bus, minibus et taxis de place. Parce que l'essentiel de la population du pays est concentrée dans la ville capitale et ne dispose pas de moyens propres de déplacement motorisé. Le bon fonctionnement de ces services de transport urbain, la maîtrise de leurs coûts et l'amélioration d'une voirie urbaine aujourd'hui en piteux état constituent également un facteur déterminant en vue de la satisfaction du droit au transport de la population, et donc de la réduction de la pauvreté.

B- Présentation des transports interurbains

Ce volet rassemble essentiellement les routes et pistes des Districts de l'intérieur ainsi que les quelques services de transport interurbains proposés à la population.

C- La réforme des transports urbains

- L'amélioration des transports des systèmes des transports urbains et interurbains est aujourd'hui une priorité pour le Ministère des transports et de l'Equipement en charge de ce secteur. La stratégie de développement proposée par la nouvelle Direction des Transports Terrestres (DTT) s'appuie sur la prise en compte des besoins de déplacements, des perspectives de croissance urbaine, des contraintes financières, réalités écologiques et sociales. La DTT compte mettre en place rapidement une série de dispositifs afin d'assainir le secteur dans l'intérêt des usagers et des professionnels de transports en commun. La loi du 17 octobre 2002 organisant le transport fixe comme principe fondamental que les transports urbains et interurbains de personnes constituent un service public organisé par l'état, en particulier en ce qui concerne la fixation des circuits, du nombre de véhicules et des tarifs. Les transporteurs seront dotés d'un statut professionnel clair et précis leur permettant d'exercer leur activité sur la voie publique. Ils seront également soumis à un cahier des charges définissant leur droit et leur devoir. Cette ambitieuse nouvelle réforme vise à moderniser le secteur et la responsabilisation de ses opérateurs. Transport en commun devra sortir du secteur informel pour intégrer une structure organisée et reconnue par L'Etat. Les usagers du transport en commun et l'autorité régulatrice doivent négocier désormais avec des interlocuteurs professionnels et responsables du transport de droit privé.

D- <u>Stratégie et actions à entreprendre</u>

Le Ministère de l'Equipement et des transports compte mettre rapidement en place :

- Une licence professionnelle qui réglemente l'accès au métier de transporteur,

- La Création de nouvelles définitions des itinéraires des bus et des minibus,

- Le Confectionnement d'un programme d'équipement et d'infrastructure (voirie urbaine, abris bus, gare routière, stations de taxi),

- Un vaste programme de sensibilisation du public sur les risques d'accident de la circulation,

- La mise en place des formations des cadres du secteur public et privé intervenant dans le domaine des transports,

- L'adoption et la mise en place d'un contrôle technique périodique et régulière

- Le renforcement de la sécurité routière,

- La mise en place d'un cahier de charges,

- Mettre en place un Observatoire National des Transports.

Pour atteindre les résultats escomptés, une série d'actions sont à entreprendre sur le plan juridique, le plan institutionnel et sur le plan de la gestion des entreprises en transport du secteur. C'est notamment :

- La révision du cadre juridique et réglementaire en vue de son adaptation à l'environnement national et international en mettant l'accent sur les conditions d'accès à la profession, les systèmes de tarification, l'accès au crédit bancaire, le contrôle de la qualité des travaux et de la conformité du matériel d'exploitation aux normes à adapter aux conditions du pays, l'assurance des patrimoines des entreprises, des personnes et de leurs biens.

- La mise en place des mécanismes fiables pour le financement des infrastructures et des services de transports qui feraient l'objet de partenariat public- privé.

- La mise en œuvre d'un plan prioritaire de développement des infrastructures des transports (voirie urbaine, abris bus, gare routière, station de taxis, etc....).

- La mise en place d'un plan de transport urbain.

- La prise en compte des effets environnements des transports *(amélioration de la qualité de l'aire)* notamment par:
  - *La limitation de l'âge des véhicules.*
  - *La systématisation du contrôle technique des véhicules.*

L'amélioration et le renforcement des dispositifs de sécurité routière.

Le renforcement de la sécurité routière sur le Corridor Routier International.

Cette réforme doit être soutenus par un programme d'appui important tant au niveau de l'Etat qu'au niveau des institutions financières.

C'est pourquoi dans le cadre de la réforme des transports urbains, en vue d'améliorer son efficacité et sa viabilité technique, un certain nombre d'études doivent être réalisé.

Vous trouverez en annexe les termes de références des différents des études.

<u>Les différentes études sont</u> :

1. **l'appuie à la mise en place des PME des transports urbains**
2. **l'amélioration de la sécurité routière**
3. **appuie à la mise en place des PME sur le corridor routier Djiboutien afin de permettre les opérateurs Djiboutiens de Concurrencé les sociétés des transports des marchandises Ethiopiennes qui contrôle plus de 95% du marché.**
4. **programme des formations des chauffeurs poids lourds**

5. **amélioration des déplacements des populations les plus démunies vivant dans les zones rurales par l'ouverture des lignes routiers subventionnés.**

Les partenaires qui prendront part à cette réforme sont :

1. ***. La mission des coopérations Française***
2. ***La banque mondiale***

CHAPITRE II : LE CHEMIN DE FER

A. Sous-secteur ferroviaire

Le Chemin de Fer DJIBOUTO-ETHIOPIEN est un établissement binational qui comptait un effectif global de 2500 agents permanents en 2003 et plus de 364 temporaires dont 450 cheminots Djiboutiens. La masse salariale annuelle s'estimait à 4 500 000 dollars américains. La part de salaire de cheminots Djiboutiens représente 38% de la masse salariale. La disparité entre le niveau de salaire Éthiopiens et Djiboutiens était due aux conditions économiques différentes dans les deux pays. Dans l'histoire du chemin de fer, l'effectif n'a guère évolué ; l'effectif du CDE n'a pas beaucoup changé malgré qu'il ait connu des hauts et des bas. Entre 1981 et 1995, il s'est maintenu entre 2550 et 2665 agents. Ce chiffre était resté constant depuis indépendamment de la baisse du nombre de locomotives et d'autorail ainsi que le chute considérable du trafic des voyageurs et des marchandises. Le chemin de franco Éthiopien employait en 1959 un effectif permanent de 2450 agents.

Depuis mars 2006, le personnel global est passé de 1400 agents permanents suite à une déflation d'effectif motivée par des difficultés économiques. Ces mesures draconiennes prise par le conseil d'administration du CDE a touché 40% de l'effectif cheminots de chaque coté de la frontière

Les perspectives d'avenir sont prometteuses :

- D'abord, plusieurs études réalisées sur financement de l'Union Européenne ont confirmé que le maintien d'une activité ferroviaire sur le corridor Addis-Abeba/Djibouti est économiquement viable.

- Ensuite les deux Gouvernements propriétaires du réseau ont manifesté une volonté politique claire accordant une priorité à la restauration du chemin de fer, à son adaptation à la demande et aux exigences de la clientèle. C'est grâce à cette volonté politique que l'Union Européenne a débloqué une enveloppe financière importante de plus de 50 millions d'Euros destinée à la réhabilitation de 114 km de voie.

Le chemin de fer Djibouto-Ethiopien est, certes critique mais l'espoir d'une relance de l'activité ferroviaire est très présent ; le marché du fret entre Djibouti et l'Ethiopie est suffisamment important pour que la route et le rail puisse trouver chacun sa part de marché.

- *L'évolution du trafic en import (Djibouti-Addis-Abeba) des 10 dernières années*

Trafic marchandises

années	1996	1997	1998	1999	2000	2001
trafic éthiopien en import	133 165	238 112	1 023 679	1 567 729	1 717 372	1 739 366
part transportée par rail	90 195	92 551	113 448	117 733	113 850	71 011

années	2002	2003	2004	2005	2006	2007/ 2008
trafic éthiopien en import	2 040 000	2 593 751	2 290 382	2 723 234	2 473 257	3 385 138
part transportée par rail	38 180	141 254	108 500	66 000	59 900	23 600/ 27 400

Source : Port de Djibouti/CDE

Nous constatons tout d'abord que le trafic import (Djibouti Éthiopie) a connu un boom à partir de 1998. Cela étant, l'évolution du trafic import transporté par le rail, accuse d'une manière générale, une perte de vitesse car sa part de marché n'a cessé de régresser de façon vertigineuse. Avant 1996, le chemin de fer jouait un rôle important. L'ensemble du trafic à destination de l'Éthiopie via Port de Djibouti était pratiquement acheminé par le rail ; sur un trafic total de 133 165 en import en 1996, le chemin de fer a transporté un tonnage de 90 195 soit environ 68 % de part marché, ce qui était très encourageant. En 1998, un an après le détournement de trafic d'Assab sur le Port de Djibouti, sa part de marché est passée de 11%. En 2008, le chemin de fer s'est retrouvé au plus bas niveau, un niveau qualifié d'une situation catastrophique, en dessous de la barre de 1%. Ce retournement de la situation trouve ses explications dans plusieurs raisons que nous allons exposer un peu plus loin mais d'ores et déjà, le chemin de fer s'est retrouvé dans une situation très délicate ne pouvant assurer même le paiement régulier des salaires des travailleurs. **Le CDE a transporté les 6 premiers mois de l'année 2009 seulement 7 000 tonnes de marchandises. Les passagers restent importants surtout durant la période estivale mais demeurent des services tout de même déficitaires**.

Trafics voyageurs

Le trafic des voyageurs Djibouti-Addis-Abeba-Djibouti était assuré totalement par le chemin de fer jusqu'en 2003/2004. Le trafic était important de l'ordre de 1 million de personnes par an. Toutefois, ce chiffre a baissé à partir des années 90 où le CDE a commencé à sentir des difficultés qui obligeront aux deux États de rechercher de financement pour rétablir le rôle prépondérant du rail. En 1997, le CDE a transporté 779 483 personnes, en 2002, 570 843 personnes et 2005, 450 000 personnes. Là aussi, au même titre que le trafic des marchandises, le transport de personnes a enregistré des pertes énormes. Depuis ces 5 dernières années, des sociétés privées de transport international se sont organisées pour le transport de personnes, devenant ainsi un véritable concurrent pour le rail.

- **Matériels roulants**

Les locomotives sont en bon état, à part quelques wagons en souffrances légères anomalies. En revanche, nos matériels sont très insuffisants en quantité, d'où l'intérêt de mettre en place un programme d'acquisition d'au moins une dizaine de locomotives, 200 wagons de marchandises et des équipements de télécommunications pour la sécurité de circulation de trains. Il est également

très urgent d'investir en pièces de rechange pour une un fonctionnement efficace de nos matériels.

Tableau 1 : parc du matériel roulant

Nature de matériels	1917	1959	1993	2008
Autorails		3	6	2
Locomotives	54	50	22	9
Voitures des voyageurs	36	60	31	22
Wagons marchandises	445	653	863	248

Source : statistique CDE

Le déclin du rôle du chemin de fer s'est manifesté par la diminution de trafic des marchandises et des voyageurs qui vont de pair avec une dégradation du matériel roulant non renouvelé, des difficultés financières dues à la concurrence des autres modes de transport et surtout par la route auquel s'ajoutent des problèmes de gestion. La capacité de transport du CDE se trouve réduite à cause essentiellement de la vétusté du matériel existant et du grand nombre d'accidents. Selon un état général de la situation de matériels locomotives réalisés par la Division Matériel et Traction à Dire Dawa le 6 novembre 2004, il était indiqué que toutes les machines locomotives en activité étaient classées de deux catégories, celles qui devraient passer en révision générale et celles à qui manquaient des pièces de rechanges.

- **Etat de la voie ferrée**

1. Etat de la voie ferrée du CDE, long de 781 km, un mètre d'écartement de capacité de charge à l'essieu de 14 tonnes de vitesse maximale de transport voyageurs et marchandises de 50 km/h et de 40 km/h respectivement de pente maximale de 17 à 30 pour mille (27 à 30 %) alors que la pente idéale pour un chemin de fer est de 2 pour mille. Le tracé ferroviaire comporte une nombreuse courbe de petit rayon – moins de 200m de rayon. L'armement de la voie entre Djibouti – Addis-Abeba est composé de la manière suivante.

- **Les opportunités de redressement du CDE**

La volonté politique

Compte tenu de l'importance du Chemin de Fer pour les économies de deux pays, les deux gouvernements propriétaires du réseau ont accordé une priorité à la restauration du Chemin de Fer, à son adaptation à la demande et aux exigences de la clientèle. C'était grâce à la volonté politique affichée par le deux Gouvernements que l'Union Européenne a débloqué une enveloppe importante de plus 50 Millions d'Euro destinée à la réhabilitation de la voie, des ponts et à la maintenance du parc des tractions.

Cette volonté des pouvoirs publics sera marquée par l'inscription du chemin de fer sur la liste des entreprises privatisables. Selon la loi n°149/AN/02/4ème L portant sur l'Orientation Économique et Sociale de la République de Djibouti pour la période 2001-2010, le gouvernement de Djibouti s'est fixé comme objectif de mettre en œuvre le programme d'urgence de remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire des équipements de sécurité et de rénovation du matériel existant et de finaliser avec les autorités éthiopiennes la réforme institutionnelle adapté à ses objectifs (privatisation de la gestion).

Sur le plan pratique en étant convaincu de son rôle de catalyseur économique, la gestion du CDE à l'instar d'autres entreprises publiques du secteur transport est proposée aux opérateurs privés. Un programme de mise en concession directe de l'exploitation a été amorcé. Le 34ème Conseil d'Administration du CDE qui s'est tenu du 27 au 28 Mars 2006 à Addis-Abeba a désigné parmi les deux compagnies en lice (Comazar de l'Afrique du Sud et de Rites de l'Inde) le repreneur du CDE. Le consortium Comazar était sorti victorieux de cette sélection. Malgré tout ça, les négociations ont pris du temps ; les deux États ont donné au consortium un dernier délai pour mi-juin 2007 pour la signature du contrat. Malheureusement Comazar n'était pas au rendez vous ce qui a permis un deuxième opérateur d'entrer dans le circuit : il s'agissait d'une société Koweitienne appelé « El Ghannim and Sons » qui a signé un mémorandum d'entente au mois de juillet 2007. Des études d'évaluation des infrastructures sont réalisées. La signature du contrat devrait intervenir au courant du mois de décembre 2008. Encore une fois, ce Partenariat Public privé n'a pas abouti du moins jusqu'à la date qu'a été fixée.

- *Les perspectives de marché*

Le trafic corridor Djibouti –Addis-Abeba

Rotation des camions

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Effectif	89 078	102 505	101 413	128 325	120 657	148 759	**132 008**	**156 285**	**171 445**

Source direction du fond routier de Djibouti

Depuis 2000 date à laquelle le Port de Djibouti est passé à l'heure du partenariat public privé et que le trafic du Port d'Assab est dérouté sur Djibouti, le transport routier a progressé de façon significative. Dans le tableau ci-dessus, le nombre de camions est passé de plus de 89 000 en 2000 à plus de 171 445 en 2008 ce qui prouve qu'il existe un marché en transit que le chemin de fer pourrait obtenir une part importante à condition d'être en mesure de créer les conditions préalables. Aujourd'hui, bien que la route enregistre de développement, beaucoup de paramètres laissent penser que les clients préféreraient le train des camions notamment les accidents fréquents (en raison des surcharges), la saturation de la route qui réduit sensiblement la vitesse des camions, le coût assez élevé de fret…etc. le lobby très fort de camionneurs risque d'être cassé par la réalité du terrain parce que l'Éthiopie commence peu à peu à s'ouvrir avec le marché extérieur.

Les marchandises traitées par le Port de Djibouti

Le Port de Djibouti dispose d'infrastructures très appréciées ; ses quais sont directement accessibles aux navires de haute mer, dispose de zones franches et développe de nombreux projets qui ne peuvent que renforcer l'importance du Port de Djibouti pour l'Éthiopie et au-delà pour la sous région notamment la construction d'un terminal vraquier(engrais et grains) pour les traitements de gros navires et qui doit décharger de 1.2 millions de tonnes par an, la construction d'un nouveau Port nommé Port de Doraleh qui doit comprendre un terminal pétrolier et gazier déjà opérationnel, un terminal à conteneurs en eau profonde opérationnel en juillet 2009 et une zone franche commerciale.

Le Port de Djibouti a une liaison routière et ferroviaire dans le cadre de trafic en transit en Éthiopie : deux axes routiers du trafic en transit dont un est entièrement remis en état à chaque coté de la frontière (route Galafi) qui accueille la plupart des camions. L'autre axe est partiellement bitumé du coté de Djibouti mais toutefois il est estimé que ces deux axes risquent d'être saturés rapidement avec le développement projeté du trafic en transit. Le chemin de fer

DJIBOUTO-ETHIOPIEN devrait jouer un rôle primordial dans l'approvisionnement de l'Éthiopie en transportant le vrac liquide et le vrac solide.

Tableau : volume de trafic en transit au Port de Djibouti (source statistiques du Port de Djibouti).

Années	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
Trafic de transit Éthiopien (import/export)	**148 680**	**278 350**	1 217 961	1 777 210	1 917 805	1 960 284	2 143 980

Suite

Années	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
trafic de transit Éthiopien (import/export)	2 932 640	2 724 122	3 355 471	3 103 432	4 007 965	6 900 379

Le trafic de transit Éthiopien a connu une croissance importante à partir de l'année 1998, au lendemain du basculement du trafic du Port d'Assab sur le Port de Djibouti. Il est passé de 148 680 tonnes en 1996 à 6 900 379 tonnes en 2008 soit une augmentation extraordinairement exponentielle en 13 ans.

Le nouveau port de Doraleh et la connexion ferroviaire en cours d'étude.
Comme nous avions précédemment évoqué, le nouveau Port de Djibouti (Port de Doraleh) se voit transférer une bonne partie des activités de l'ancien Port de Djibouti. Les activités de carburant, de conteneurs passent au port de Doraleh. Néanmoins, il est prévu une connexion ferroviaire pour le chemin de fer qui semble un moyen de transport dont le port de Djibouti ne pourrait s'en passer. Ce projet soutenu par les deux gouvernements devrait redynamiser l'activité ferroviaire sur la ligne existante reliant la mer rouge à la capitale d'Addis-Abeba. L'étude de faisabilité a été réalisée sur financement de l'AFD en 2007. La construction pourrait être financée par la même institution au cas où le CDE serait passé dans les mains d'un opérateur privé. Il serait cependant intéressant de connaître le volume de fret qui pourrait être récupéré par le rail. Selon les informations du cahier des charges de l'étude et sur les documents d'un ex-candidat à la reprise, les données du trafic actuel de 1 à 2 trains par jour et par sens en 2007, il est projeté un trafic de 9120 trains par an, ce qui correspond à un trafic d'environ 15 trains par jour et par sens. Pour la zone desservie par le

Port de Doraleh, il est estimé au départ et à l'arrivée un maximum de 10 trains par jour. Un terminal vraquier, une unité nouvelle au Port de Djibouti spécialisée dans le transit des céréales et des engrais conditionnés en sacs et en vrac est opérationnel en 2008. Une partie de l'unité est déjà en exploitation utilisant exclusivement les camions. Plus de 4000 Tonnes sont chargés par jour. L'ex-opérateur COMAZAR intéressé à la gestion du CDE avait estimé 20% la part de trafic relevant du transport ferroviaire, ce qui correspondrait au maximum au chargement de 3 trains par jour. Selon le consultant de cette étude, la construction de la voie mère de desserte des terminaux du nouveau port de Doraleh sera vitale pour la pérennisation du chemin de fer, seule alternative au quasi monopole des transports par route. La pose d'une voie au terminal vraquier dans le Port de Djibouti pourrait générer rapidement selon ce même consultant un trafic de plusieurs trains par jour.

Les études d'évaluation réalisées par des opérateurs potentiels

Les chemins de fer sont d'une manière générale intéressants financièrement et économiquement quand ils transportent soit de grandes quantités de marchandises en masse assorti d'une garantie, soit un volume relativement important de marchandises diverses sur de longues distances.

On peut également les voir à travers des prévisions de trafic par **TRANSSURB CONSULT** concernant le scénario de réhabilitation de la voie et indiquant les caractéristiques suivantes

Tableau : prévision du trafic (source CDE)

Type de trafic	1994/1995	2012/2013	distance moyenne
marchandises import/export	190 000 T	562 000 T	482 Km
marchandises trafic intérieur	75 000 T	156 000 T	327
voyageurs en trafic international	138 000	197 000	270
voyageur en trafic intérieur	821 000	1 818 000	285

Le niveau du trafic ferroviaire est un minimum pour un chemin de fer moderne. Selon une étude de réévaluation du cadre institutionnel et de gestion du CDE de 1996, c'est l'équivalent de 50 camions avec remorques par jour.

Group COMAZAR / group AL GHANNIM AND SONS

Avec un investissement de renouvellement des matériels roulants et les télécommunications à hauteur de 146,7 millions d'Euros, pour Comazar, le trafic import de Djibouti vers Addis- Abéba pourrait croître jusqu'à 1 500 000 tonnes.

Le trafic international (export import) pourrait constituer une forte potentialité pour le rail dans le futur. Le trafic import de Djibouti vers l'Éthiopie offre une grande opportunité pour le CDE dans l'avenir. Le volume d'import pourrait être estimé comme ci-dessous :

Tableau : en Tonnes

	2010	2015	2020
Produit pétrolier	1 100 000	1 400 000	1 900 000
Aide alimentaire	200 000	200 000	200 000
Engrais	160 000	190 000	220 000
conteneurs	530 000	750 000	1 050 000
Total	**1 990 000**	**2 540 000**	**3 370 000**

Source : étude Hifab International (COMAZAR 2004)

Par ailleurs, dans la même étude, il fait mention du trafic export (Éthiopie vers Djibouti) par le rail. Avec une petite part d'export comprenant essentiellement du sucre, molasses et du café, le rail pourrait transporter un volume estimé à 250 000 tonnes par an et qui pourrait rester constant durant les 10 et 20 ans à venir.

Pour la société **Al Ghannim and sons,** l'étude est basée sur la circulation journalière de 18 trains par direction et un volume de trafic des marchandises de 250 000 tonnes devant augmenter jusqu'à 5.8 millions de tonnes en 2012 ; par contre, le groupe pose des conditions de réalisations à savoir que les gouvernements doivent apporter tout soutien de nature à aider dans l'accomplissement de cet objectif et ne doivent prendre aucune action consistant à développer un autre port ou autre moyen de transport pouvant entrer en compétition directe avec le rail sauf des moyens complémentaires.

Les avantages comparatifs du CDE

Face à la concurrence routière, le chemin de fer a toujours réussi à conserver une clientèle fidélisée et satisfaite des avantages que l'on offre ; moindre coût, généralement meilleur confort, plus grande sûreté de disposer de place, possibilité d'embarquer plus de bagages accompagnés. L'habitude de train devient une tradition pour certains. Le rail est le mode par excellence des cargaisons lourdes de pondéreux. Un potentiel important existe pour le transport

ferroviaire. Il faut savoir que 2/3 des importations de l'Éthiopie (hors hydrocarbures) sont constituées des produits pondéreux (céréales et engrais essentiellement).

Par ailleurs, le train arriverait à concurrencer la route par le procédé des trains en bloc pour le transport de conteneurs lorsqu'une priorité de vitesse commerciale et de mise à disposition de rames (wagons plateformes) est accordée à ces trains.

Le rail présente ainsi un atout certain pour le corridor de Djibouti dans les nouvelles perspectives de concurrence. Le développement du transport ferroviaire sous entend cependant une amélioration de l'offre de transport (capacité, vitesse, sécurité, sûreté, fiabilité, prix…).

La voie ferrée se présente comme un mode de transport sécurisé sur le plan activité. Elle dessert 30 % de terres cultivées d'Éthiopie et respectivement 30 % et 70 % des populations d'Éthiopie et de Djibouti. Les centres d'activités industrielles ou agricoles de Dire-Dawa, Aouache, Metahara, Adama (Nazareth), Modjo, Bishoftu, Akaki et Addis Abéba sont situés sur la ligne. Une telle infrastructure pourrait occuper un espace dans ce lien économique stratégique.

Le programme de réhabilitation de la voie

En 1977, Max Rosso l'ancien directeur technique du chemin de fer soulignait qu'avec un renouvellement massif du matériel et un renforcement des structures du CFE, on pourrait s'attendre un trafic double soit de l'ordre de 900 000 à 1000 000 tonnes par an. Aujourd'hui, la première phase de la réhabilitation a été lancée sur Aide de l'Union Européenne à hauteur de 50 millions d'Euros. Il ne concerne que 114 km de rail de 20 kg qui serait totalement remplacé ainsi que 9 ponts métalliques. Il concerne aussi le renforcement de 40 autres ponts. Le marché a été obtenu par le consortium Italien CONSTA et les travaux devraient durer jusqu'à mi-2009. Lors du coup d'envoi, le 9 juillet 2007 sur le territoire Éthiopien, l'ex- Ministre des Transports Éthiopien a indiqué que sans la remise en état de la voie ferrée, le réseau de transports de l'Éthiopie risquait d'être congestionné d'ici 3 à 4 ans.

Selon François Misser journaliste, l'impact de la modernisation du chemin de fer devrait être spectaculaire. Elle devrait permettre de transporter les carburants de façon plus sûre et plus économique, rendre le café et les produits textiles plus compétitifs mais aussi donner un élan aux exportations d'animaux vivants (bovins, ovins…) vers les pays du golfe. En outre, le chemin de fer offre une opportunité aux provinces traversées d'évoluer d'une économie de survie vers une économie d'échanges. Enfin, selon ce journaliste pour Djibouti, auquel

Dubaï Port Authority a investi des fonds considérables dans la construction du Port en eau profonde de Doraleh, la modernisation du CDE serait essentielle du moment que l'activité portuaire constitue en effet la première rentrée de devises du pays.

Par ailleurs, selon les projections du consultant Hifab, trois scénarios ont été examinés. Dans le cas où on garderait les installations actuelles avec les locomotives BB et en ajoutant des voies de croisement, la capacité augmenterait de 850 000 à 1,5 millions de tonnes. L'investissement supplémentaire s'élèverait à 68,6 millions de Dollars. Les dépenses principales concerneraient les télécommunications estimées à 5 millions de dollars et surtout l'achat de 108 locomotives et 1667 wagons sur les 25 ans de la concession.

Dans le deuxième scénario et le cas où on voudrait utiliser des locomotives CC, il faudrait remplacer 200 Km de rails de 25 Kg au mètre par des rails de 40 Kg au mètre. Dans ce cas, la capacité de transport passe à 2,2 Millions de tonnes par an pour un coût total de 158,8 millions de dollars. Par rapport au scénario 1 on compterait plus de 50 millions de dollars pour la réhabilitation de 200 Km de voie et 99 millions pour l'achat de 63 locomotives et 1012 wagons.

Dans le troisième scénario, il s'agirait de remplacer les rails de 25 et 30 Kg au mètre par de rails de 36 et 40 Kg soit 635 km de voie. Dans ce cas, on pourrait utiliser la capacité maximum qui est de 3 millions de tonnes par an. Le supplément d'investissement concernerait le remplacement de rails avec 162 millions de dollars et 96 millions pour 54 locomotives et 1042 wagons. L'étude de consultant Hifab prévoyait une baisse de coûts à la tonne après 5 ans d'activité puis resterait plus ou moins au même niveau jusqu' à la fin de la concession.

Les perspectives d'exploitation du réseau semblent prometteuses même si on pourrait penser que les estimations de trafic avancées par les études COMAZAR ET AL GHANNIN puissent paraître « exagérées ». Pour s'approcher à des situations identiques, des gros investissements sont nécessaires ; les autorités concédantes doivent mettre sur la table leur part en termes d'apport financiers pour attirer un partenaire privé.

II . Les projets ferroviaires

A. Projet de ligne ferroviaire de l'OCI Dakar/Port Soudan

A cet égard, la 11ème session de la Conférence Islamique qui s'est tenue le 13 et 14 mars 2008 à Dakar a adopté la résolution sur la ligne ferroviaire Dakar-Port Soudan qui traversera les territoires du Soudan, du Tchad, du Niger, du Nigeria, de l'Ouganda, du mali, du Burkina Faso et du Sénégal.

Le Sommet a également décidé d'inclure la république de Djibouti dans l'étude de faisabilité de ce projet de ligne ferroviaire.

La 35ème session du conseil des Ministres des Affaires Etrangères qui s'est tenue le 18 et 20 juin 2008 à Kampala en République d'Ouganda a décidé d'inclure la république de guinée, la République du Cameroun, la République d'Ouganda et la république de Gambie dans l'étude de faisabilité du projet de ligne ferroviaire.

Dans ce cas présent, au moins 3 pays des pays membres du COMESA seront traversés par ce projet ferroviaire

B. Le projet route/rail de NEPAD

L'étude de faisabilité est lancée. Il va relier Djibouti Dakar et N'Djamena.

C. Second projet ferroviaire

Un autre projet de construction et de développement d'une nouvelle ligne ferroviaire électrifié reliant Djibouti à Addis –Abéba est en cours. Un mémorandum d'entente a été signé entre le Gouvernement de Djibouti et Overseas Infrastructure Alliance (OIA) India. Le même mémorandum est aussi signé entre le Gouvernement Ethiopien et cette société Indienne.

Nous demandons au COMSA de promouvoir ces deux projets afin de concrétiser l'intégration régionale via l'interconnexion des réseaux ferroviaires.

Un autre projet de construction et de développement d'une nouvelle ligne ferroviaire électrifié reliant Djibouti à Addis –Abéba est en cours. Un mémorandum d'entente est préparation entre le Gouvernement de Djibouti et Overseas Infrastructure Alliance (OIA) India. Le même mémorandum est déjà signé entre le Gouvernement Ethiopien et cette société Indienne.

CHAPITRE III : TRANSPORT AERIEN

A) PRESENTATION ET STATUT DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI

L'Aéroport International de Djibouti (AID) a été crée par l'ordonnance n° 77048/PR du 28 octobre 1977. Il avait un statut d'Etablissement Public, et : l'ordonnance n° 84-044/PR/MCTT du 13 janvier 1984 a modifié le statut de l'AID **a** été crée un établissement à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière.

En 2000, la gestion de l'Aéroport International de Djibouti est confiée à Dubaï port international (DP World). L'établissement a pour mission:

1 exploitation technique et commerciale, l'entretien et le développement de - port d'Ambouli et toutes les installations de navigation aérienne et de météorologique qui lui sont rattachées;
2 L'exploitation de tout aérodrome ou installation que par des contrats ou conventions particulières, l'Etat jugerait utile de lui confier;
3 Tous les services de contrôle de la circulation aérienne à la charge de la république de Djibouti;
.4 La formation des personnels spécialisés dans le cadre de son exploitation.

B) EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRE

En million de fdj

Année	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
C.A	1399	1690	1648	1673	1809	2032
Variation		20,8%	-2,5%	1,5%	2,1%	12,3%

L'Aéroport international de Djibouti, l'AID, est une Etablissement Publique. A l'instar du port, sa gestion est concédée pour 20 ans en juin 2002 à l'opérateur du port de Dubaï.

La privatisation de la gestion est intervenue dans une période où l'aéroport de Djibouti remplit difficilement sa mission du fait de l'érosion de ses activités. En

effet, les grandes compagnies aériennes ont réduit au minimum ces dernières années leurs escales à Djibouti. L'objectif recherché est d'obtenir un redressement financier de l'AID en normalisant ses charges et en faisant de l'Aéroport une composante viable de la chaîne de transport au regard des fonctions de *hub* pour le transit air, mer et de plate-forme régionale de redistribution du fret.

L'aéroport est exploité tant à des fins civiles que militaires. 60% de son trafic est aujourd'hui militaire, essentiellement pour les besoins de la base aérienne française, et depuis peu pour ceux d'autres forces armées étrangères stationnant sur le territoire de la République de Djibouti. Le trafic civil bénéficie néanmoins de l'affectation principale.

En vue de renforcer les atouts, la sécurité et la classification de l'aéroport eu égard aux normes internationales, des travaux d'équipement, d'un montant de 3 millions FF financés par un don de la France, ont été lancés en octobre 2002. Ces travaux visent à moderniser le balisage lumineux de la piste, à améliorer son raccordement au réseau électrique et à réhabiliter trois équipements techniques d'aide à la navigation aérienne.

L'AID, comme le PAID, bénéficie d'une position stratégique exceptionnelle mais n'a pas retrouvé le volume d'activités dont il bénéficiait avant le départ dans les années quatre vingt, des gros porteurs longs courriers qui escalaient à Djibouti entre l'Europe et le Sud de l'Afrique (Madagascar, Réunion, …) pour des besoins d'avitaillement.

Le niveau de trafic actuel, sur la base des seules lignes commerciales qui assurent une desserte régulière de Djibouti et hors activités liées à la présence de militaires étrangers, est par an, voisin de :

- 5000 à 5500 mouvements d'aéronefs,
- 90 000 à 95 000 passagers locaux,
- 7 000 à 8 000t de fret.

Djibouti est relié par vols réguliers à l'Europe (Paris, Londres), au Moyen Orient (Dubaï, Jeddah), aux pays de la Corne et de l'Est de l'Afrique (Addis Abeba, Dire Dawa, Asmara, Hargeisa, Berbera, Mogadiscio, Bosasso, Nairobi,

Moroni…). La fréquence des dessertes sur les principaux aéroports de Somalie, 5 sur le Yémen, 2 sur l'Erythrée, 2 sur le Moyen Orient (Djedda, Dubaï).

C) AEROPORT DE DJIBOUTI : UN ROLE MAJEUR A JOUER

L'activité souhaitée pour Djibouti, de pôle intermodal régional (plate-forme de transit et de transbordement pour les trafics de l'Hinterland) et de centre régional d'échanges commerciaux, ne peut se concevoir sans un développement très important des connexions toutes compagnies confondues permettant une à deux rotations journalières entre Djibouti et les principales villes et centres économiques de la région.

Les conditions d'organisation à Djibouti d'une plate forme de transit, de transbordement et de redistribution de fret devraient être discutées avec les grandes compagnies spécialisées dans le fret aérien.

Du besoin d'une étroite concertation et collaboration dans l'action entre AID et la tutelle.

Partant de la situation actuelle, avec une insuffisance notable de connexion et de fréquences de lignes, compte tenu de la faiblesse de son trafic primaire, l'aéroport de Djibouti ne pourra devenir un Hub actif, satisfaisant aux besoins d'un centre régional d'échanges commerciaux que très progressivement, au fur et à mesure du développement de l'activité zones franches en particulier et donc de la demande.

La stratégie et l'action de développement devront être définies et mises en œuvre dans le cadre d'une étroite collaboration entre l'autorité gestionnaire aéroportuaire et le MET/ Direction de l'Aviation Civile (nonobstant la fonction régulatrice que devra par ailleurs assurer la tutelle.

CHAPITRE IV : PRESENTATION DE LA STRATEGIE ET DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

A-OBJECTIFS DU SECTEUR A MOYEN ET LONG TERME

Quatre objectifs globaux sont assignés au Secteur du transport (services et infrastructures) en vue d'assurer sa compétitivité et son efficacité et afin de faire de Djibouti une plate-forme multimodale et logistique de référence au niveau régional.

1. **Développer et réhabiliter les infrastructures de transport nécessaires à la promotion de la chaîne de transport.**

Cet objectif fondamental et incontournable concerne l'ensemble des Sous-secteurs.

Pour le port, il s'agit de réaliser le port en eaux profondes de Doralé ainsi que ses infrastructures terrestres d'accès couvrant l'hinterland. Cet investissement est en effet indispensable pour permettre l'essor de la place portuaire de Djibouti. La modernisation des infrastructures et le développement du trafic aérien de l'Aéroport de d'Ambouli, dont la gestion est également confiée à Dubaï depuis le 15 juin, fera du complexe de Doraleh le principal « hub » intermodale de la région. Il constitue, enfin le principal outil de la stratégie gouvernementale pour attirer les investissements étrangers et favoriser le développement du secteur privé commercial et industriel. Le terminal pétrolier opérationnel depuis le mois de juillet 2005 répond aux normes de sécurité et d'efficacité les plus exigeantes. Le Terminal aura une capacité de stockage, des produits raffinés d'hydrocarbures, de 240 000m3 en première phase et de 450 000m3 dans une seconde phase. Ses quais avec 16 mètres de profondeur pourront accueillir des navires pétroliers de 85000 tonnes.

Pour le routier, il s'agit d'appliquer le principe de l'utilisateur payeur, en particulier par la mise en place de dispositifs réglementaires de financement de la route. Ces dispositifs pourront prévoir des redevances d'usage des infrastructures routières à l'instar du Fonds d'Entretien Routier déjà en place.

Pour le secteur ferroviaire, il s'agit de sauver le chemin de fer djibouto-éthiopien, ce qui se passe obligatoirement par une réhabilitation d'ensemble de son infrastructure et un réexamen de son statut.

2. **Concevoir et adopter un cadre institutionnel permettant le recentrage du rôle et des responsabilités de l'Etat et des autres acteurs intervenant dans la chaîne de transport.**
3.

Il s'agit notamment de rechercher systématiquement la privatisation des activités et services de transport à caractère industriel ou commercial relevant normalement des systèmes de production concurrentielle propres au secteur privé.

4. Adopter au niveau régional un cadre conventionnel faisant référence aux normes internationales agréées, qui permettent d'harmoniser les dispositions opérationnelles, réglementaires et documentaires tout au long de la chaîne de transport.

Ce cadre régional pourra être celui du COMESA, le marché commun de l'Afrique de l'Est et australe.

Cette action de longue haleine pourra utilement s'appuyer sur l'exemple de celle en cours de facilitation des transports sur le Corridor djibouto-éthiopien.

5. Renforcer les administrations en charge des fonctions régaliennes du Secteur.

Il s'agit d'offrir des moyens de travail et des conditions d'emploi adéquats aux fonctionnaires affectés à la régulation du Secteur. Il s'agit également de promouvoir l'accès des agents, et notamment des cadres de l'administration centrale, à des formations professionnelles continues leur permettant la maîtrise de l'ensemble des connaissances nécessaires au bon exercice de leurs fonctions

Cette tendance positive est à mettre au crédit de la nouvelle politique des autorités qui gèrent à l'aéroport de Djibouti (Dubaï Ports World). Ces dirigeants accordent une importance particulière pour rehausser le trafic aérien par la mise en place de différents politiques à savoir le démarchage auprès de nouvelles compagnies, l'investissement pour les équipements modernes, le développement des infrastructures aéroportuaires etc.…

On constatera que la plupart des rubriques qui caractérisent le trafic commercial de l'aéroport pour toutes les compagnies, l'exploitation de la plate forme aéroportuaire tend de plus en plus à s'accroître.

Au vu des investissements réalisés pour la rénovation des infrastructures aéroportuaires, la nouvelle vision de la direction générale qui mise sur l'ouverture de nouvelles dessertes, la mise en place d'une politique de communication et de stratégie commerciale pour attirer de nouvelles compagnies, l'aéroport de Djibouti devra connaître une croissance sensible pour l'année 2006.

CHAPITRE V : PRESENTATION DE LA STRATEGIE POUR L'HORIZON 2008-2011

Dans le but d'atteindre les objectifs décrits aux différents points, ce présent chapitre trace l'orientation stratégique assignée au Secteur des transports pour la période à venir.

Cette stratégie intègre, outre les thèmes développés au cours de la décennie précédente, tels que le développement de l'outil portuaire ou le maintien du patrimoine routier, des axes nouveaux tels que la recherche de financements propres pour contribuer au développement des infrastructures (principe de l'utilisateur - payeur) ou le renforcement de la place Djiboutienne comme plate-forme régionale dédiée au transit des marchandises vers le COMESA.

Il convient également de mentionner que ladite stratégie prend en considération la nouvelle politique économique du Gouvernement, à savoir le désengagement de l'Etat des activités industrielles ou commerciales au profit du secteur privé.

Désormais, le rôle de l'Etat se concentrera sur la planification, le contrôle et le suivi du Secteur, et se limitera à prendre en charge les seules activités qui ne pourront être assumées par le secteur privé ou le secteur associatif.

Cette stratégie se scinde en deux parties :

A- Stratégie commune

C'est une stratégie transversale et qui est commune aux différentes composantes du Secteur. Ses principaux axes sont:

- La recherche systématique de financements, non seulement extérieurs mais également propres selon le principe de l'utilisateur - payeur, affectés à la réalisation des infrastructures de transport,
- Le souci permanent de la maintenance du patrimoine constitué en vue d'éviter de perdre le fruit d'investissements antérieurs par défaut d'entretien,
- Le désengagement de l'Etat, au profit du secteur privé, de toutes les activités présentant un caractère industriel ou commercial,
- Un appui renforcé pour l'administration en charge du secteur en vue d'une meilleure régulation de celui-ci et d'un encadrement institutionnel amélioré de ses opérateurs,
- La concertation et la participation des usagers et opérateurs aux décisions intéressant le secteur pour une plus grande transparence

B- Stratégies sectorielles

Elles sont séparées ci-dessous par commodité de présentation mais sont en réalité étroitement liées tant les différents maillons de la chaîne de transport sont interdépendants.

B.1. Stratégie du Sous-secteur routier

- Réformer l'Administration Routière et le Fonds Routier pour assurer une régulation et une gestion adéquate du secteur routier;
- Mettre en place un dispositif de financement endogène des infrastructures routières par l'élargissement de l'assiette du Fonds d'Entretien Routier à l'ensemble des usagers, notamment ceux des zones urbaines Les usagers doivent participer à la gestion et au contrôle des ressources qu'ils apportent par leurs contributions;
- Concentrer le rôle de l'Etat sur la planification, la régulation et la supervision, mais confier la gestion et l'exécution des travaux au secteur privé ;
- Réhabiliter et renforcer le réseau existant par la mise en place d'un programme pluriannuel d'entretien des infrastructures routières et construire de nouveaux axes routiers pour alléger la charge et la pression sur le Corridor djibouto-éthiopien;

- Développer le transport et le trafic routier de voyageurs et de marchandises avec les pays voisins: l'Erythrée, l'Ethiopie et la Somalie ;

B.2. Stratégie du Sous-Secteur ferroviaire

- Finaliser avec les autorités éthiopiennes la réforme institutionnelle du chemin de fer djibouto-éthiopien pour doter un nouveau cadre de gestion ;
- Développer le trafic ferroviaire de pondéreux lié au transit éthiopien et aux échanges entre l'Ethiopie et Djibouti (produits pétroliers, céréales, ciment, engrais, sel, ferrailles);
- Améliorer les services aux voyageurs sur la ligne ferroviaire Djibouti-Addis Abéba ;
- . Finaliser les processus de concession du CDE.

B.3.Stratéaie du Sous-Secteur aéroportuaire

- L'objectif majeur de ce sous - secteur est d'obtenir un redressement financier à court terme de l'Etablissement en normalisant ses charges (en particulier celles du personnel) après recentrage de ses activités et mobilisation de tous les gisements de productivité, puis de lui donner les moyens de pérenniser une situation assainie.

Le rapport de politique proposait de permettre à l'Etablissement Aéroportuaire de conduire efficacement une politique de gestion industrielle et commercial dans un cadre concurrentiel, (nécessitant réactivité et capacité d'adaptation rapide aux changements de l'environnement).

Pour cela, il préconisait de rechercher le développement des connexions, l'augmentation de la fréquence des lignes qui desservent Djibouti, de **favoriser l'évolution progressive vers une situation «d'aéroport à ciel ouvert, et, une restructuration de l'entreprise qui s'impose d'urgence.** Un plan d'entreprise, vecteur du redressement, à mettre en œuvre rapidement, doit intégrer en particulier :

- l'étude d'un cadre institutionnel, organisationnel et opérationnel réadapté qui dissocie les activités régaliennes et de service public, des activités à caractère industriel et commercial, et qui permette pour ces dernières une gestion

efficace dans un cadre concurrentiel.

- un plan d'ajustement quantitatif, puis qualitatif du personnel
- un plan de réorganisation financière et comptable, avec tous les outils de management nécessaires à une gestion d'activités de type industriel et commercial.
- la création d'un cadre de concertation aéroportuaire.

Le renforcement de la position concurrentiel et de la capacité attractive de l'Aéroport de Djibouti doit être recherché à partir :

- de la mise ne œuvre d'un plan d'action commerciale (après analyse de la position concurrentielle en particulier au regard des fonctions «**hub and spot** », de transbordement air/mer, et de plate forme régionale de transit, de transbordement et de redistribution de fret
- de la préparation du projet de zone franche commerciale Aéroportuaire,
- d'un développement des connexions et de la fréquence des lignes qui desservent Djibouti,
- d'un renforcement de l'Administration du secteur et de l'aide à jouer un rôle prospectif et de développement de l'activité de transport aérien intéressant Djibouti.

- C'est à cette condition que pourra se développer le Centre régional d'échanges, et que le potentiel d'activités qu'autorise l'avantage comparatif d'une situation stratégique exceptionnelle sur les grands flux de transports internationaux et régionaux ;

- Appliquer la politique du ciel ouvert pour mettre fin à toute restriction de fréquence et de desserte:

- Etudier la faisabilité d'installer une zone franche aéroportuaire;

- Chercher à placer le Corridor djiboutien sur le transit des pays enclavés de l'Afrique des Grands Lacs par l'utilisation de la voie aérienne (transbordement mer - air).

B.4. Stratégie du Sous-secteur portuaire

- Construire de nouveaux terminaux en eaux profondes à Doralé pour les trafics pétroliers et de conteneurs, ainsi qu'une zone franche commerciale, en vue d'offrir les meilleurs services portuaires aux navires de dernière génération et d'accueillir les entreprises désirant opérer en Afrique de l'Est. Pour ce projet, un

montage financier est en place pour laquelle seule manque l'approbation définitive des bailleurs de fonds et des institutions financières;

- Consolider et améliorer la position du port de Djibouti sur le marché du transbordement de desserte régionale;

- Mettre en place une logistique performante et compétitive de transports terminaux de conteneurs combinant le rail, la route et les ports secs.

B.5. Stratégie du Corridor de transport djibouto-éthiopien

- Pour le corridor Djibouti Addis-Abeba, il n'existe pas d'institution spécifique qui gère les activités du corridor, si ce n'est le cadre légal institue l'accord bilatéral qui établit un cadre de collaboration entre les deux pays pour les opérations sur le corridor. Les Gouvernements de République de Djibouti et de l'Ethiopie ont signe cet important accord qui porte sur l'utilisation du port et la Circulation des biens en avril 2002. Cet accord a été adopte, non seulement par les gouvernements des deux pays, mais aussi par leurs parlements respectifs. Dans le cadre de l'initiative de gestion des corridors de transit SSATP/REC-TCC, le corridor Ethiopie-Djibouti fait partie du plan d'action 2006 du REC-TCC.

- **Programmes de facilitation du transport**

La majorité des pays de la sous- région ont continue à mettre en œuvre les programmes de facilitation du transport routier approuves dans le cadre de la COMESA. Toutefois, il y a des pays qui n'ont pas encore commence à les mettre en œuvre. D'après la COMESA, l'Erythrée, L'Ethiopie, le Kenya et l'Ouganda ont exécute plus de la moitie des instruments, alors que les autres pays restent en dessous de ce niveau. L'état d'exécution des instruments de facilitation du transport de la COMESA ont relève l'importance de développer une matrice statistique permettant de montre le développement des services de transport et de communication au sein de la COMESA et entre les pays. Ils ont également exprime la nécessite de faire des recommandations avec des délais précis afin d'assurer et de facilite leur mise en œuvre pas les états membres.

B.6 : Stratégie du Sous-Secteur des transports urbains et interurbains de personnes.

Appliquer, dès sa promulgation, la loi organisant le Sous-Secteur ainsi que ses textes d'application.

- Adopter au niveau régional un cadre conventionnel (faisant référence au cadre international) qui permette d'harmoniser les dispositions opérationnelles, réglementaires, procédurales et documentaires tout au long de la chaîne de transport.

- Promouvoir l'accès des cadres de l'administration centrale du transport, des gestionnaires des établissements publies et des opérateurs économiques privés à la formation en matière d'organisation, d'ingénierie du transport international, du multi modalisme et des activités auxiliaires. ».

L'article 53 relatif aux routes stipule: « II s'agit de respecter les axes d'intervention suivants :

- Favoriser la compétitivité et la participation des opérateurs nationaux à l'activité de transport routier international à travers des mesures d'incitation fiscales et d'appui au financement des investissements,

- Désenclaver les régions de l'intérieur par la construction de nouvelles routes nationales afin de desservir l'arrière pays de Tadjourah, d'Obock et de Dikhil,

Avec le soutient d'un consultant :

- Adoption d'un programme de soutient de PME de transports international des marchandises ;

- Adoption d'un programme de sécurité routière sur le corridor routier international ;

- Adoption d'un programme de formation des opérateurs de transports urbain enclavé ;

PARTIE 2 LE TOURISME A DJIBOUTI

Depuis plusieurs années la République de Djibouti s'affirme comme une véritable destination touristique grâce à la politique d'ouverture du gouvernement et aux efforts réguliers de l'ONTD.

De la plongée sous-marine au tourisme d'aventure, de la pêche sportive aux sensations fortes du char à voile, de l'exploration géologique à l'observation ornithologique, du trekking à la découverte du monde nomade, la République de Djibouti offre une immense variété de plaisirs et de découvertes.

Notre pays possède tous les atouts pour devenir une destination touristique majeure sur la scène internationale. En vue de mieux structurer et de mieux promouvoir l'offre touristique Djiboutienne, l'ONTD a mis en place de 2005 à 2009 une nouvelle stratégie de développement touristique en proposant une vision qui a amené les différents acteurs de l'industrie touristique à travailler de concert.

Durant toutes ces années, l'objectif de l'ONTD a été d'accroître notre formidable potentiel touristique pour le bénéfice de tous les travailleurs de cette industrie, pour le développement de toutes nos régions et pour le plus grand rayonnement de la République de Djibouti.

Notre stratégie de développement touristique a été résolument moderne. Elle a intégré des valeurs porteuses d'avenir et a affirmé l'engagement de l'ONTD dans le développement durable.

De 2005 à 2009, l'Office National du Tourisme de Djibouti (ONTD) qui est en charge principalement de la promotion de la destination Djibouti a mené sur les principaux marchés émetteurs des actions de promotion et de marketing.

La promotion de l'image de notre pays auprès des touristes étrangers a constitué l'une des priorités de l'ONTD dans la mesure où nous souhaitions améliorer le poids du tourisme dans l'économie, qu'il soit évalué sur la base des recettes touristiques, du nombre de séjours ou du nombre d'emplois générés.

Durant toutes ces années notre objectif était d'accroître la notoriété de la République de Djibouti en tant que destination touristique et de donner une image attractive de la destination en associant à l'image générale du pays celle

de produits touristiques particulièrement porteurs (géologie, plongée, pêche, etc.…).

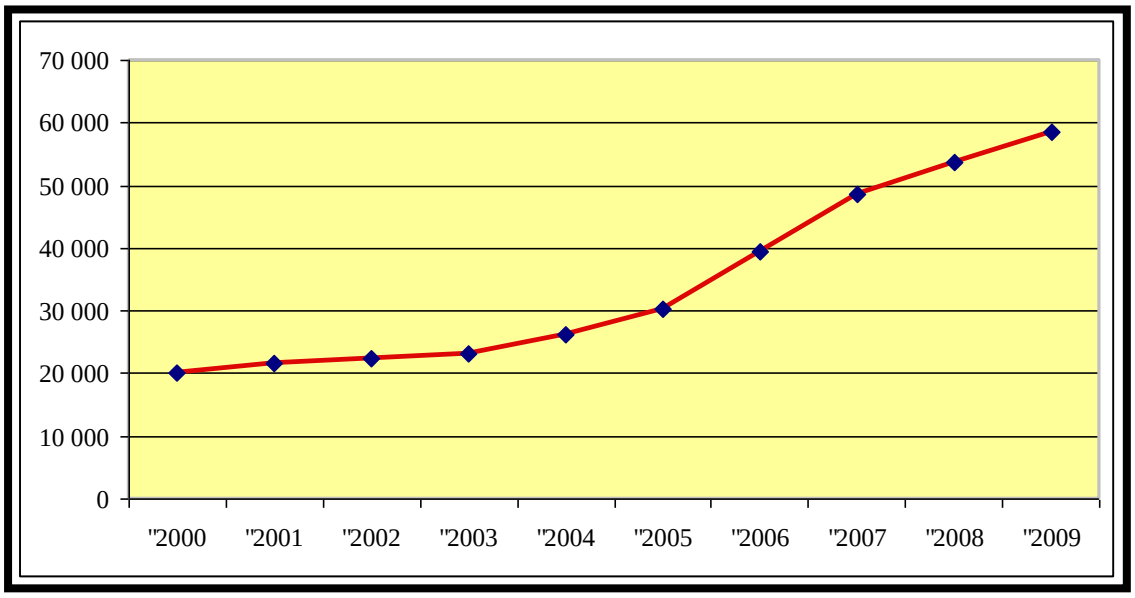
Pour accroître la notoriété de notre pays à l'étranger et faire connaître la richesse, la diversité et la qualité de notre offre touristique, l'ONTD a consacré, avec beaucoup de détermination, toute son énergie à des actions de marketing et de promotion.

Malgré la crise financière qui a touché pratiquement tous les secteurs de l'économie mondiale, le tourisme djiboutien a fait preuve d'une bonne résistance. Alors que de nombreuses destinations touristiques voyaient le nombre de leurs touristes diminuer de façon drastique, notre pays a enregistré une hausse de 9,01% des arrivées touristiques en 2009 par rapport à l'année précédente.

Par ailleurs, de 2000 à 2009 les arrivées de touristes dans notre pays sont passées de 20 100 à 58 425 soit **une croissance extraordinaire de 190,67 %.**

Evolution des arrivées touristiques

Années	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Arrivées de touristes	20 100	21 600	22 500	23 200	26 300	30 250	39 500	48 700	53 600	58 425



L’ONTD a réussi à mettre en place de multiples opérations en direction des professionnels (Tours opérateurs et agences de voyages) pour les inciter à programmer la destination Djibouti.

Parallèlement, un grand effort a aussi été entrepris en direction de la presse en général et des magasines spécialisés en particulier, pour obtenir du rédactionnel.

Sachant que les touristes utilisent souvent internet pour déterminer leur choix, l’ONTD a mis en place un site internet convivial et pratique pour améliorer l’accessibilité et la visibilité de l’offre touristique Djiboutienne.

Ce site **www.visitdjibouti.dj** régulièrement mis à jour, a constitué un outil important dans notre stratégie de marketing.

Par ailleurs, l'ONTD a réalisé plusieurs modèles de brochures traitant des thèmes variés, des dépliants, des posters, des prospectus, des autocollants, des cartes postales et bien d'autres documents mettant tous en valeur la richesse et la diversité des potentialités touristiques de notre pays. Tous ces supports promotionnels ont été envoyés à toutes nos ambassades mais aussi distribués aux tours opérateurs européens et nord américains ainsi qu'aux comités d'entreprises des grandes sociétés.

L'ONTD a aussi élaboré un plan de communication essentiellement axé sur les médias européens qui nous a permis d'atteindre les objectifs suivants:

Attirer l'attention, Créer de l’intérêt, Provoquer le désir, Entraîner l'action d'achat.

Les principaux objectifs qui nous ont poussés à utiliser les médias européens sont entre autres **l'accroissement de la visibilité et le renforcement de la notoriété.**

De 2005 à 2009, notre stratégie de développement touristique s’est affinée en gardant toujours comme objectif premier le renforcement de l’image de marque de Djibouti grâce notamment à l’accroissement de la portée de nos efforts de promotion et un meilleur ciblage des différentes clientèles.

L’ONTD a privilégié un rapprochement majeur avec les opérateurs privés et a pris les initiatives nécessaires pour mettre en place une culture de partenariat et de confiance afin de faire du tourisme une source de richesses économique, sociale et culturelle pour toutes les régions de notre pays, et ce, dans le respect des principes du développement durable.

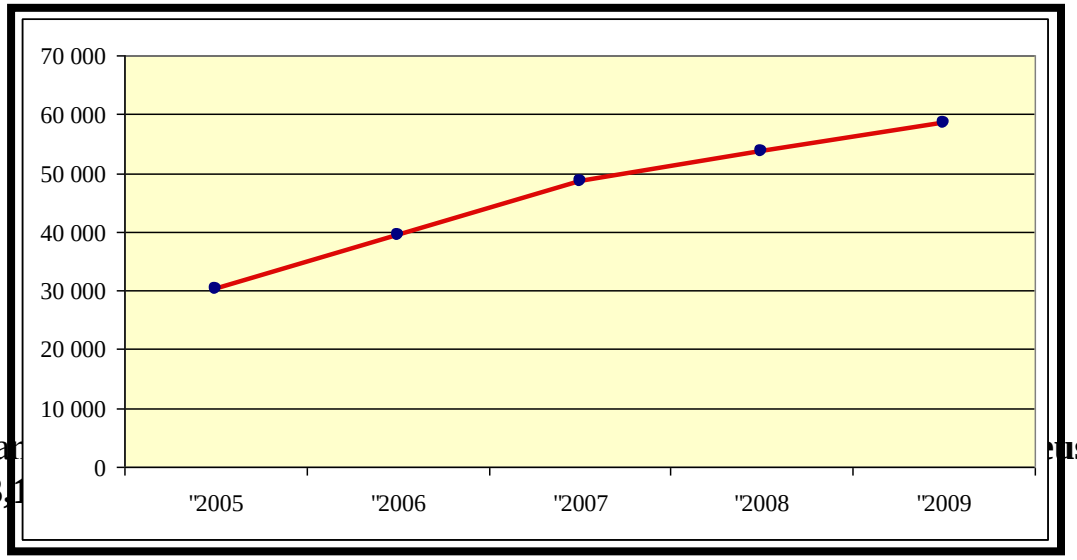
Dans sa stratégie de développement touristique, l’ONTD a prôné l’adoption d’une démarche de qualité et le développement d’une main d’œuvre compétente

en vue d'assurer à l'industrie touristique Djiboutienne un essor à la hauteur de ses ambitions pour briller parmi les meilleurs et pour faire de notre pays une destination touristique de choix sur le plan international.

Durant toutes ces années, dans un environnement mondialisé présentant autant d'occasions que de défis, l'ONTD a rivalisé avec les autres destinations en réalisant des résultats plus qu'honorables.

Evolution des arrivées touristiques de 2005 à 2009

Années	2005	2006	2007	2008	2009
Arrivées de touristes	30 250	39 500	48 700	53 600	58 425



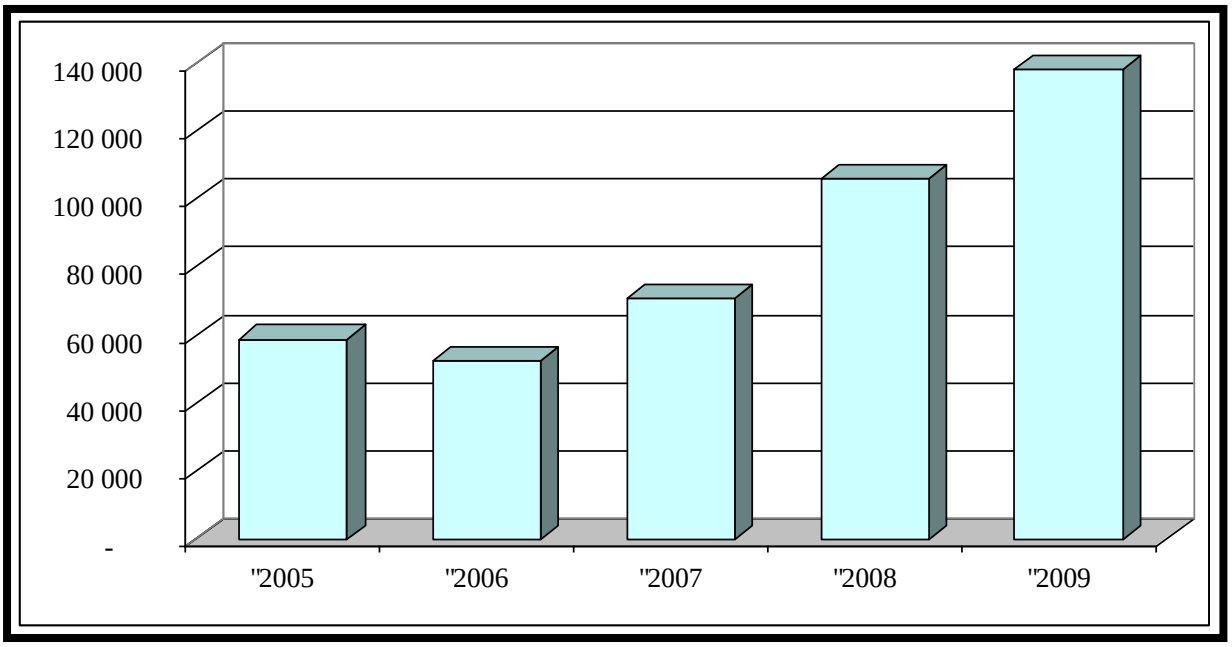
Penda **use de 93,1**

Ce net accroissement des arrivées de touristes dans notre pays s'explique par la politique clairvoyante du Président de la République qui a fait de Djibouti un hub incontournable pour les investisseurs mais aussi par l'efficacité de la stratégie de marketing de l'ONTD qui a mené une vaste campagne promotionnelle sur les principaux marchés émetteurs de touristes et une multitude d'actions ciblées pour le développement d'un tourisme régional (Ethiopie, Yémen et Dubaï).

Les nuitées vendues durant cette même période par les principaux hôtels de Djibouti ont également connu **une très forte augmentation de 134,8%.**

Evolution des nuitées vendues par les principaux

Hôtels de Djibouti de 2005 à 2009



Pour parvenir à ces résultats positifs, l'ONTD a aussi mené à bien une vaste campagne promotionnelle sur les principaux marchés émetteurs de touristes pour faire connaître la destination Djibouti.

Cette campagne de promotion représente les efforts mis en œuvre par l'ONTD sous la forme d'une communication globale afin de convaincre la clientèle et provoquer l'acte d'achat.

La campagne de promotion que nous avons lancée s'articulait autour de 3 outils complémentaires :

- **La publicité**
  Notre objectif essentiel était et reste toujours d'**informer** le consommateur sur l'existence du produit (la destination touristique Djibouti) et sur ses caractéristiques (stabilité politique, sécurité, libre circulation, monnaie convertible, système de télécommunication performant). Grâce à cette campagne, nous avons pu toucher un

public très large composé de toutes les catégories socioprofessionnelles.

- **Les relations publiques**
  Nous avons noué des relations de travail avec des agents de voyages, des tours opérateurs et un large public. Ces relations ont **crée un climat de confiance** entre l'ONTD et ses différents partenaires par l'apport d'une information objective et motivante au travers des mass media.

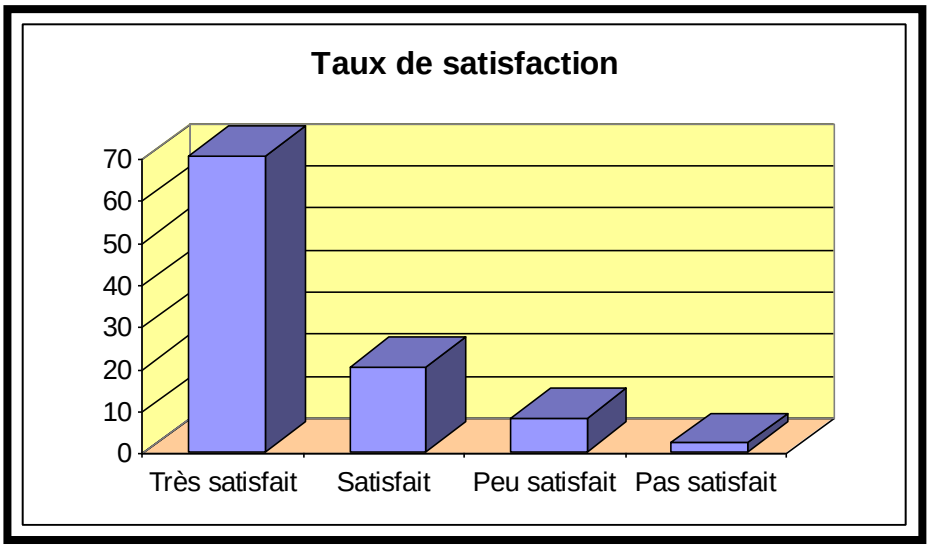
  Cette forme de publicité qui bénéficie d'un haut niveau de crédibilité, s'est révélée particulièrement apte à vaincre les résistances.

- **La promotion des ventes**
  Notre campagne nous a permis de familiariser la destination touristique Djibouti avec un large public. Nos actions de soutien et de **stimulation des ventes** ont provoqué un accroissement immédiat du niveau des ventes. Ces techniques ont été déterminantes dans le lancement de nos produits.

Durant toutes ces années, la stratégie de marketing de l'ONTD s'est appuyée sur deux piliers essentiels à savoir **le renforcement de la notoriété** et **l'amélioration de l'image.**

Cette stratégie planifiée et suivie avec beaucoup de rigueur a permis à l'ONTD d'atteindre des objectifs précis en termes de satisfaction des clients. **Près de 90% des touristes** ayant visité notre pays en 2008 se sont déclarés **très satisfaits ou satisfaits** par les produits qui leur ont été proposés et les prestations qui leur ont été offertes.

Taux de satisfaction des touristes



Les principaux motifs de satisfaction qui reviennent le plus souvent sont :

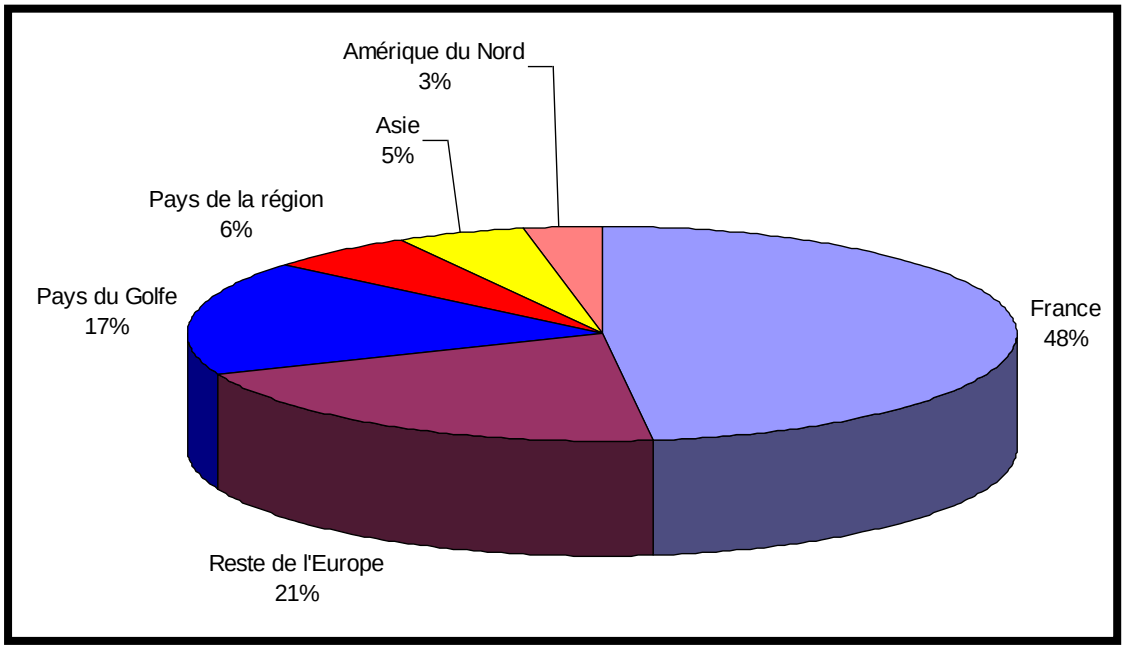
- Des documents promotionnels et informatifs détaillés disponibles à l'ONTD
- Des sites touristiques qui font de Djibouti une destination unique et attrayante
- Des fonds marins d'une richesse et d'une diversité exceptionnelle
- Une population accueillante et forte attachante
- Un folklore préservé
- Un système de télécommunication performant : Internet et Roaming
- Une relative facilitée pour changer leurs devises et pour l'utilisation de leurs cartes de crédit
- L'obtention du visa à l'aéroport

Les premiers résultats bénéfiques pour notre pays et nos produits touristiques ont déjà été enregistrés et l'origine géographique des touristes s'est largement diversifiée.

En effet, une analyse détaillée des données de l'année 2008 nous donne les informations suivantes : 48 % des touristes sont de nationalité française et la part des touristes venants des autres pays européens y compris l'Europe de l'Est est de 21%. Une toute nouvelle clientèle venue des pays golfe représente une part importante avec près de 17% des arrivées. Les relations privilégiées de notre pays avec Dubai et l'effet Kempinski sont les principales explications de la hausse significative de cette nouvelle clientèle. Seul 5% des touristes sont venus de l'Asie et principalement le Japon. Les touristes venus des pays de la région et notamment des européens qui travaillent et résident en Ethiopie représentent 6% des arrivées. L'Amérique du Nord représente une toute

nouvelle clientèle pour notre pays et les arrivées en provenance des Etats-Unis et du Canada s'élèvent à 3%.

Répartition géographique des arrivées touristiques



D'autres actions concrètes bénéfiques pour le secteur touristique ont été réalisées par l'ONTD parmi lesquelles il convient de citer :

La diversification de l'offre touristique

Grâce au partenariat fructueux de l'ONTD et des opérateurs privés du secteur, l'offre touristique Djiboutienne est largement diversifiée avec à la fois des produits thématiques à forte notoriété tel que la plongée ou la pêche, et des produits de découverte de la nature et des richesses naturelles environnementales.

Les produits proposés sont axés sur quatre domaines principaux :

- Plongée avec les Sept Frères, le Golfe de Tadjourah, Obock, les îles Musha et Maskali, Le Goubet
- Pêche sportive avec le Goubet, Arta plage ou les Sables Blancs,

- Balnéaire avec principalement les îles Musha et Maskali, les Sables Blancs, La Goubet, Tadjourah),
- Brousse avec la découverte des principales richesses naturelles (lac Assal, lac Abbe, Fôret du Day, Le Goubet, Dittilou, Bankoualé, Randa).

L'organisation de plusieurs séminaires et ateliers de réflexion

L'ONTD est convaincu que toute option de développement touristique doit avoir une incidence effective sur l'amélioration de la qualité de vie de la population, et contribuer à l'enrichissement socioculturel de chacune de nos régions.

A travers une série de séminaires et d'ateliers de réflexion organisés sur l'ensemble du territoire national, l'ONTD s'est efforcé de porter à la connaissance des Djiboutiennes et Djiboutiens les notions suivantes:

- Présenter l'importance du tourisme et ses avantages pour le pays et les communautés locales,

- Définir et expliquer les différences culturelles entre la population locale et les touristes et apprendre aux Djiboutiens comment les gérer,

- Débattre des avantages et inconvénients des projets de développement touristique pour les communautés locales et les approches susceptibles d'entraîner la participation des communautés aux projets,

- Informer le public de l'importance du tourisme interne et de la façon dont les Djiboutiens eux-mêmes peuvent devenir des touristes dans leur propre pays.
- Faire connaître les emplois et les perspectives de carrière qu'offrent le tourisme et les possibilités de création d'entreprises touristiques,

Par ailleurs, l'ONTD, grâce au soutien indéfectible du Président de la République, a été en 2008 la cheville ouvrière de l'organisation dans notre pays du 11ème Symposium International sur le Tourisme Ecologique et Culturel.

Lors de la préparation de ce symposium, une délégation Djiboutienne s'est rendue aux Etats-Unis et au Canada dans le cadre d'un Road Show. Nous avons

fait des présentations de nos potentialités touristiques devant des professionnels du secteur, de hautes personnalités et des journalistes dans les villes de New York, Washington, Ottawa et Montréal. A souligner que le Maire de New York a adressé un courrier à la délégation Djiboutienne pour lui souhaiter la bienvenue aux Etats-Unis et l'encourager dans cette démarche originale.

Ce symposium, placé sous le haut patronage du Président de la République, a permis à notre pays de renforcer sa notoriété internationale en réunissant de nombreux pays et une multitude de journalistes venus de France, des Etats-Unis et du Canada.

Pendant toute la durée des travaux de ce symposium, Djibouti a été la capitale mondiale du tourisme écologique et culturel grâce notamment à une large couverture médiatique. Des articles intéressants ont été publiés, entre autre, dans les journaux suivants : Ecotourisme Magazine, Tourmagazine et Jeune Afrique (France), Travel Magazine (Lituanie), Golf News et Al Bayan (Dubai), Travel World News, The Herald Travel (Etats-Unis), Canadian World Traveller, Vacances Voyages (Canada).

La déclaration de Djibouti issue de ce symposium est aujourd'hui citée comme référence dans toutes les grandes réunions relatives au développement du tourisme durable.

L'ONTD a réalisé de nombreuses autres actions pour renforcer le tourisme djiboutien et mieux faire connaître les potentialités touristiques de notre pays parmi lesquelles nous citerons:

- L'instauration d'un climat de confiance entre l'Office National du Tourisme de Djibouti et les promoteurs privés du secteur touristique,

- L'invitation et l'envoi de documents promotionnels à de nombreux tours opérateurs pour les inciter à programmer la destination Djibouti dans leurs catalogues,

- La publication d'articles dans les revues et journaux spécialisés dans le tourisme tels que L'Echo touristique, Plongeur international, Pêche en mer, Océan, Plongée magazine, Subaqua, Octopus et l'Hebdo du tourisme,

- La participation de notre pays à de nombreuses manifestations touristiques internationales pour promouvoir nos potentialités naturelles et culturelles. L'ONTD a participé aux grandes

manifestations internationales suivantes : le Salon Mondial du Tourisme et des Voyages de Paris, le Salon International de la Plongée de Paris, la Bourse Internationale du Tourisme de Berlin, le Holidays Exhibition de Lugano, le Salon International du tourisme de Milan, la Foire International du Tourisme de Madrid, le Salon du Tourisme et des Voyages de Moscou et l'Arabian Travel Market de Dubaï,

- L'édition de supports promotionnels multiples et variés comme par exemple des cartes postales, des dépliants, des posters, des autocollants, des brochures,

- L'amélioration continue et la mise à jour régulière de notre site Internet,

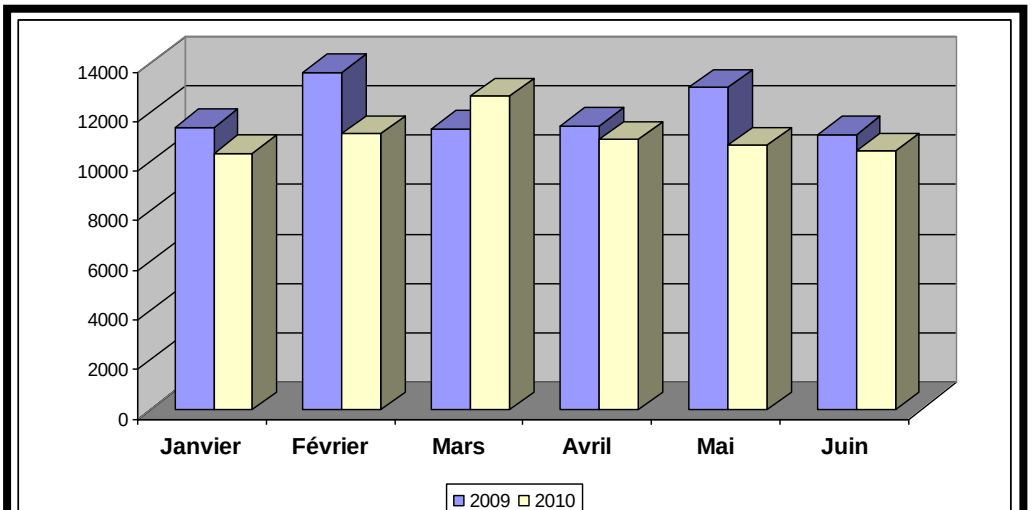
- L'édition de multiples supports promotionnels esthétiques et attrayants parmi lesquels il convient de citer : des cartes postales, des cartes de vœux, des dépliants, des brochures, des affiches, un DVD, des guides touristiques en Français et en Anglais, etc….

Au premier semestre 2010

Dans une conjoncture internationale toujours difficile et un contexte national rendu compliqué par l'arrêt brutal des vols de la compagnie Daallo Airlines, les arrivées touristiques ont accusé une baisse de près de 13% au premier semestre 2010 par rapport à la même période de l'année précédente.

Les nuitées vendues par les principaux hôtels de la capitale ont également été affectées et enregistrent au premier semestre 2010 une baisse de 8,1%.

Evolution des nuitées vendues



Conclusion

Durant toutes ces années, l’ONTD a œuvré pour la promotion et le développement du tourisme afin que ce secteur puisse contribuer à l'expansion économique de notre pays.

Il est a noté que tous les sites touristiques ont un accès terrestre ou maritime pour s’y rendre en toute sécurité. (Vous trouverez en annexe quelque site touristique).

Au niveau national, l’ONTD a expliqué à l'ensemble des acteurs du développement touristique de sauvegarder l'environnement et les ressources naturels, dans la perspective d'une croissance économique saine, continue et durable, propre à satisfaire équitablement les besoins et les aspirations des générations présentes et futures.

Les actions de l’ONTD se sont inscrites dans une logique tendant à concilier durablement protection de l'environnement, développement économique et lutte contre la pauvreté.

Au niveau international, l'ONTD, malgré ses faibles moyens financiers, a toujours pris les initiatives nécessaires pour contribuer à redonner aux touristes potentiels l'envie de voyager et de découvrir notre pays.

Grâce aux multiples actions de l'ONTD la destination touristique Djibouti est aujourd'hui aimée et appréciée pour la diversité de son patrimoine naturel et culturel, notre pays est ouvert sur le monde avec ses qualités de dynamisme, de solidarité, de modernité et d'esprit d'innovation. Les efforts de l'ONTD ont visé à faire de notre accueil une priorité pour favoriser la découverte mutuelle, le partage et l'échange. La satisfaction de tous les visiteurs, chacun d'entre eux ayant ses désirs, ses attentes, ses exigences propres, a été au cœur de l'action de l'Office National du Tourisme de Djibouti qui a œuvrer inlassablement pour fédérer autour de cette démarche l'ensemble des professionnels en relation avec les touristes, afin qu'ensemble nous puissions rendre agréable les séjours touristiques et faire de chaque touriste un client satisfait.

ANNEXE

Dorale

A une dizaine de kilomètres de la capitale, la plage de Doralé est un but favori de promenade, le vendredi (jour officiel de repos), des habitants de Djibouti.

Doralé

Les écureuils des sables trottinent à la recherche de provisions ; les taches grises des dig-digs tranchent sur l'environnement hostile ; les gazelles s'arrêtent, attentives au moindre geste, et lancent leurs pattes graciles dans les champs de pierres au premier bruit. Parfois des meutes de cynocéphales traversent la route.

Dans les oueds, peuplés de tamaris et de beaux aloès, des gravures rupestres figurent parfois sur les roches aux faces bien lisses. Des tumulus de pierres noires, de forme cylindrique, parsèment le territoire : il s'agit d'anciennes constructions et monuments de l'époque Gallas, qui détiennent peut-être la clé de l'histoire de Djibouti.

Khor Ambado

A quinze kilomètres de Djibouti, cette magnifique plage encaissée est accessible par la piste ou par la mer. On peut y camper et y trouver trois restaurants en bordure de mer.

Arta

La station climatique d'Arta, à quarante kilomètres de la capitale par une belle route bitumée, est située à près de huit cents mètres d'altitude. C'est un lieu de détente et de fraîcheur d'où l'on possède une magnifique vue panoramique sur le golfe de Tadjourah et le massif du Day.

Ali-Sabieh

Dans un cadre magnifique de montagnes rouges, ce premier « District » du sud jouit d'un climat agréable grâce à sa situation en altitude (750 m).

Il faut quitter la capitale par la route goudronnée qui conduit à la frontière éthiopienne, via Dikhil. A une trentaine de kilomètres de Djibouti, prendre à gauche au carrefour d'Arta. On parvient alors au petit village semi-nomade de Ouéa. L'oued, qui coule à son pied en hiver, a creusé une sorte de marmite, vaste réservoir naturel où viennent s'abreuver en permanence des centaines de chèvres et de chameaux.

Ali-Sabieh

Plus loin, on atteint le petit Bara, et surtout le grand Bara, grande étendue désertique de vingt-cinq kilomètres de long sur plus de dix de large qui s'étend à perte de vue. Il s'agit d'une plaine d'argile blanche, desséchée et craquelée. Deux particularités : les mirages fréquents, et l'abondance d'animaux (gazelles, digdigs, antilopes, fennecs, hyènes, chacals et chameaux). La chasse y est interdite comme dans le reste du pays.

Tadjourah

Tadjourah est une petite ville tranquille en bordure de mer. La capitale des sultans de Tadjourah, la ville aux sept mosquées, a connu ses heures de gloire lorsque les caravanes remontaient vers l'empire abyssin, bien avant la mise en service du chemin de fer. A présent, ses atouts sont balnéaires, avec ses magnifiques plages de sable blanc.

Tadjourah

Pour se rendre à Tadjourah depuis Djibouti, il faut compter deux heures et demie de bac ou trois heures et demie de boutre ou un quart d'heure par avion ou deux heures par route goudronnée (130 km). La première traversée du golfe doit nécessairement s'effectuer par mer. Beaucoup moins rapide que par voie aérienne, elle n'en présente que plus de charme.

Dans son environnement de montagnes, la ville blanche présente son visage le plus séduisant lorsqu'on l'approche par mer. Les petites cases de bois de jadis ont cédé la place aux maisons en dur, blanchies à la chaux. Ici et là, apparaissent les minarets des mosquées qui donnent à Tadjourah ce cachet si particulier qui fait tout son charme.

Randa et Bankoualé

Située à 35 km de Tadjourah et à 700 m d'altitude, le village de Randa bénéfice d'un climat frais bien agréable qui permet d'autant mieux le développement de

jardins fruitiers que les pluies abondantes qui tombent sur le proche massif du Day (17 km) lui fournissent de nombreuses sources.

Bankoualé

A un quart d'heure de Randa, l'oasis de Bankoualé et sa jolie cascade qui coule en toutes saisons constitue un autre but de promenade. Un ruisselet y alimente de petits jardins dominés par des palmiers uniques dans le pays. D'une vingtaine de mètres de hauteur, ils sont surmontés d'un épais bouquet de feuilles dressées en éventail.

La forêt du Day

Depuis Randa, une visite à la forêt primaire du Day s'impose absolument. A 1 500 m d'altitude, le climat est sans doute le plus agréable du pays. Les nuages demeurent souvent à mi-pente du mont Goda, que coiffent les vestiges d'une forêt primaire. Des genévriers géants, des acacias, des oliviers sauvages, ainsi que des jujubiers et d'autres spécimens d'une flore rayée de la surface de la terre couvrent une superficie de 3,2 km2 que l'on a érigée en parc national.

Genévriers du Day

En présence de brouillard, la condensation qui se produit est parfois considérable. Le sol, trempé comme après une averse, dégage une humidité bienfaisante qui permet aux plantes et aux arbres de subsister malgré des pluies trop espacées. L'hiver, de décembre à mars, la température descend certaines nuits à quelques degrés à peine au-dessus de zéro.

La région de Dikhil

Après avoir traversé le Grand Bara dans sa longueur, une trentaine de kilomètres de route goudronnée séparent encore l'automobiliste de Dikhil. Ils sont effectués très vite, et alors apparaît cette petite ville coquette, située sur un promontoire rocheux. A la place de ses maisons blanches et de son allée principale de laurier rose, il n'existait il y a cinquante ans qu'un groupe de petite hutte de nomades.

Dikhil

A l'heure actuelle, Dikhil s'enorgueillit de posséder une belle palmeraie d'origine très ancienne et une piscine réservoir qui date des années 35. Sa situation privilégiée en fait un lieu de passage très fréquenté entre l'Éthiopie et Djibouti. Grâce à la route goudronnée qui la relie à la capitale, la ville de Dikhil est devenue très prospère. Elle compte environ 30 000 habitants et offre aux visiteurs de petits restaurants locaux.

Pour le voyageur, Dikhil n'est cependant qu'une étape entre Djibouti et l'un des sites touristiques les plus pittoresques du territoire : le lac Abbé.

La région d'Obock

On peut se rendre à Obock par bac (3h30), par boutre (environ 4h30) ou par avion (25mn).

Aujourd'hui, cette ex-capitale abandonnée vit essentiellement du petit commerce et de la pêche. Elle compte un peu moins de 30 000 habitants, quelques restaurants, un cinéma, un centre touristique et un centre de plongée. Elle possède aussi peut-être les plus belles plages du pays, la plus importante près d'Obock abritant un cimetière marin chargé d'histoire. Pour les plongeurs, le tombant d'Obock est sans aucun doute le plus beau du golfe.

Obock

Des sources thermales et des émanations de vapeurs sulfureuses, réputées dans la région pour leurs propriétés thérapeutiques, font actuellement l'objet d'études de spécialistes, désireux d'une utilisation rationnelle. Toutefois, situées en bordure de mer, elles sont régulièrement recouvertes à marée haute.

Berceau de l'histoire coloniale de Djibouti, Obock occupe une place à part dans l'esprit et le cœur de chaque Djiboutien.

Les Mablas

Au nord-est d'Obock se trouve le massif montagneux des Mablas, encore très méconnu, qui est coiffé de la seconde forêt du pays (à 1250 m d'altitude).

Le gibier est abondant : cynocéphales en grand nombre, autruches, léopards et panthères entre autres. L'air est frais et vivifiant, et les espèces végétales sont les mêmes qu'au Day. Grâce à la présence d'une chute d'eau et de plusieurs sources qui coulent à leurs pieds.

Les Mablas

Les fervents d'alpinisme trouveront leur bonheur dans les Mablas qui offrent toutes les possibilités d'escalade, pour le débutant aussi bien que pour l'alpiniste confirmé.