



## Le secteur logistique en Éthiopie

© DG Trésor

Décembre 2018

*L'Éthiopie, l'un des 44 pays sans littoral, est tributaire à 95 % du trafic maritime via Djibouti pour le transport de ses exportations et de ses importations, ce qui entraîne des coûts logistiques élevés (30 % du PIB, contre 13% dans le monde d'après la Banque mondiale). Aujourd'hui, d'après les sources locales, le volume annuel de fret importé en Éthiopie s'élève à 13,5 M de tonnes, tandis que celui de fret exporté atteint 1,8 M de tonnes. La mise en œuvre du Growth and Transformation Plan II (GTP II) (2015/16-2019/20), le développement des parcs industriels et des ports secs et les annonces récentes concernant la libéralisation du secteur logistique – avec notamment la privatisation partielle de la société d'État Ethiopian Shipping and Logistics Services Enterprise (ESLSE) – reflètent la volonté des autorités éthiopiennes d'améliorer les performances logistiques. Ces initiatives présentent des opportunités d'investissement historiques et encourageantes pour les entreprises spécialisées dans le secteur logistique.*

### État des lieux du secteur logistique en Éthiopie

Depuis l'introduction d'un nouveau système multimodal en novembre 2011, la société publique ESLSE (*Ethiopian Shipping and Logistics Services Enterprise*) dispose d'une position de monopole en matière de transport multimodal pour les importations à destination de l'Éthiopie. En effet, toutes les importations doivent passer par **ESLSE qui est responsable du fret maritime à Djibouti et du réacheminement sous douane vers les ports secs éthiopiens. Certains importateurs se voient octroyer des exemptions** – totales ou partielles lorsqu'ESLSE garde la charge de la partie maritime – leur permettant d'utiliser les services de sociétés de logistique privées.

Désormais, **13,5 M de tonnes de marchandises sont importés en Éthiopie via les ports de Djibouti**, soit une progression de près de +60% par rapport à 2010. En ce qui concerne les **exportations depuis l'Éthiopie vers les ports djiboutiens (1,8 M de tonnes de marchandises**, trois fois plus qu'en 2010), les sociétés sont en revanche libres d'utiliser le commissionnaire de transport de leur choix.

D'ici 2023, les autorités éthiopiennes souhaitent transporter chaque année six M de tonnes marchandises *via la nouvelle liaison ferroviaire électrifiée Addis-Abeba – Djibouti (756 km, 80 km/h) mise en service le 1<sup>er</sup> janvier 2018* et construite par les sociétés chinoises CCECC et CREC. Étant donné que 95 % des échanges de fret de l'Éthiopie transitent par Djibouti, cette ligne constitue une évolution majeure pour le secteur logistique. Elle permet en effet de **réduire le coût du transport et le temps de trajet entre Djibouti et Addis-Abeba de trois jours à dix heures** et d'approvisionner directement les parcs industriels, construits le long de la ligne.

**Entre janvier et octobre 2018, plus de 300 trains de fret ont transités** sur cette nouvelle ligne. Les trains ont actuellement une capacité actuelle de 53 wagons (106 conteneurs de 20 pieds, soit 2 250 tonnes). Depuis septembre 2018, les fréquences de passage ont été doublées et **deux trains de fret circulent désormais quotidiennement entre Djibouti et le port sec de Modjo** (à 70 km d'Addis-Abeba, 62 ha, capacité de 15 000 tonnes équivalent 20 pieds (TEU)).

### La logistique, une priorité du *Growth and Transformation Plan II* (2015-2020)

Plutôt délaissée dans le GTP I (2010-2015), **l'amélioration des performances du secteur logistique occupe une place prioritaire dans le GTP II (2015-2020)**. Entre 2014/15 et 2019/20, le GTP II ambitionne en effet de : (i) réduire le temps moyen de transit des biens importés et exportés de 44 à 22 jours, (ii) réduire le temps moyen d'attente au port des produits importés de 40 à 3 jours, (iii) faire passer l'indice de performance logistique de 2,59 à 3,07, (iv) diminuer de huit points la part des dépenses logistiques dans le PIB (de 30% à 22%), (v) permettre à 90% des marchandises (au lieu de 35% en 2014) d'être transportées par voie multimodale, (vi) conteneuriser dès le départ la totalité des marchandises exportés (contre 7% en 2014).



## Les opportunités de privatisation dans le domaine de la logistique

Le secteur logistique, fermé aux étrangers jusqu'alors, a connu un **tournant majeur en septembre 2018**. En effet, en vue d'améliorer l'efficacité du secteur (comme stipulé dans le GTP II) et de favoriser le transfert de savoir-faire, la **National Logistics Strategy<sup>1</sup> a été approuvée** par le Conseil des ministres et l'*Ethiopian Investment Board* a décidé de **lever les restrictions<sup>2</sup> en matière d'investissements privés dans le secteur logistique**. Ainsi, les acteurs privés ont désormais la **possibilité de former – à hauteur de 49% – une joint-venture (JV) avec un partenaire local** spécialisé dans les services logistiques. Le groupe allemand DHL a, par exemple, profité de la Proclamation sur les PPP adoptée début 2018 pour créer une JV avec *Ethiopian Airlines* en juillet 2018.

Dans le cadre du vaste programme de privatisations – partielles – des entreprises d'État<sup>3</sup> accéléré par le nouveau Premier ministre Abiy Ahmed depuis juin 2018, le gouvernement prévoit également de **céder 40% des parts d'ESLSE**.

*Le développement du secteur logistique représente un pilier essentiel à la croissance, à l'industrialisation et à la diversification des exportations de l'Éthiopie. Le gouvernement a bien compris l'importance des efforts qu'il doit consentir pour renforcer les capacités de ses chaînes logistiques et encourage désormais le transfert de savoir-faire à travers la formation de joint-venture entre les entreprises étrangères (49%) et leurs partenaires locaux. Ces mesures devraient permettre de stimuler les investissements privés dans les prochaines années.*

Copyright - Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique d'Addis Abeba (adresser les demandes à [addisabeba@dqtresor.gov.fr](mailto:addisabeba@dqtresor.gov.fr)).

Clause de non-responsabilité - Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Auteur : Service Économique d'Addis Abeba

Rédigé par : Alice FÉRAY

Relu par : Lauriane HOUBIN, Pierre SENTENAC

<sup>1</sup> Finalisée en 2017, ce plan d'action a été réalisé par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) sur demande du gouvernement éthiopien via l'*Ethiopian Maritime Affairs Authority* (EMAA). Sa mise en place sera supervisée par l'*Ethiopia National Logistics Council* (ENALCO) et le *Logistics Transformation Office* (LTO), qui dépend de l'EMAA.

<sup>2</sup> Article 3.1(b) de la réglementation sur les investissements en Éthiopie (N° 270/2012).

<sup>3</sup> Sont notamment concernées les « Big Four », c'est-à-dire *Ethiopian Airlines*, *Ethio-telecom*, *Ethiopian Electric Power* et *Ethiopian Shipping and Logistics Services Enterprise*.