

52603



**NATIONS UNIES**  
**CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

---



Distr. : LIMITEE

E/ECA/TCD/72  
24 janvier 1990

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

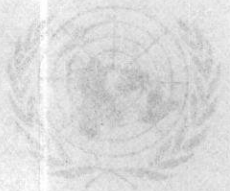
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion intergouvernementale des experts  
et hauts cadres africains sur la  
performance portuaire

Addis-Abéba (Ethiopie), 22 - 24 janvier 1990

RAPPORT DE LA REUNION INTERGOUVERNEMENTALE  
DES EXPERTS ET HAUTS CADRES AFRICAINS  
SUR LA PERFORMANCE PORTUAIRE

Document  
No. 1000  
Date: 1950



Document  
No. 1000  
Date: 1950  
Original: English

NATIONS UNIES  
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Commission économique pour l'Afrique  
Rapport sur les réalisations de la région  
et les perspectives économiques  
pour l'année 1950

Rapport de la région intergouvernementale  
des États et des pays africains  
sur la performance économique



## A. ORGANISATION

1. La réunion intergouvernementale des experts et des hauts cadres portuaires africains sur l'amélioration de la performance portuaire s'est tenue au siège de la CEA à Addis-Abéba, du 22 au 24 janvier 1990.

## B. PARTICIPATION

2. Les participants à cette réunion étaient des représentants des autorités portuaires des gouvernements africains, des organisations intergouvernementales africaines et des institutions spécialisées des Nations Unies suivants: Algérie, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Ethiopie, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie, Nigéria, Sénégal, Somalie, Tanzanie, Zaïre, Institut de gestion de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (ESAMI), Organisation internationale du travail (OIT), Association de l'administration portuaire pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique Australe (PMAESA), Association de l'administration portuaire pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale (PMAWCA), La Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD).

## C. OUVERTURE DE LA REUNION

3. La réunion a été officiellement inaugurée par Monsieur Mpekesa Bongoy, Chef de la Division des transports, des communications et du tourisme de la Commission économique pour l'Afrique au nom du Professeur Adebayo Adedeji, Secrétaire général adjoint des Nations Unies et Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, qui était retenu par d'autres obligations urgentes.

4. Dans son allocution d'ouverture, Monsieur Mpekesa Bongoy a souhaité la bienvenue aux participants et a souligné les activités de la CEA dans l'assistance au développement des ports des pays africains depuis la création de cette Commission. Ces activités étaient principalement axées sur l'amélioration des performances portuaires en général.

5. Il a informé les participants des derniers développements dans la préparation du programme de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique en insistant sur le fait que les problèmes de développement portuaire recevront l'attention voulue dans ce programme.

6. Le Chef de la Division des transports, des communications et du tourisme a ensuite résumé les principaux objectifs de la réunion y compris le suivi des recommandations adoptées au cours de la première réunion intergouvernementale des experts et des hauts cadres portuaires africains qui s'est tenue à Addis-Abéba en octobre 1987.

7. Il a lancé un appel aux participants pour qu'ils n'épargnent aucun effort pour améliorer la performance portuaire de manière à ce qu'ils soient à même de faire face aux défis des développements technologiques modernes dans le domaine du transport maritime.

8. Il a continué en disant qu'une attention particulière devrait être accordée à la question de restructuration des opérations portuaires afin que les ports soient financièrement viables et compétitifs. Il a alors invité les délégués à analyser cette question afin de recommander des mesures appropriées.

9. Monsieur Mpekesa Bongoy a mis en exergue l'importance des questions qui pourraient être soulevées au cours des exposés des représentants de l'OIT, de l'OMI et de la CNUCED et a invité les participants à considérer ces questions avec beaucoup d'attention et de sérieux.

10. Enfin, à cause de grands défis prévisibles qui sont lancés à l'avenir des ports africains, la coopération africaine interportuaire devrait être plus encouragée et, pour initier le mouvement vers la réalisation de cet objectif, un Comité directeur sur la coopération entre les ports africains pourrait être créé.

11. Monsieur M. Bongoy a conclu en souhaitant plein succès à la réunion.

#### D. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Election du bureau et organisation des travaux (Points 2 et 3 de l'ordre du jour)

12. La réunion a élu les membres du bureau suivants:

Président	:	Tanzanie
Vice-Président	:	Ethiopie
Rapporteur	:	Cameroun

13. L'ordre du jour suivant a été adopté :

1. Ouverture de la réunion
2. Election du bureau
3. Organisation des travaux
4. Rapport de la CEA sur le suivi des recommandations adoptées au cours de la réunion intergouvernementale des experts et hauts cadres portuaires africains du 29 au 31 octobre 1987 (Addis-Abéba)



- 5.1. Aspects de commercialisation des activités portuaires (CEA)
- 5.2. Le port comme point nodal dans la chaîne de transport (CNUCED).
- 5.3. Changements technologiques modernes dans les opérations portuaires et leur impact sur le travail portuaire (OIT)
- 5.4. Aspects de sécurité des opérations portuaires
6. Rapports des Associations sous-régionales de l'administration portuaire sur leurs activités et les derniers plans de développement portuaires
7. Information de la CEA sur la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1991-2000) en matière de développement des ports africains
8. Divers
9. Adoption du rapport.

14. La réunion s'est convenue de se rencontrer comme suit :

9h - 13h00

15h - 18h00

Rapport de la CEA sur le suivi des recommandations de coopération adoptées au cours de la réunion intergouvernementale des experts portuaires africains (Point 4 de l'ordre du jour)

15. Un membre du Secrétariat de la CEA a présenté le document TRANS/PORT/90/6 qui faisait état des activités de la CEA dans le domaine du suivi des recommandations issues de la première réunion des experts et hauts cadres portuaires africains qui s'est tenue à Addis-Abéba du 29 au 31 octobre 1987.

16. Dans sa présentation, il a indiqué que la mission de suivi a été effectuée à PMAWCA et à NAPMA, un questionnaire sur la performance portuaire a été distribué et un rapport a été préparé sur la performance portuaire. Le représentant de la CEA a également cité un bon nombre d'autres activités.

17. Il a attiré l'attention des participants sur le fait que même si la coopération interportuaire au niveau sous-régional se développait d'une manière satisfaisante, il n'en était pas le cas pour la coopération entre les ports des sous-régions africaines à savoir les sous-régions de l'Afrique de l'Ouest/Centrale, de l'Est/Australe et du Nord.

18. L'orateur a enfin soumis à la considération des participants la proposition de création d'un Comité directeur permanent sur la coopération. Ce Comité comprendrait les représentants des trois Associations de l'administration portuaire en Afrique, OIT, OMI, CNUCED, et CEA, ce dernier jouant également le rôle de Secrétariat. Le PNUD serait invité à participer aux réunions en tant qu'observateur.

19. Les délégués ont appuyé la proposition. Il a été décidé également que le Comité se réunirait une fois par an probablement au cours du Conseil de l'une des associations de l'administration portuaire en Afrique.

20. Les termes de référence de ce Comité comprendraient :

- Préparation du programme de coopération;
- Analyse et distribution des études disponibles aux ports et aux Associations de l'administration portuaire;
- Révision de la liste des experts portuaires africains;
- Elaboration des propositions des projets portuaires régionaux;
- Participation à la préparation du programme de la Décennie conformément aux projets portuaires régionaux.

Dans l'avenir, une des tâches de ce Comité sera d'assister dans la création d'une Association portuaire en Afrique dont les membres seront les autorités portuaires et les compagnies de manutention.

La CEA sera chargée de la préparation des réunions du Comité.

21. Un des délégués a fait remarquer que tandis que les activités de la CEA en matière de suivi des recommandations de la dernière réunion des experts portuaires ont été discutées en détail, les délégués n'ont pas rendu compte des activités de suivi de ces recommandations par les autorités portuaires nationales au niveau des gouvernements.

22. Il a alors été unanimement accepté que les représentants des autorités portuaires nationales auraient la parole immédiatement après la présentation des rapports sur les activités des Associations sous-régionales de l'administration portuaire.

23. Il a été également convenu que les rapports des autorités portuaires nationales et des Associations de l'administration portuaire devraient être étroitement liés au suivi des recommandations aux niveaux sous-régional et national.



Aspects de commercialisation des activités portuaires (Point 5.1. de l'ordre du jour)

24. L'idée maîtresse de ce document était que, pour être à même de lever les défis des technologies modernes et de la compétition avec les autres ports dans l'attraction des cargaisons, les autorités portuaires devraient s'acquitter efficacement de leurs obligations.

25. Après une longue discussion, la réunion est arrivée à la conclusion que la CEA devrait recevoir le mandat de réalisation d'une étude sur la commercialisation des services portuaires. Il a été proposé que cette étude comprenne plusieurs types d'échantillons des organisations portuaires en Afrique et qu'elle montre la performance de ces différents types en donnant les chiffres, la structure et l'organisation portuaire réels etc... Ceci permettrait aux autorités portuaires africaines d'étudier et de choisir un plan approprié à leur propre organisation. Il a été aussi recommandé que la pratique de passation des contrats de performance entre les ports et les gouvernements soit encouragée.

26. Il a été convenu que la CEA s'appliquerait à collecter les fonds afin d'entreprendre cette étude qui sera ensuite soumise à l'attention de la Communauté portuaire africaine.

Port comme point nodal dans le système de transport intégré (Point 5.2. de l'ordre du jour)

27. Le document a été présenté par le représentant de la Division du transport maritime de la CNUCED. Il a mentionné le fait que la plupart des ports des pays en développement sont plutôt conçus comme source d'emploi que de services et n'occupent donc pas souvent le rang qu'ils méritent dans l'économie nationale.

28. Il a rappelé aux participants le rôle essentiel joué par les ports en matière de promotion de l'import/export et partant le besoin de mettre en place un système de manutention efficace et rentable qui est l'un des éléments importants de tout le système de transport.

29. La conteneurisation s'est rapidement développée en Afrique et cela a abouti à des changements dans la construction portuaire, dans la conception des équipements de manutention des cargaisons, dans les niveaux et les compétences de la main-d'oeuvre et même dans la location des ports. En particulier, les ports actuellement ont besoin de terrains plus spacieux et des équipements de manutention spécialisés.

30. Il a suggéré qu'une méthode de promotion des activités dans le secteur des ports était la création d'une zone franche ou d'une zone de traitement industriel. Ceci était la première étape de développement du port en un centre de service. Le concept sous-tendant la création de ces centres étaient l'accroissement des activités portuaires allant d'une simple manutention des cargaisons à destination d'un mode de transport à un point nodal dans une chaîne de transport intégrée qui offre des services supplémentaires telles que le traitement, le stockage et la distribution des données électroniques.

31. Le principal objectif des centres de distribution était d'optimiser la collecte, le stockage et la livraison des cargaisons générales d'une manière coordonnée. Les centres affecteraient les cargaisons à différents modes de transport intérieur à longue distance, manipuleraient et stockeraient les arrivages ainsi qu'ils fourniraient les facilités de contrôle et de documentation. Ces centres permettaient aux unités de production de dégager les ports à temps, évitant ainsi la préparation d'un inventaire. Ils donnaient également la latitude aux importateurs de différer le paiement des droits de douane jusqu'à ce que les marchandises quittent le port.

32. Il a également fait allusion aux possibilités de ces centres à faciliter l'utilisation des chemins de fer ou des voies d'eau intérieures de façon à garantir un écoulement rapide des conteneurs afin de s'assurer que le mouvement des trains se faisait à des intervalles réguliers optimisant le mouvement des marchandises et partant de la réalisation de la rentabilité de l'investissement de nouvelles infrastructures. La privatisation de certains secteurs portuaires était également possible dans le cadre des centres de service.

33. Dans les discussions qui ont suivi, les participants ont été informés que l'Afrique avait une part de 12 % et de 5 % respectivement pour les marchandises chargées et déchargées à partir des pays en développement.

34. A propos de la création d'un Centre de distribution défini par la CNUCED comme un dépôt physique exploité par l'autorité portuaire ou par d'autres opérateurs (Rotterdam), pour le stockage et l'acheminement des marchandises, la délégation nigériane a suggéré que la création d'un Centre de distribution soit une étape vers la création d'une zone franche.

35. Après avoir rappelé que la création des zones franches est du ressort des gouvernements, certaines délégations ont proposé que dans le processus de leur création, on tienne compte des aspects importants suivants :

- Déréglementation;
- Problèmes de sécurité;
- Réduction des revenus douaniers pour le gouvernement.

Il a été soutenu qu'avec une sécurité efficace, la zone franche ne nécessiterait pas le paiement des frais d'entreposage sur les marchandises transbordées. De cette façon, les ports attireraient de nouvelles cargaisons. La délégation de Djibouti a fait part de sa propre expérience en matière de création d'une zone franche. Ce système a augmenté l'utilisation des ports ainsi que la génération des revenus à travers la mise en place de petites industries et l'attraction de nouvelles cargaisons à partir et à destination des pays voisins.



36. Il a été rappelé aux participants que les ports sont du ressort du gouvernement et qu'il appartient aux autorités portuaires de plaider auprès de leur conseil d'administration en faveur des avantages de création d'une zone franche.

37. Parlant de la création des centres de transbordement sélectionnés dans une sous-région, la réunion s'est convenue que cela pourrait plutôt se développer aux niveaux nationaux que sous-régionaux.

Changements technologiques modernes dans les opérations portuaires et leur impact sur le travail portuaire (Point 5.3. de l'ordre du jour)

38. Le document a été présenté par un consultant régional de l'OIT en matière des activités maritimes. Il a analysé le développement de la manutention des cargaisons depuis les années 60 et la manière dont la technologie de l'ordinateur, la conteneurisation et ses infrastructures d'appui ont été introduites dans les pays en développement, ainsi que leur impact sur les méthodes de travail intensif.

39. Au cours des 20 dernières années, les travailleurs des opérations portuaires ont senti la grande récession des opportunités d'emploi due à ces changements technologiques.

Après une recherche intensifiée, l'OIT a formulé une stratégie de formation des travailleurs portuaires. On estime qu'un million de travailleurs auront besoin d'être formés. Une grande priorité devra donc être accordée à la formation des formateurs.

40. En conclusion, il a identifié les développements possibles suivants en matière d'industrie portuaire :

- Développement des navires conteneurs toujours croissant;
- Nouvelles dimensions des conteneurs;
- Réduction du mouvement vertical en faveur de plus de mouvements horizontaux dans la manutention des conteneurs;
- Grandes répercussions résultant de l'utilisation accrue de l'ordinateur et de la technologie du robot dans l'industrie portuaire;
- Accroissement du trafic des conteneurs au profit des cargaisons de vrac;
- Le concept d'une chaîne maîtresse à travers l'organisation des logistiques;
- Normalisation des cours de formation relatifs à l'industrie portuaire;
- Amélioration des conditions de travail et de vie ainsi que de meilleures opportunités de carrière pour les travailleurs des ports.

41. Les pays en développement ont été invités à faire une analyse critique de ces développements possibles de l'industrie portuaire.

42. Au cours des discussions qui ont suivi, le consensus qui s'est dégagé était qu'il y a eu un mouvement technologique très sérieux dans l'industrie portuaire. Le changement des opérations à haute intensité de main-d'oeuvre à une haute intensité de capitaux a profité aux pays développés qui paient cher leur main-d'oeuvre.

43. Les changements dans des conteneurs normalisés ont suscité beaucoup de préoccupation dans le chef des participants. Il a été suggéré que les Etats africains membres et les Associations de l'administration portuaire soient représentés à la prochaine réunion de l'organisation des normes internationaux (ISO) sur les normes des conteneurs qui se tiendra en septembre 1990.

44. En résumé, il a été conclu que l'unitisation et la conteneurisation utilisant les conteneurs normaux acceptés par ISO étaient bénéfiques à tous dans ce sens qu'elles réduisent les coûts du transport.

Aspects de sécurité des opérations portuaires (Point 5.4. de l'ordre du jour)

45. Le document a été introduit par un représentant de la CEA car l'OMI, ne pouvant déléguer son représentant à la réunion, avait envoyé le document à la CEA. Les questions principales développées dans ce document étaient les suivantes :

- Le faible niveau de sécurité dans les ports par rapport à ce qui existe dans le transport maritime;
- Les ports et les terminaux en tant que liaisons les plus importantes et les plus coûteuses dans la chaîne de transport;
- Le manque d'attraction des ports sans sécurité pour les opérateurs du transport maritime;
- Grands risques d'accidents dans les ports ou leurs approches;
- Nécessité de formation dans les aspects de sécurité portuaire;
- Applicabilité aux ports des conventions de l'OMI (SOLAS 1974/78 et STCW 1978);
- Mesures à adopter pour améliorer la sécurité des opérations portuaires;
- Certains instituts de formation s'occupant des aspects de sécurité portuaire dans leurs programmes.



46. Il a été soutenu que compte tenu de sa nature, le port a de grands risques d'accidents dont la manipulation des bateaux le long du quai ou à l'intérieur et à l'extérieur du quai. La majorité des accidents dans les ports sont directement liés aux déficiences des bateaux et de leurs cargaisons.

47. Au cours des discussions, les participants ont fait remarquer que le document de l'OMI couvrait la question de sécurité portuaire dans son sens technique original. Pour les besoins de cette réunion, le problème devrait être perçu dans un sens plus large.

48. Il existe plusieurs aspects de sécurité portuaire. On peut citer la sécurité commerciale, la sécurité technique, la sécurité de la vie etc. Il a été souligné que la sécurité portuaire est souvent compromise par le manque d'éthique et de comportement responsable au travail.

49. Les participants ont soutenu que les ports devraient entretenir une étroite collaboration et adopter une attitude commune dans la solution des problèmes de sécurité.

50. Il a été recommandé à la CEA, dans le cadre du suivi des délibérations, qu'elle analyse systématiquement les problèmes existants dans tous les domaines de sécurité portuaire et qu'elle soumette régulièrement ses analyses à l'attention des autorités portuaires respectives, directement ou par le biais des Associations de l'administration portuaire.

Rapport des Associations des administrations portuaires sur leurs activités et les derniers plans de développement portuaire (Point 6 de l'ordre du jour)

Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

51. Au nom du Président de la PMACWCA, le Secrétaire général de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale, en préliminaire de son exposé sur les activités de cette Association, a remercié la CEA pour le soutien qu'elle apporte à l'Association pour la gestion des ports. Il a précisé que les ports ayant un rôle capital à jouer dans le processus de développement, on comprend aisément la nécessité de faire participer les associations de gestion des ports aux travaux de préparation de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Il a rappelé que le 15ème Conseil de l'Association a été abrité par le Cameroun l'année dernière et que lors de la réunion intergouvernementale tenue du 29 au 31 octobre 1987, l'étude de la performance des ports africains était le sujet à l'ordre du jour. L'Association a été intimement associée aux travaux et partage en conséquence les charges pour la mise en oeuvre des recommandations issues de cette réunion.

52. Pour illustrer son intervention, le Secrétaire général de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre s'est référé à deux documents de la Conférence qui sont:

- a) Voies et moyens pour améliorer la performance des ports africains (TRANS/PORT/90/6 du 11 janvier 1990);
- b) Recommandations de la réunion intergouvernementale des directeurs et des cadres supérieurs des ports africains sur les voies et moyens d'améliorer le rendement portuaire en Afrique.

53. S'agissant du premier document, il a traité de l'aspect de suivi des recommandations. C'est dans ce cadre, a-t-il poursuivi, que la CEA a dépêché une mission au secrétariat de Lagos du 5 au 9 juillet 1988. Le Secrétariat de l'Association soutient les recommandations issues de ces assises. Un rapport a été élaboré par la CEA - TRANSCOM/72 - sur la base d'un questionnaire auquel les membres de l'Association ont massivement répondu.

Harmonisation de la réglementation des ports de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale

54. Le document préparé par la CEA, à cet effet, a été examiné lors de la tenue du 14ème Conseil de l'Association en décembre 1988. Le problème de complexité juridique a été mis en exergue.

55. A la fin de la session du 15ème Conseil d'administration, il a été proposé que la gestion soit confiée à un Comité qui vient d'être créé. La CEA, la CNUCED et l'OIT ont été invités à apporter leur soutien. Le Comité poursuivra ces travaux et présentera son rapport lors du 16ème Conseil prévu pour décembre 1990.

Préparation de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique :

56. L'Association a salué la décision prise par la CEA d'associer l'Association à la préparation de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II). L'Association a participé aux travaux du Comité de coordination interinstitutions (CCII). Elle a soumis une liste de projets à inclure dans le programme de la seconde Décennie. Dans le cadre de la 15ème réunion du Conseil, la CEA a présenté un document sur les objectifs, les stratégies et les directives pour la préparation du programme de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1991 - 2000). Dès lors, tous les membres de l'Association se sont familiarisés avec le programme de la seconde Décennie.



Echanges d'informations

57. Au cours de la réunion tenue à Addis Abéba en 1987, des échanges d'informations ont eu lieu entre les trois Associations. La liste exhaustive de toutes les recherches depuis 1977 a été distribuée lors de la réunion du 14ème Conseil tenue en décembre 1988 et copie a été donnée à la CEA pour transmission éventuelle aux Organisations sœurs.

58. Le Secrétaire général a annoncé qu'une réunion conjointe des deux Associations (PMAWCA et PMAESA) est prévue en octobre 1990.

59. S'agissant du répertoire des Experts portuaires africains, les travaux ont commencé en 1987 pour déboucher sur l'établissement d'un Almanach. Une liste des Experts a été envoyée à la CEA en août 1989 par le Secrétariat de l'Association.

60. L'Association a entrepris l'organisation d'un certain nombre de séminaires et de symposia. A ce jour, 9 séminaires et 5 symposiums ont été organisés par l'Association. Les recommandations issues de ces séminaires et symposia ont connu un résultat positif.

61. Dans le domaine de la formation, des efforts ont été effectués, efforts qui ont abouti à la création du Centre de formation des manutentionnaires à Cotonou, et le Centre de mécanique pour l'entretien d'aide à la navigation qui sera finalisé avec le concours du PNUD.

62. Le Secrétaire général de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a saisi l'occasion de ce séminaire pour informer les participants sur les diverses mesures prises par son organisation pour conduire les activités de l'Association. Ces mesures concernent aussi bien les études de factibilité, l'harmonisation, la coordination, la constitution de fonds d'interventions que les missions prospectives en direction des autres Associations de gestion des ports africains.

63. S'agissant du document sur les performances des ports présenté à la réunion, le Secrétaire général de l'Association a réfuté les données statistiques contenues dans ce document. Il a précisé, à cet effet, que depuis 1987, la performance des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a été améliorée et les nouvelles données statistiques disponibles au Secrétariat de l'Association seront communiquées à la CEA.

Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (PMAESA)

64. Le Secrétaire général de cette Association a donné un bref aperçu des activités de son Association, et insisté sur les conditions difficiles dans lesquelles elle est née. Il a expliqué que la formation de PMAESA a été réalisée en 1971. Suite à la décision de la Conférence des ministres africains qui s'est tenue à Tunis en 1971.

65. Grâce à l'appui et au soutien de la CEA, l'Association a pu évoluer jusqu'en juin 1989 où le gouvernement du Kenya a accepté d'abriter le secrétariat. Il faut préciser que jusqu'à cette date, c'est la CEA qui a assuré le secrétariat de l'Association qui n'avait pas encore de Secrétaire général propre.

66. Le Secrétaire général de l'Association a été nommé au cours de la 15ème réunion du Conseil qui s'est tenu à Khartoum (Soudan) du 23 au 27 janvier 1989. Le Secrétaire général a précisé que plusieurs projets dont des séminaires n'ont pas pu être concrétisés faute de moyens.

67. A cette date, 16 Conseil et 10 réunions du Comité exécutif ont été tenus. Des recommandations importantes ont été formulées mais elles n'ont pu être mises en oeuvre avant la nomination du Secrétaire général pour en assurer le suivi. Le Secrétaire général a souligné que certains pays membres ont cessé de payer leurs contributions annuelles, sauf la Zambie, qui a repris le paiement des cotisations. Il a donc invité les autres membres à s'acquitter de leurs cotisations.

S'agissant des informations, le Secrétariat, faute de moyens, ne dispose pas de toutes les informations.

68. Le Secrétaire général a rendu hommage à la CEA et à l'OIT pour leur assistance et leur coopération dans l'effort de renforcement de PMAESA leur a demandé de continuer dans la même voie.

69. Le Secrétaire de la CEA a attiré l'attention de la réunion sur les conséquences de cette situation et a invité les participants à réfléchir sur les voies et moyens à rechercher par le continent africain face aux exigences de l'Europe de 1992, le secteur des ports étant un secteur clé du développement des transports.

70. Les participants ont demandé à la CEA de faire les démarches nécessaires en vue d'exprimer l'inquiétude des responsables de la gestion des ports. Des recommandations devront être faites dans ce sens par la CEA aux Etats membres pour les actions à entreprendre dans le domaine des ports.

Information de la CEA sur la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1991-2000) en matière de développement des ports africains (Point 7 de l'ordre du jour)

71. Un représentant du Secrétariat a présenté un rapport sur les préparations du programme de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II). Il a brièvement décrit le programme de la première Décennie (1978-1988) en mettant un accent particulier sur les résultats des projets du secteur portuaire qui ont atteint plus de 50 % du taux de mise en oeuvre.



72. En parlant du programme global de la Décennie, il a été affirmé que l'expérience acquise au cours du programme de la première Décennie a encouragé les Etats africains à déclarer un programme d'une seconde Décennie afin de continuer les efforts amorcés au cours de la première. Il a été convenu en particulier que les objectifs de la première Décennie restaient valables mais que les stratégies devaient être changées. C'est pour cela que la préparation de la seconde Décennie met un plus grand accent sur la participation des Etats membres, des Organisations africaines sous-régionales et sous-sectorielles dans sa préparation. A ce propos, la CEA espérait que les participants à cette réunion joueraient un rôle actif soit dans leurs comités nationaux de coordination respectifs, soit dans leurs groupes de travail sous-sectoriels sur les ports qui ont été mis sur pied pour préparer le programme.

73. Enfin, la CEA a informé la réunion que les ministres africains chargés du programme de la Décennie ont mis sur pied un Comité de mobilisation de ressources pour assister à la mobilisation des ressources financières et techniques pour la préparation et la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Il est espéré que ce Comité sera en mesure d'accroître le succès du programme.

74. Dans les discussions qui ont suivi, les participants ont exprimé leurs préoccupations en ce qui concerne les investissements des Etats en matière d'infrastructure portuaire ainsi que le statut opérationnel (exemple : étendue de l'autonomie) des autorités portuaires. A ce sujet, il a été proposé que le programme de la Décennie s'occupe également de ces questions politiques pertinentes.

#### Questions diverses (Point 8 de l'ordre du jour)

75. Le représentant de la CNUCED a informé les participants d'un projet UNDP/WORLD BANK/ILC/IMO/UNTACDA/ECA relatif aux études de cas dans le domaine des Ressources humaines et arrangements institutionnels dans les Ports, Chemins de fer, Routiers et Transport multimodal. Cette étude porte sur 4 ports de l'Afrique à savoir : Dakar, Abidjan, Assab et Mombasa. Les domaines explorés sont les suivants : Contrôle général, administration générale, approvisionnement, opérationnel, financier, gestion des ressources humaines.

76. Le résultat de cette étude sera diffusé dès la fin des travaux.

77. Le représentant de la CNUCED a également saisi cette occasion pour annoncer que son Organisation organise à Genève, du 17 au 21 septembre 1990 une réunion intergouvernementale des experts portuaires sur les questions de transbordement, d'informatisation, de l'entretien et de la manutention des équipements portuaires, ainsi que de la coopération interportuaire. Les participants ont suggéré que cette réunion rassemble non seulement les autorités portuaires mais aussi les compagnies nationales de manutention.

78. Le projet de rapport de cette réunion a été adopté moyennant quelques amendements.

79. Après l'adoption du rapport, le Chef de TCTD a demandé aux participants d'évaluer la réunion et de mentionner les domaines qui doivent être améliorés par le Secrétariat dans l'avenir. Le représentant de la CEA a invité les participants à discuter de la question en toute franchise.

80. Dans les discussions qui ont suivies, les remarques suivantes ont été faites :

- a) Les invitations aux réunions devraient parvenir longtemps à l'avance car l'invitation tardive de cette réunion empêchera les pays de participer.
- b) Les prochaines réunions devraient se concentrer sur des questions moins vastes dans le domaine des ports, comme le problème de l'entretien des équipements portuaires par exemple, ou les rapports avec les utilisateurs des ports, ou les documentations portuaires etc.
- c) Tous les documents devraient être préparés aussi bien en Français qu'en Anglais, mais au cours de cette réunion, deux documents importants, ceux de IMO et CNUCED étaient seulement en anglais. En même temps, les participants étaient tous d'accord que d'une manière générale la réunion avait été bien organisée et ils en ont bien profité.

Les participants ont exhorté la CEA à continuer à organiser régulièrement les réunions des experts portuaires africaines.

81. Le représentant a remercié très sincèrement ceux qui ont discuté de sa question et a invité tous ceux qui le souhaitent à remettre leurs commentaires par écrit en y apportant leurs suggestions. Il a ensuite remercié tous les participants au nom du Secrétaire exécutif de la CEA pour avoir joué un rôle actif dans les discussions.

82. Le Président de la réunion a déclaré la réunion close le 24 janvier 1990 à 20h 15.



## LIST OF PARTICIPANTS/LISTE DES PARTICIPANTS

## ALGERIA

MR. G. BEGAINIA  
Director of Port Equipment  
Ministry of Transports  
Telex . 66 129 MINTRAS  
119, Rue Didouche Mourad  
Alger (Algeria)

MR. M. LOUHIBI  
President Port Oran  
Ministry of Transport  
Telex 22422 OPOR  
Bd Mimouni Lahcen  
Oran (Algeria)

## CAMEROUN

MR. B. FOPOSSI TEUKAM  
CADRE COMMERCIAL (SOCAMAC)  
P.O.Box 284 Douala (Cameroun)  
Telex 5537 RN  
Fax 424274

MR. E. DJONGWANE ABOUSSI  
Directeur de l'Exploitation  
(SOCAMAC)

MR. S. DIBONG  
Directeur General  
National Ports Authority

MR. F. POUNGOUÉ  
Commandant de Port

## CONGO

MR. D. NKOUNKOU  
Premier Secrétaire  
Embassy of Congo  
P.O.Box 5630  
Addis Ababa

COTE D'IVOIRE

MR. G. YAO KOFFI  
Premier secretaire  
Ambassade de Cote d'Ivoire  
P.O.Box 3668 Addis Abeba

DJIBOUTI

MR. M. ABDOULKARIM  
Commercial Manager  
P.O.Box 2107  
Port of Djibouti  
Telex 5836 DJ

ETHIOPIA

MR. BISLAT H/MICAEL  
Head of Planning  
P.O.Box 1861

Mr. Bayou Mengistu  
Head of operation  
Marine Transport Authority  
P.O.Box 1861 Addis Ababa

MR. SHIFERAW SAMSON  
A/Head Maritime Mngt. Dept.  
P.O.Box 1861

GAMBIA

MR. ABOU B. JALLOW  
Director of Operations  
Gambia Ports Authority  
P.O.Box 617  
Tlx 2235 CAMPORTS GV.  
Tel 27406/27266

GUINEA BISSAU

MR. CARLOS SPENCER  
Harbour Master  
P.O.Box 25 Bissau

MR. B. PEDRO BARRETO  
D.G. des Ports du Guinea-Bissau  
P.O.Box 382 Bissau

ALGERIA

MR. G. BEDJALIA  
Director of Port Equipment  
Ministry of Transport  
Telex 222222  
119, Rue Dismont  
Alger (Algeria)

MR. M. LOULHI  
President Port Ouan  
Ministry of Transport  
Telex 222222  
85, Rue Dismont  
Ouan (Algeria)

CAMEROON

MR. B. FOMASSI TEGNAM  
MAIRE COMMERCIAL (SOCAMAC)  
P.O.Box 284 Douala (Cameroon)  
Telex 222222  
Fax 222222

MR. E. DIONGANE ABASSI  
Director de l'Exploitation  
(SOCAMAC)

MR. S. DIBONO  
Director General  
National Ports Authority

MR. B. P. NOUNOU  
Gérant de Port

CONGO

MR. D. NOUNOU  
Premier Secrétaire  
Embassy of Congo  
P.O.Box 2230  
Addis Ababa



## REP. DE GUINEE

B. TRAORE  
 Directeur General Adjoint  
 Port Autonome  
 P.O.Box 805  
 Tel 442787/444564/  
 Telex 22276/GE/PAC

MR. F.KOUNDOUNO  
 Inspect. Gen. Adj.MTTP  
 P.O.Box 715 Conakry

MR. I.S. SOUMAH  
 Premier Secretaire  
 Ambassade de Guinee  
 Addis Ababa

## MAURITANIA

MR. M. CHEIKH ABDALLAH  
 Commercial Director  
 Noukchott Port Authority  
 P.O.Box 5103  
 Nouakchott  
 Tel (222-2) (516-76  
 Telex 538 MTN  
 Fax (222-2)516-15

## NIGERIA

MR. R.ANAH  
 Director  
 Marketing & Corporate Planning  
 Nigerian Port Authority  
 P.O.Box 12588  
 Telephone 01-631847

MR. A.M.SULEIMAN  
 Director of Operations  
 Nigerian Ports Authority  
 P.O.Box 12588  
 Tel.630403

E/ECA/TCD/72

Annexe I

Page 4

SENEGAL

MR. L.DIOUF  
Chef Division  
Port de Dakar  
P.O.Box 3195  
Tel. 234545

SOMALIA

Mr. F.ALI FATAH  
S. Representative  
Somali Ports Authority  
P.O.Box

MR. M.H. NUR  
Chairman Somali Ports Authority  
P.O.Box

TANZANIA

MR. P.M. CHOLOBI  
Director of Operations  
Tanzania Harbours Authority  
P.O.Box 9184  
Dar es Salaam,  
Telex 41346 Portreave  
Fax 32066

MR. F. MZIRAY  
Tanzania Harbours Authority  
P.O.Box 9184 Dar es Salaam,  
Telex 41346 Portreave  
Fax 32066

MR. M.O. MAUNDI  
Second Secretary  
Tanzania Embassy  
P.O.Box 1077

MR. A.S.M.JANGUO  
Director General  
Tanzania Harbour Authority  
P.O.Box 9184  
Dar es Salaam,  
Telex 41346 Portreave  
Fax 32066



ZAIRE

MR. T. WA LUMBALA  
Directeur du Departement de Ports de l'Onatra  
P.O.Box 98

OBSERVERS

ESAMI

MR. M. MARWAN RASHID  
Training Coordinator  
P.O.Box 3030, Arusha  
Tanzania

ILO

Capt. S.L. SCHUURMAN  
Regional Consultant in  
Maritime Activities  
P.O.Box 9212  
Tel. 30161/2  
Telex 41126 Interlab  
telefax 26659  
Tanzania

PMAESA

MR. NEGA NEGERE  
Secretary General  
P.O.Box 99209  
Mombasa, Kenya

PMAWCA

MR. P.N. NJIE  
Secretary General  
P.O.Box 1113, APAPA  
Nigeria

UNCTAD

MR. GARY CROOK  
Economic Affairs Officer  
Place des Nations  
1211 Geneva 10,  
Switzerland  
Telex 289696      Telefax 7339879

E/ECA/TCD/72

Annexe I

Page 6

UNDP

DR. T.I. CHIVORE  
Deputy Rep.to OAU &  
Deputy Chief Liason Office with ECA  
P.O.Box 5580

MR. SEYOUM T/WORK  
Honorary Member  
PMAESA

ECA SECRETARIAT

Prof. M. Bongoy  
Director,  
Transport, Communications and Tourism Division

Mr. S.D. Akande  
Chief,  
Transport Operations Section

Mr. P.Chechekhin,  
Port Expert

Mr. Okello  
D.Coordinator, UNTACDA

Mr. A. Tchibozo,  
Railways Expert

Mr. M. Dhliwayo  
Road Expert