

66677

1981

S

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Division des Transports, des Communications  
et du Tourisme

LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS

## TABLE DES MATIERES

### La Formation dans les Transports

#### Avant-Propos

- I. Introduction.
- II. Evaluation des possibilités actuelles de formation dans les différents modes de transport en Afrique.
  - A. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports ferroviaires.
  - B. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports routiers.
  - C. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports maritimes.
  - D. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports fluviaux et lacustres.
  - E. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports aériens.
- III. Expériences de coopération technique entre Pays Africains dans le domaine de la formation.
  - A. Utilisation collective et complémentaire des ressources humaines et matérielles de la région pour la formation des ses ressortissants.
  - B. Collaboration et participation des Pays Africains à des programmes régionaux de formation entrepris par des organismes internationaux.

IV. Obstacles à la coopération technique entre Pays Africains dans le domaine de la formation.

- A. Facteurs d'ordre Politique.
- B. Facteurs humains.
- C. Facteurs organisationnels.
- D. Facteurs d'ordre matériel.
- E. Facteurs d'ordre financier.
- F. Facteurs d'ordre psychologique.

V. Possibilités de coopération technique entre l'Afrique et les autres régions dans le domaine de la formation.

- A. En Amérique latine.
- B. En Asie.
- C. En Chine.
- E. En Union Soviétique.

VI. Bibliographie.



A la suite de la deuxième réunion du Comité-Directeur Inter-Agence (Rome, 18-19 mai 1981) pour la Conférence régionale sur la coopération technique entre pays en développement devant se tenir en 1982; la CEA en collaboration avec les organisations spécialisées des Nations Unies a été chargée d'écrire ce rapport intitulé : "La formation dans les transports et communications."

Au 14 septembre 1981, le Secrétariat de la CEA n'a reçu aucune information de la part de ces organisations dans le domaine des transports.

L'étude que nous présentons est donc une compilation des documents existants à la CEA.



Les Transports et Communications sont l'un des facteurs moteurs de l'économie des Pays africains.

La reconnaissance de ce fait a été exprimée au niveau régional et international.

En juin 1973, lors de la dixième session de l'OUA, il a été adopté une déclaration sur la coopération, le développement et l'indépendance économique qui préconisait, entre autres choses, le développement des infrastructures de transports et communications de l'Afrique en vue d'assurer l'intégration économique du continent et la mise en place d'un marché commun africain.

La Conférence des Ministres de la CEA à sa quatrième réunion tenue à Kinshasa du 24 février au 3 mars 1977, s'est déclarée consciente des difficultés et du retard considérable que connaît l'Afrique dans le secteur des transports et des communications.

La résolution 332(XIV) concernant la stratégie de développement de l'Afrique pour la 3ème décennie (document CEA, E/CN.14/INF/107/Rev.1, chapitre 8, article V) prévoit que les pays africains doivent faire du développement du transport et des communications un domaine prioritaire en lui donnant le support nécessaire "ceci étant, les transports et communications ne peuvent favoriser le progrès économique et social qu'en s'appuyant sur une main d'oeuvre qualifiée expérimentée. C'est pourquoi, conformément à la stratégie de Monrovia et au principe de l'auto-suffisance, il incombe aux pays africains d'accorder une priorité particulière à la formation d'une main d'oeuvre technique et scientifique dans le secteur des transports.

Pour atteindre cet objectif, et comme le recommande la Conférence de Buenos Aires Septembre 1978, il importe de promouvoir dans la région considérée une coopération technique dans le domaine de la formation grâce à une utilisation commune et complémentaire de leurs ressources humaines, matérielles et techniques. Tel est l'objet de ce rapport qui a été rédigé par la CEA (Division des transports et communications) sur la formation dans les transports dont les termes de référence se présentent ainsi.

.../...



## Introduction

- Evaluation des possibilités de formation actuelles
- Expérience de coopération technique entre Pays Africains
- Obstacles à la coopération technique entre Pays Africains
- Possibilité de coopération technique entre Pays Africains et les autres régions
- Conclusion et recommandations.

## II. Evaluation des possibilités de formation actuelles dans les différents modes de transport en Afrique

### A. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports ferroviaires

La formation dans ce domaine constitue une préoccupation constante des dirigeants africains et une priorité pour le développement du système ferroviaire de la région; étant donné que les chemins de fer Africains ont besoin de cadres nouveaux administratifs et techniques. D'une façon générale, le personnel recruté dans ce secteur au sortir des universités et des grandes écoles pour les postes de haut niveau subissent une formation complémentaire avant de se voir attribuer des responsabilités. Cette formation se situe à 3 niveaux : celui de la conception, de la maîtrise (cadres intermédiaires) et de la petite maîtrise (ouvriers et ouvriers spécialisés).

#### 1. Structure de formation existante au niveau de la conception :

L'Ecole Internationale Professionnelle Ferroviaire de Brazzaville (Congo).

L'Union Africaine des chemins de fer tente de promouvoir cette première grande école ferroviaire africaine.

Elle formera soit des agents en service disposant d'un haut niveau, soit des élèves titulaires du Baccalauréat qui, après 3 ou 4 années d'études auront le titre de techniciens supérieurs ou ingénieurs.

#### 2. Structure de formation existante au niveau de la maîtrise :

##### a) Sur le Plan Régional

Il existe deux centres ferroviaires à Abidjan et Yaoundé créés respectivement



pour les ressortissants de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ils assurent la formation des cadres intermédiaires destinés au service de matériel, de la traction, des voies et des bâtiments.

b) Sur le Plan National

Il existe des Instituts universitaires et des écoles spécialisées qui préparent des cadres intermédiaires. Tout comme les cadres de conception, ces derniers doivent également subir un apprentissage ferroviaire sur le tas avant de se voir affecter à des postes de responsabilité.

3. Structures de formation existantes au niveau de la petite maîtrise

Elles comprennent grâce à l'assistance de l'Union de chemin de fer Africains les Projets de création de deux centres régionaux à Lusaka (Zambie), Zaria (Nigéria) et l'extension de l'école de Warden (Egypte).

a) Le Centre international de formation ferroviaire de Lusaka (Zambie)

Il sera conçu pour les besoins en formation des réseaux de l'Est de l'Afrique (Zambie, Mozambique, Malawi, Ethiopie, Kenya, Ouganda, Tanzanie).

b) Le Centre international de formation ferroviaire de Zaria (Nigéria)

Il a été proposé par le Gouvernement Nigérian à la sixième session générale de l'UAC tenue à Lagos en octobre 1978.

c) Le Centre de Warden (Egypte)

Cet établissement en fonctionnement, appartient au Gouvernement Egyptien depuis 1977. Il accueille des étudiants étrangers (Soudanais, Zimbawéens, Zambiens, Namibiens).

L'UAC souhaite négocier avec le Gouvernement Egyptien pour qu'une partie du Centre puisse être utilisée pour la formation du personnel des réseaux de la sous-région du Nord.

Cependant, en plus des efforts conjugués au niveau régional pour la création d'écoles ferroviaires internationales, certains pays africains envisagent de développer leur propre centre de formation.



Tel est le cas du Ghana qui projette de créer une école professionnelle ferroviaire. L'enseignement dispensé dans cet institut concernera les différentes catégories de personnel et cela pour des échelons hiérarchiques variés. On s'est gardé de classer l'école ferroviaire du Ghana dans une des rubriques étant donné les différents degrés de fonction de cet établissement.

En conclusion, outre l'amélioration que l'on peut espérer dans la gestion des chemins de fer, les écoles professionnelles projetées auront un impact très positif sur la situation sociale du personnel africain en leur permettant d'avancer en promotion professionnelle.

B. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports routiers

La formation d'une main d'oeuvre qualifiée en transport routier : (techniciens gestionnaires, cadres de décision, d'exécution, ouvriers spécialisés pour ne citer que ces exemples) est considérée comme une nécessité cruciale pour la réalisation des objectifs de développement économique et social en Afrique. Ce besoin accru de personnel spécialisé est aggravé par l'expansion de la demande de transport résultant de l'accroissement récent des infrastructures routières et de l'extension des activités dans ce secteur.

Dans la plupart des pays Africains, le système de transport routier est largement géré par des personnes qui ne sont pas bien formées dans le domaine et qui accomplissent leurs tâches par suite de l'expérience acquise dans leur travail. Pour ce faire, les pays de la région considérée doivent former leurs nationaux de manière à pouvoir se passer progressivement des conseils des expatriés.

D'où la création de quelques institutions<sup>1/</sup> de formation.

---

1/ Cette liste d'institutions existante n'est pas exhaustive étant donné que nous n'avons pas effectué des visites sur place dans les pays considérés.



1. L'Institut sous-régional de gestion d'Afrique orientale et australe

Ce centre de formation régional a été créé en 1974 pour répondre aux besoins de formation du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie.

Mais, par la suite, il a été transformé en Institut sous-régional pour la formation des ressortissants de deux sous-régions.

2. Les Instituts nationaux de formation

- The Kenya Polytechnic, Kenya
- The Kaduna Polytechnic (Nigeria)
- The Enugu Institute of Management and technology (Nigeria)
- L'Institut Supérieur de l'Enseignement Technique d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
- L'Institut universitaire de technologie à Dakar (Sénégal)
- Alemgena Highway Training Centre (Ethiopie).

Évidemment ces moyens de formation sont très limités pour pallier à la pénurie de main d'œuvre qualifiée dans ce secteur. C'est pourquoi, il a été adopté dans le cadre de la décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique le Projet ROP-02 "Enquête régionale sur la formation en matière routière".

Cette étude a pour but de :

- examiner les politiques actuelles de formation dans le domaine du transport routier dans toute l'Afrique, en relation avec les insuffisances de main d'œuvre qualifiée et avec les besoins de développement économique ;
- Identifier les centres existants de formation dans le domaine de l'entretien des routes et évaluer la possibilité d'augmenter leur capacité pour satisfaire les besoins en formation des offices africains des routes ou des ministères ;
- Identifier les possibilités de coopération multinationale en vue d'éviter la sous-utilisation et le double emploi des centres de formation ;
- Effectuer les recommandations quant à la taille, la structure et la localisation des installations nécessaires.

.../...



C. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports maritimes

L'un des obstacles qui s'opposent à ce que les pays africains aient une meilleure maîtrise de leur transport maritime est la pénurie de main d'oeuvre qualifiée à tous les niveaux.

Cependant, depuis quelques temps, la formation maritime a commencé à changer dans les pays considérés grâce aux conseils, cours, et à l'assistance technique fournis par l'OMCI dans le secteur maritime, l'OIT dans le domaine de l'exploitation et du travail, et la CNUCED dans celui de la gestion commerciale et de l'administration. En outre, parallèlement aux apports techniques et financiers (PNUD) des institutions spécialisées des Nations Unies, les pays africains sont soucieux de former leurs nationaux aux métiers de la mer et activités auxiliaires. Ce sentiment se traduit par la mise en place de structures nationales, multinationales et binationales de formation tant à l'échelon moyen qu'au niveau supérieur.

1. Les structures nationales de formation maritime

a) En Afrique du Nord

- L'Institut de la Marine Marchande de Casablanca (Maroc) forme du personnel navigant,
- L'Académie Maritime Algérienne de Bou Ismail se consacre principalement à la formation de personnel navigant mais donne en outre quelques cours de gestion portuaire que peuvent suivre des stagiaires francophones de la région,
- L'Ecole Maritime Marchande à Sousse (Tunisie) est destinée principalement au personnel navigant mais donne aussi des cours d'économie et de droit des transports maritimes,
- L'Arab Maritime Transport Academy d'Alexandrie (Egypte). Cette académie dispense des cours de formation supérieure destinés au personnel navigant. Il prépare également à un diplôme d'études sur les transports maritimes et à un diplôme de droit maritime,
- La Jamahiriya arabe Libyenne construit à l'heure actuelle une école navale près de Tripoli.



b) En Afrique orientale

En Somalie

L'Ecole navale et de pêche de Mogadiscio fondée en 1971 forme des techniciens supérieurs en mécanique et en navigation.

Il existe également deux écoles en cours de réalisation : (Ecole d'Adala et Brawa. Elles seront spécialisées pour la formation de matelots, marins, pêcheurs et ouvriers d'usine de transformation.

En Ethiopie

Il existe un Projet de création d'une école de formation maritime d'une capacité de 200 élèves pour faire face aux besoins de personnel qualifié en transport maritime.

Au Kenya

Le nouvel établissement de formation portuaire : "Le Bandari Collège de Mombassa offre une grande variété de cours pour les cadres moyens et subalternes ainsi que pour les conducteurs d'engins.

En République-Unie de Tanzanie

Il existe deux établissements de formation maritime : Le Mbegani Fisheries et le Bandari College qui forment des marins pêcheurs et matelots, des officiers mécaniciens et des ouvriers spécialisés situés dans les chantiers de construction et de réparation des navires. Sous les auspices de la NORAD (Organisation norvégienne pour l'aide et le développement), la République-Unie de Tanzanie va créer une école de formation maritime. Les cours seront donnés à deux niveaux : un cours d'initiation pour les matelots; un cours pour cadets qui conduira jusqu'au niveau de capitaine au long-cours ou d'ingénieur.

Au Mozambique

Trois établissements assurent la formation maritime :

- L'Ecole de formation nautique de Maputo (escola de formacao Nautica : EFN). Cet établissement dont la capacité d'accueil est de 90 internes prépare aux grades d'officiers (pont, machine et radio) de la

.../...



navigation côtière pendant une durée d'enseignement théorique de deux ans entrecoupée de deux périodes de deux mois d'initiation à la navigation,

- Le Centre de formation de pêche de Matola d'une capacité d'accueil de 100 élèves environ forme en une durée de deux ans des officiers de pont et de machine,
- Les écoles du CEM du Sud de Beira et du Nord dont les capacités d'accueil sont estimées environ à 900 élèves forment principalement pour les chemins de fer et les ports. Elles dispensent des cours aux agents de marquage, d'arrimage, de conditionnement et aux manutentionnaires de cargo réguliers et dangereux.

c) En Afrique centrale

En Angola

Le Projet de création d'une école maritime flottant traduit la volonté du Gouvernement angolais de créer sur son territoire des facilités de formation maritime.

d) En Afrique occidentale

Au Ghana

Il existe 4 établissements de formation maritime :

- Le Nautical College de Nuanga à 10 km d'Accra d'une capacité d'accueil de 240 élèves prépare pour les métiers de capitaines et patrons de pêche, officiers pont, machine et Radio, techniciens diéselistes et de moteurs à essence, techniciens de radio électronique,
- L'école privée de pêche au Ghana : Elle a été créée à l'initiative des armements de pêche opérant au Ghana,
- L'école de manutention de la "Ghana Fongo Handling dispense des cours d'opération portuaire, de gestion de personnel, des procédures d'expédition et de documentation,

.../...



- L'école de manutention de la "Ghana Cargo Handling dispense des cours d'opération portuaire, de gestion de personnel, des procédures d'expédition et de documentation,
- L'école de Tema Ship Yard and Dryco. Il s'agit d'un projet en cours de formation visant à transformer l'actuel département du chantier naval en une véritable école dont la capacité d'accueil sera de 100 élèves,

#### Au Nigéria

Il existe un projet de création d'un Institut de formation maritime : "Le Nigéria Nautical Collège. Cet institut proposera un cours préparatoire aux métiers de la mer; un cours pour cadet qui conduira au niveau de capitaine au long-cours et d'ingénieur, un cours pour la pêche.

#### En Côte d'Ivoire

Le Centre Régional d'Enseignement et d'apprentissage maritime d'Abidjan (CREAM).

#### Au Sénégal

L'école nationale de formation maritime du Sénégal. Cet établissement forme des cadres moyens pour les métiers de la mer : élèves lieutenant de la marine marchande, élèves chef de quart machine, brevet de capacité professionnelle maritime.

#### Au Cap-Vert

L'Institut maritime national du Cap-Vert a été créé en 1975 à l'initiative de la direction des ports et de la Marine Marchande. Il a pour but de former les marins et officiers pour les services de cabotage. Il a été recommandé par l'OMCI que cette école soit transformée en école internationale pour les pays lusophones de l'Afrique.

#### e) A Madagascar

Il existe 3 établissements de formation maritime dont la compétence se limite au niveau des cadres majeurs.

.../...



- L'école nationale maritime de Majunga. Elle forme des lieutenants de pêche ou chefs de quart, des patrons de pêche, des lieutenants et des capitaines au cabotage.
- L'école de formation technique de la SECREN forme dans les spécialités de mécaniciens moteurs, formeurs de métaux en feuille, services généraux.
- L'institut national de promotion formation. Cet établissement qui bénéficie de l'assistance du PNUD/BIT (Mag/72/003) organise périodiquement des stages au profit des agents de maîtrise (diésel, électricité, automobile).

## 2. Les structures multinationales de formation maritime

### a) Le Projet d'Académie régionale des sciences et techniques de la mer à Abidjan (ASTM)

Cette future académie sera conçue pour répondre aux besoins de formation des pays francophones membres de la conférence des Ministres de transport pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Sa capacité d'accueil sera de 526 élèves et elle comprendra les écoles suivantes :

- Le Collège de l'enseignement et de l'apprentissage maritime (CEAM) qui assurera la formation des officiers subalternes et des équipages de flotte de commerce et de pêche.
- L'école supérieure de navigation (ENS) destinée à préparer les officiers supérieurs pont, machine et radio embarqués à bord des navires marchands.
- L'école supérieure des transports maritimes destinée à former le personnel d'encadrement et les cadres de gestion, des compagnies de navigation et sociétés para-maritimes; des personnels de direction administratif et portuaire, les officiers de pont, les maîtres de pont.
- Le centre de formation des transports maritimes, pour la formation des acconiers, manutentionnaires et dockers.

.../...



b) Le Projet d'Académie Régionale des Sciences et Techniques Maritimes d'Accra

Le Ghana Nautical Collège est en cours d'agrandissement. L'objectif étant d'en faire un centre régional de formation pour les pays anglophones membres de la conférence ministérielle des transports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il sera destiné à former du personnel navigant, mais des cours de gestion y seront également dispensés.

c) Le Projet d'Académie - sous-régionale des sciences et des techniques de la mer pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique Australe

L'idée de créer une académie multilingue des sciences et techniques pour l'Afrique orientale et australe a été exprimée par les responsables Africains lors de la réunion ministérielle tenue à Addis-Abéba en mai 1979.

Ce futur établissement répondra aux besoins de formation maritime des pays de la sous-région.

3. Les Projets binationaux d'établissement de formation maritime

a) La Mano River Union Training Institute

C'est un établissement de formation maritime en cours de réalisation conjointe entre le Libéria et la Sierra-Léone. Il se limite à la formation pour les deux pays des cadres moyens dont ils éprouvent le besoin. Il ne fait pas par conséquent un double emploi avec la future académie d'Accra - Cet institut prépare pour :

- La formation de matelots et le petit personnel utilisé dans le compartiment moteur,
- La formation d'officiers de pont et de machine pour les navires de pêche,
- La formation d'officiers pour navires côtiers et remorqueurs.

b) Le centre de formation nautique au Cap-Vert

Etablissement de formation maritime de réalisation conjointe par le Cap-Vert et la Guinée; a une capacité d'accueil de 100 élèves. Il a pour but de répondre aux besoins de personnel maritime des pays intéressés.



C. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports fluviaux et lacustres

La pénurie de main d'oeuvre qualifiée est l'un des principales entraves à une meilleure utilisation des voies navigables dans plusieurs pays d'Afrique.

Certains centres de formation nationaux ou régionaux orientés vers la navigation maritime se sont préoccupés de la formation du personnel de qualification moyenne en transport fluvial et lacustre. Ce n'est pas une solution à proprement parler mais plutôt un palliatif au manque de formation pour la navigation intérieure.

Actuellement, l'importance croissante de la navigation intérieure en liaison avec l'introduction des méthodes techniques modernes urge le développement du système de formation dans ce secteur.

Ainsi, les Pays Africains qui, auparavant, utilisaient un personnel en majorité expatrié ont créé quelques centres de formation visant à satisfaire leurs besoins en personnel expérimenté et à assurer le recyclage et la spécialisation du personnel existant.

Pour évaluer les possibilités actuelles de formation dans ce domaine il faut considérer d'une part les structures de formation existant en transport fluvial et lacustre et d'autre part les Projets de création de centre de formation en navigation fluviale et lacustre.

1. Les moyens de formation lacustre et fluviale existants

a) L'école pour la navigation fluviale à Kinshasa (Zaïre)

Elle prépare aux spécialités de navigation et de mécanique. Les élèves y sont recrutés parmi les candidats ayant achevé l'école secondaire. Les différents programmes d'enseignement y sont réalisés en 36 mois, six mois, quatre mois et deux ans.

Malgré néanmoins, on considère que la capacité et la localisation de l'école ne répondent pas à la moitié des besoins en formation.

.../...



b) Le centre de formation professionnelle à Banqui (République Centrafricaine)

Il a été créé il y a quelques années avec l'assistance de la République Fédérale d'Allemagne. Il prépare à la spécialité en mécanique navale fluviale. La durée du cours est de 30 mois pour un niveau professionnel correspondant à celui d'un collège technique.

L'école est prévue avec un atelier et d'autres auxiliaires de formation.

c) L'Institut central de formation pour la navigation intérieure au Caire (Egypte)

C'est un important établissement de formation qui fonctionne partiellement depuis 1977.

Les spécialités enseignées sont la navigation fluviale et la mécanique navale.

Les activités de formation envisagées à savoir : apprentissage pour bateliers (d'une durée de 6 mois), perfectionnement, recyclage et cours spécialisés (durée de trois mois) ont été effectuées partiellement à cause du nombre très faible des candidats.

Des efforts conjugués du Gouvernement, du BIT et du PNUD sont en cours en vue d'accroître le nombre des candidats et améliorer le niveau de la formation.

d) L'école de navigation intérieure à Kisumu (au Kenya) : Elle a fonctionné normalement jusqu'en 1965. Après cette date, l'activité de l'école a diminué. Le personnel enseignant s'est dispersé mais la tradition existante représente un potentiel réel pour la reprise de l'activité de l'Ecole.

e) Le Collège Nautique du Nigéria à Oran

Ouvert en 1979, est orienté surtout vers la formation du personnel nécessaire à l'industrie maritime. Il est envisagé de développer l'activité du collège par la création de 3 départements supplémentaires dont l'un d'entre eux sera destiné à satisfaire les besoins en main d'oeuvre des activités de navigation fluviale. Une condition préalable pour la création du nouveau département est la disponibilité d'un personnel enseignant compétent et qualifié.



f) L'école de navigation intérieure de Brazzaville et de Pointe-Noire (Congo)

En 1979, l'Agence Franco-congolaise de communication/voies navigables a créé deux écoles de navigation fluviale au Congo : l'une à Brazzaville, l'autre à Pointe-Noire.

- L'école fluviale de Brazzaville sert à former des ouvriers pour les chantiers fluviaux. Les candidats y sont recrutés parmi les jeunes (de 18 à 20 ans) venant de l'école secondaire. Ils suivent un cours d'introduction à l'étude des problèmes de sécurité du travail à bord des navires et à la construction des machines à vapeur et des moteurs diésels.

- L'école fluviale de Pointe-Noire est destinée à former des navigateurs et des mécaniciens.

2. Les Projets de création d'établissement de formation en transport fluvial et lacustre

a) En Angola

Il n'existe actuellement aucune école de navigation intérieure dans le pays. Le Gouvernement souhaite implanter à Lobito une structure de formation en navigation intérieure pour un personnel de niveau moyen et de haut niveau.

b) L'école d'apprentissage maritime à Port-gentil (au Gabon)

Pour répondre aux besoins futurs en personnel qualifié, un accord Franco-Gabonais de 1979 a prévu l'implantation d'une structure de formation pour le transport par voies navigables.

c) Au Malawi

L'OMCI, en tant qu'organisme d'exécution a préparé un document sur un projet : Projet (MLW/80/008) visant à créer une structure locale de formation à Monkey Bay (au Malawi). L'objectif de ce Projet est de pourvoir la formation de mécaniciens lagers et d'officiers de pont dans la navigation lacustre.

.../...



### 3. Les Projets d'Etude

Dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique, 1978-1988, on a prévu 3 Projets d'étude pour la création de centre de formation en transport fluvial et lacustre. Aussi, pour conclure à l'étude préliminaire effectuée sur la formation du personnel Africain pour la navigation intérieure (Projet RAF/80/002), on projette d'entreprendre une étude plus détaillée sur l'organisation de ces centres de formation en navigation intérieure dans la région africaine.

#### D. Evaluation des possibilités de formation existantes dans les transports aériens

Le problème de formation constitue un des éléments essentiels dans le processus du développement du transport aérien.

Les résultats de l'enquête menée par l'OACI 1974-1975 sous les auspices du PNUD ont conduit à formuler un Plan d'Action adopté par la CAFAC pour répondre aux besoins de formation des ressortissants Africains en transport aérien.

Ces mesures ont consisté notamment à entreprendre dans le cadre de la décennie des transports et communications en Afrique :

- des Projets de création d'établissements multinationaux et nationaux de formation,

- des Projets d'extention de centres de formation,

- des Projets d'achat de matériels de formation,

- des Projets d'octroi de bourses de formation.

#### 1. Projets de création de centres multinationaux et nationaux de formation dans le domaine de l'aviation civile

##### a) Le centre multinational anglophone de formation de pilotes et mécaniciens d'aéronefs d'Addis-Abéba (Ethiopie)

Il a été créé pour assurer la formation continue des pilotes, des mécaniciens et des techniciens de l'aviation des Etats Africains anglophones. Mais, il importe d'accroître sa capacité d'accueil pour faire face à la rapide progression du nombre d'élèves.



b) Le centre multinational francophone pour la formation de pilotes et de mécaniciens à Franceville/Mrangué (Gabon)

Il est prévu pour répondre aux besoins de personnel aéronautique (Pilotes et mécaniciens d'aéronefs) des différents pays francophones signataires de la convention de Libreville.

c) Le centre de formation de techniciens aéronautiques de la Somalie

Dans son enquête sur la main d'oeuvre le PNUD a souligné la nécessité de créer une petit centre de formation où seront dispensés une instruction de base et des cours de recyclage dans les disciplines aéronautiques.

d) Le centre de formation aéronautique de l'Ile Maurice

Il est prévu pour la formation des ressortissants Mauriciens dans le domaine de l'aviation civile.

2. Projets d'extention de centres nationaux de formation

a) L'Ecole de météorologie et d'aviation civile de Niamey (Niger)

Elle a été créée en 1963 pour améliorer la formation du personnel aéronautique des 13 pays membres de l'ASECNA.

Jusqu'à présent, cette école est limitée à la formation de techniciens supérieurs (circulation aérienne, électronique, électricité et météorologie).

Au cours de la conférence des donateurs organisée conjointement par le PNUD et l'OACI en mai/juin 1978, il a été décidé de former des Ingénieurs des travaux dans cette école.

b) Le centre de formation de Soroti (Ouganda)

Il fonctionne depuis 1971 et assure la formation des pilotes et des mécaniciens d'avion du Kenya, de la Tanzanie et de l'Ouganda. Ce projet relève de l'assistance supplémentaire requise par l'Afrique dans le domaine de l'aviation civile d'après le document établi par l'OACI à l'occasion de la conférence des donateurs de Genève.



c) Le centre de formation de l'Aviation Civile de Kinshasa (Zaire)

Il est prévu pour faire face aux besoins de personnel aéronautique qualifié du Zaire. Ce projet comprendra également l'assistance technique d'experts pour la définition et la mise en oeuvre de nouveaux programmes, l'octroi de bourses et l'achat de matériels.

d) L'école d'aviation de l'Afrique de l'Est (EASA) de Nairobi (Kenya)

Elle a pour mission de recruter et de former le personnel affecté aux aides à la navigation. Ce Projet relève également de l'assistance supplémentaire requise pour l'Afrique dans la domaine de l'aviation civile d'après le document établi par l'OACI à l'occasion de la conférence des donateurs de Genève.

e) L'école technique de Luanda (Angola)

L'amélioration de cette école est déjà couverte pour des Projets du PNUX/OACI. Son extension permettra d'assurer la formation des ressortissants de la Guinée-Bissau, du Cap-Vert, de Sao Tomé et Príncipe, du Mozambique.

3. Projets d'achats de matériels de formation

a) Achat d'équipement pour l'extension du centre d'information de vol de Roberts et pour l'aéroport de Monrovia (Libéria).

Ce Projet comprendra l'achat de matériels d'entraînement pour faire face à l'extension des activités du centre d'information de vol Roberts et l'achat de matériels de communication, d'aide à la navigation et de balisage lumineux pour l'aéroport de Monrovia.

b) Acquisition de matériel de communication et de construction pour l'aéroport de Seychelles.

Ce Projet vise à faire face aux besoins en matériel de télécommunication et à remettre en état les bâtiments de l'aérogare de Praslin.

.../...



c) Acquisition de matériel de construction pour l'aménagement de l'aéroport de Mogadiscio (Somalie) en vue d'adapter ses superstructures au trafic.

d) Achat de matériels aéronautiques divers pour l'aéroport de Mozambique (matériels d'aide à la navigation, matériels de communications, de lutte contre l'incendie, de secours).

e) Achat de matériels (deux bi-réacteurs, stimulateur Radar ATC), au centre de formation du personnel navigant de Zaria (Nigéria).

f) Achat de différents types de matériels aéro-portuaire (dispositifs lumineux d'approche (catégorie II), ambulance, téléimprimeur) au Rwanda.

g) Assistance technique à l'aviation civile de Sao-Tomé et Principe comportant l'achat d'aide à la navigation, d'un auto-pompe et l'installation d'un balisage.

j) Achat de matériel de lutte contre l'incendie de sauvetage et de pièces détachées de rechange pour rééquiper l'aéroport d'Angola.

#### 4. Projets d'octroi de bourses de formation

Octroi de bourses de formation pour le Personnel de l'aviation civile de la Haute-Volta, la Côte d'Ivoire, le Bénin, Madagascar, le Mali, la Guinée, le Sénégal, etc..

### III. Expériences de coopération entre Pays Africains dans le domaine de la formation

Le rôle important des transports dans le développement ne peut être rempli que si une formation professionnelle de la main d'oeuvre est assurée à tous les niveaux.

Depuis la conférence de Buenos Aires en septembre 1978, les Pays Africains, grâce à l'assistance financière et technique des organismes internationaux ont entrepris des efforts non négligeables pour mettre en



oeuvre et promouvoir la coopération technique dans le domaine de la formation du personnel.

Ces actions se traduisent généralement par l'élaboration et l'adoption de politiques globales cohérentes régionales couvrant tous les aspects de la formation de la main d'oeuvre en transport ceci étant donné :

- L'inefficacité des mesures nationales individuelles aptes à répondre aux impératifs et exigences techniques, modernes actuels de formation,
- La volonté des pays intéressés d'assurer leur autonomie collective par la mobilisation des moyens dont ils disposent.

Les stratégies développées par les pays africains pour supporter les activités de coopération technique dans la formation professionnelle consistent soit à utiliser collectivement et dans un esprit de complémentarité leurs ressources humaines matérielles pour la formation de leurs ressortissants; soit à collaborer ou participer à des Programmes régionaux de formation entrepris par des organismes internationaux (Banque mondiale, CNUCED, OMCI, OACI).

A. Utilisation collective et complémentaire des ressources humaines et matérielles de la région pour la formation de ses ressortissants

1. Création et mise à disposition (grâce à l'appui financier et technique du PNUD de la CNUCED, de l'OMCI de l'OACI) d'établissement d'enseignements supérieurs nationaux ou sous-régionaux pour la formation des ressortissants africains (n'ayant pas de telles structures d'accueil dans leurs pays d'origine).

a) Dans le domaine maritime

- L'Arab Maritime Transport Academy d'Alexandrie offre ces capacités de formation pour le perfectionnement des cadres et étudiants de la sous-région.

- En Afrique de l'Ouest, les Projets de création des académies de sciences et techniques, l'une francophone à Abidjan, l'autre anglophone à Accra constituent une volonté collective africaine de promouvoir la coopération technique dans le domaine de la formation.

.../...



b) Dans le domaine aérien

- Le centre multinational de formation de Pilotes et techniciens d'aéronefs d'Addis-Abéba prévue pour la formation du personnel d'aviation civile des Etats africains.

- L'école francophone de formation de pilotes et techniciens d'aéronefs de Franceville (Gabon).

Selon les études de besoins en formation dans le domaine de l'Aviation Civile entreprises par l'OACI en 1974-1975 sous les auspices de l'PNUD (WP/4/Refers); ce centre aura à pourvoir aux besoins de formation de 248 élèves en matière de pilotage et 135 élèves pour des cours de mécanique d'avion.

- L'extension des locaux de formation de l'Ecole technique de Luanda couvert par des Projets PNUD/OACI (Projet Ang. 76-002 /t Ang. 77/005 - Aug. 78/008) constitue un exemple de coopération technique étant entendu que ce centre servira de structure d'accueil aux candidats des anciennes colonies portugaises de la Guinée-Bissau, du Cap-Vert, du Mozambique et de Sao-Tomé et Príncipe.

2. Promotion de l'utilisation des experts africains et le développement des services de consultants africains pour les objectifs de coopération technique dans le domaine de la formation

C'est ainsi que l'OACI a indiqué que le nombre des experts en provenance des Pays africains pour la mise en oeuvre des Projets de formation n'a cessé d'augmenter, et que cet accroissement régulier devrait se poursuivre dans l'avenir, étant donné que l'OACI et ses Etats mettent d'avantage l'accent sur le développement des activités de coopération et de formation dans ce secteur.

3. Emploi des excédents d'instructeurs africains d'un pays dans un autre souffrant d'un manque de personnel qualifié.

4. Octroi des bourses d'étude de stages, de perfectionnement à leurs ressortissants pour leur formation dans des établissements existant dans la région.

.../...



B. Collaboration ou participation des pays africains à des programmes régionaux de formation entrepris par des organismes internationaux

Les experts et spécialistes africains responsables de la planification et de l'administration des systèmes pédagogiques en matière de transport assistent ou contribuent à ces programmes de formation. Ces rencontres constituent pour eux un moyen d'échanges d'idées, d'expériences sur les conceptions et perspectives futures de la formation professionnelle.

Elles peuvent revêtir plusieurs formes :

1. Stages théoriques et pratiques

- Ce sont non seulement des cours de recyclage et de perfectionnement mais aussi des débats et discussions sur des problèmes concrets ayant trait à leur travail.

C'est ainsi que l'Institut sous-régional de gestion de l'Afrique orientale et australe organise à Arusha en Tanzanie des cours sur la planification, l'évaluation et l'administration des Projets de transport pour les cadres de la sous-région intéressée par les programmes d'analyse, d'administration et de planification des Projets de transports.

Cet Institut organise aussi des cours sur la gestion des transports.

2. Séminaires et cours théoriques et pratiques

La CNUCED, par le biais de son projet Trainmar a développé des cours de formation en transport maritime afin de promouvoir et de renforcer le fonctionnement des établissements de formation maritime.

Ce Projet est en bonne voie avec la création de 3 centres de formation à Abidjan, Mombassa et Bombay. Exemple des cours de recyclage dispensés aux formateurs à Mombassa du 24 juin au 10 juillet 1980.

.../...



#### IV. Obstacles à la coopération technique entre Pays Africains dans le domaine de la formation

Toutefois, en dépit des progrès tangibles réalisés par les Pays Africains depuis la conférence de Buenos Aires pour promouvoir le développement de la coopération technique dans le domaine de la formation, il existe cependant un certain nombre de facteurs d'ordre politique, humain, organisationnel, financier constituant de sérieux handicaps à l'expansion de ces activités.

##### A. Facteurs d'ordre politique

Parmi les problèmes entravant la réalisation complète des objectifs de coopération techniques tels qu'ils sont définis par le Plan d'Action de Buenos Aires on peut citer :

1. L'absence d'appui financier, d'engagement politique vigoureux soucieux de développer une coopération viable dans le domaine de la formation entre Etats Africains.
2. Absence de coordination des programmes nationaux de formation.
3. Absence de Politique d'emploi permettant les libres mouvements de la main d'oeuvre à l'intérieur des sous-régions, ce qui faciliterait l'utilisation des excédents de main d'oeuvre qualifiée d'un pays vers un autre souffrant d'une pénurie de qualification.
4. Inexistence de système efficace d'incitation à la formation :

Prime d'encouragement, promotion afin de garder, motiver, former le personnel et leur permettre de progresser dans leur carrière. Ceci, étant donné que la motivation est la clé du succès de la formation et aussi, le personnel a besoin de sentir qu'une bonne performance durant et après le stage doit être éventuellement récompensée en salaire.



B. Facteurs humains

- Le manque de personnel adéquatement qualifié ou expérimenté à tous les niveaux

Ce phénomène lié à une sous-évaluation des besoins en formation et à la désertion des cadres vers les sociétés privées ou d'économie mixte (où des avantages et un salaire plus substantiel leur sont offerts) constitue un autre butoir au renforcement de la coopération technique entre ces pays pour la formation de leurs ressortissants.

C. Facteurs organisationnels

1. Absence d'études globales régionales sur les besoins en formation et l'élaboration de profil de main d'oeuvre

Ceci pourrait permettre de fournir des directives pour la formulation et le lancement des programmes nationaux et régionaux de formation.

2. Absence de continuité dans l'effort de formation

C'est ainsi qu'il arrive de voir interrompre plusieurs programmes de formation avec le manque d'appui financier ou le départ des consultants. Et il faudrait attendre plusieurs années pour les relancer.

3. Manque d'appui au service d'information et de placement pour faciliter la recherche et le recrutement d'experts africains
4. Absence de renseignements suffisants et précis sur la localisation des différents établissements de formation de la région.
5. Inexistence de système d'équivalence de diplôme unanimement reconnu dans la région pour faciliter l'accès dans les différents centres de formation.



D. Facteurs d'ordre matériel

1. Absence de matériels d'équipements techniques modernes adéquats pour répondre aux besoins de formation de la région.
2. Exiguité et étroitesse des structures d'accueil nationales et sous-régionales

Ce qui limite leurs capacités de formation.

E. Facteurs d'ordre financier

Il existe un grand nombre de programmes et de projets renfermant d'énormes potentialités d'auto-suffisance collective qui n'ont pu être réalisés faute de ressources financières.

F. Facteurs d'ordre psychologique

- Une certaine réticence injustifiée des bénéficiaires de bourses qui préfèrent effectuer des stages de formation dans des pays industrialisés plutôt que dans d'autres pays africains.

V. Possibilités de coopération technique entre l'Afrique et les autres régions dans le domaine de la formation

Ces possibilités de coopération entre pays africains et les autres régions existent et se caractérisent grâce au support des différentes commissions régionales. Au début, elles en globaient les activités suivantes : amélioration des communications entre l'Afrique et l'Amérique latine; Amélioration des communications entre l'Asie de l'ouest et l'Afrique; Amélioration de la navigation entre l'Asie de l'ouest et l'Afrique; Création d'un réseau routier via Egypte entre l'Asie de l'ouest et l'Afrique du Nord.

Cependant, dans le domaine de la formation la coopération technique semble être encore à ses débuts. Elle semble se limiter à des échanges de correspondance, consultations entre la CEA et d'autres commissions inter-régionales et à quelques activités de coopération. Tel est en quelques mots des exemples de coopération entre pays africains et les autres régions.



A. En Amérique latine

Les Pays de l'Amérique latine et plus précisément, le Brésil ont manifesté le désir de coopérer avec les Etats Africains dans le domaine de l'aviation civile; étant donné que leurs technologies, leurs habitudes de travail et leurs institutions peuvent s'adapter facilement en Afrique.

C'est ainsi que, (pour la réalisation des Projets suivants : Le centre multinational de formation de pilotes et techniciens d'aéronefs de Franceville; - la construction de l'aéroport de Madawala; - l'extension de l'aéroport de Praia Santiago du Cap Vert etc.) le Brésil souhaiterait offrir ses structures d'accueil pour la formation des ressortissants africains et son assistance technique pour l'équipement de leurs centres de formation.

Le Brésil aimerait également organiser des cours de formation, des séminaires pratiques et théoriques auxquels pourraient participer des experts africains.

B. En Asie

L'Indonésie est bien connue pour offrir ses moyens de formation aux ressortissants africains.

- Dans le domaine maritime, elle a reçu 3 candidats malgaches pour une formation de 15 mois en matière de vol, pilotage et mécanique.

- Dans le domaine nautique, elle a assuré la formation de 3 candidats originaires de la Tanzanie.

- Elle a également fourni il y a deux ans une équipe d'experts en merine marchande à la Tanzanie.

C. En Chine

Dans le domaine de la construction navale, la Chine a formé 22 techniciens pour assister la compagnie congolaise "Chacona pour la formation de son personnel.

D. En Union Soviétique

Le CNUCED avec la participation de l'Union Soviétique ont organisé en 1978 à l'intention des pays africains des cours dans le domaine des ports maritimes.



En outre, d'autres cours qui vont porter sur la planification, l'organisation et la gestion des voies navigables vont être dispensés.

## VI. Conclusion

En dépit des efforts substantiels entrepris par les organismes internationaux et les Etats africains pour promouvoir le développement de la coopération dans le domaine de la formation, il reste néanmoins d'importantes tâches à accomplir pour la mise en oeuvre du concept de coopération technique conformément à l'esprit du Plan d'Action de Buenos Aires, à savoir :

- Encourager l'utilisation des ressources humaines, matérielles et techniques. Ce qui atténuera la dépendance du continent vis-à-vis de l'extérieur.
- Identification des besoins en formation de la Région.
- Intensification des programmes de formation comme Codevetel et Trainmar dans le secteur des communications et transports.
- Recherche des sources de financement pour l'exécution des Projets de formation.
- Développer les activités de coopération technique entre l'Afrique et les autres régions.



## BIBLIOGRAPHIE

- Décennie des Nations Unies pour les Transports et Communications en Afrique 1978-1988, Volume II Programme d'action approuvé et liste des Projets de la phase I - 1980-1983 classés par secteur.

- Technical cooperation among developping countries TCDC/2/63  
March 1981.

- Rapport Banque Mondiale

"Central Projects note 5-01

Policy and Guidelines on Training In Bank IDA Projects.