

Distr.
LIMITEE

CEA/MULPOC/Lusaka/V
10 février 1982

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Cinquième réunion du Comité d'experts et
cinquième réunion du Conseil des ministres

Centre multinational de programmation et
et d'exécution de projets pour les Etats
de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique
australe (MULPOC de Lusaka)

Salisbury (Zimbabwe)

Réunion du Comité d'experts
17-22 mars 1982

Réunion du Conseil des ministres
23-25 mars 1982

RAPPORT INTERIMAIRE PRESENTE AUX ETATS MEMBRES SUR
LA FORMATION DU PERSONNEL AFRICAIN DANS LE DOMAINE
DES TRANSPORTS PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

RAPPORT INTERIMAIRE PRESENTE AUX ETATS MEMBRES SUR LA FORMATION DU PERSONNEL
AFRICAIN DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

1. La Résolution 332 (XIV) de la CEA relative à la Stratégie africaine pour le développement dans le cadre de la troisième Décennie de développement (document E/CN.14/INF.10/Rev.1 de la CEA) stipule que "les pays africains devraient accorder la plus grande priorité au développement des transports et des communications et lui accorder l'appui nécessaire".
2. Conformément à la résolution susmentionnée, les principaux éléments de la stratégie pour les transports fluviaux et lacustres devront être les suivants :
 - l'aménagement en commun des cours d'eau et des lacs;
 - la mise en commun des différentes possibilités offertes par les cours d'eau et les lacs;
 - le développement des transports fluviaux et lacustres (infrastructures, gestion, législation).
3. Le Plan d'action en vue de la mise en oeuvre de la stratégie de Monrovia pour le développement économique de l'Afrique met l'accent sur l'importance de la mise en valeur des ressources humaines. Le paragraphe 117 du Plan d'action susmentionné stipule notamment que : "On ne saurait exagérer l'importance des qualifications et du savoir-faire scientifiques et techniques dans le développement moderne. C'est dans ce domaine que les pays africains sont tributaires à l'excès d'une main-d'oeuvre scientifique et technique importée. Conformément au principe de l'autonomie, il est donc capital que les Etats africains accordent une priorité spéciale à la formation d'une main-d'oeuvre scientifique et technique à tous les niveaux, y compris celle des enseignants et des formateurs".
4. Il faut accorder une attention particulière à la formation du personnel africain du transport par voies d'eau intérieures. La présence d'un personnel qualifié pour l'exploitation et l'entretien des bateaux fluviaux et lacustres, donnera à certains pays africains la base indispensable au développement intégré des vastes possibilités qu'offre le transport par voies d'eau intérieures dans le continent africain.
5. Si l'on veut moderniser l'infrastructure des voies d'eau intérieures, en utilisant par exemple, des navires modernes, des nouvelles méthodes de travail, (poussage au lieu de remorquage) de barges autopropulsés, un équipement très perfectionné tel que les radars, les vendeurs acoustiques, la navigation de nuit comme de jour etc... il faut faire appel à un personnel qualifiée.
6. Les quelques établissements de formation qui existent çà et là en Afrique sont soit inefficaces soit dépourvus de moyens nécessaires pour répondre aux besoins actuels de la région. Le transport par voie d'eau intérieure souffre cruellement d'un manque de personnel qualifié à tous les niveaux, notamment en ce qui concerne le personnel des flottes fluviales et lacustres, les gestionnaires et administrateurs du transport par voies d'eau intérieures et les gestionnaires des ports intérieurs.

7. Comme suite à la Stratégie susmentionnée, la CEA a entrepris, en 1980, le projet intitulé "Formation du personnel africain pour la navigation intérieure", financé par le PNUD. L'exécution du projet comporte deux phases : première phase "assistance préparatoire", et seconde phase "la formation du personnel africain" à proprement parler.

8. Le projet porte sur 27 pays africains : Angola, Burundi, Congo, Egypte, Ethiopie, Ghana, Gabon, Gambie, Guinée, Kenya, Libéria, Malawi, Madagascar, Mozambique, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Rwanda, Sénégal, Sierra Léone, Soudan, Tchad, Zaïre et Zambie.

9. Les principaux objectifs de l'assistance préparatoire pour la formation du personnel africain en matière de navigation intérieure étaient les suivants :

- Etudier la situation des établissements de formation existants en matière de transport fluvial et lacustre dans les pays africains, leurs structures administratives et leur fonctionnement;
- Déterminer le niveau actuel des compétences en matière de transport par voies d'eau intérieures;
- Evaluer les besoins en matière de formation;
- Présenter et proposer différents programmes de formation;
- Faire des recommandations sur la meilleure orientation à suivre et sur les mesures à prendre au niveau national, multinational et international en vue du perfectionnement des bateliers et du personnel chargé de la gestion, en tenant compte du développement futur de la navigation intérieure en Afrique.

10. Cette phase d'assistance préparatoire a été confiée à deux consultants recrutés par la CEA et a été achevée vers la fin de 1980.

Le rapport intitulé "Identification du niveau actuel de qualification, estimation des besoins futurs et possibilités actuelles de formation en transport fluvial/lacustre" a été communiqué à tous les pays participants, par les soins des bureaux du PNUD établis dans ces pays.

11. Les principales conclusions de ce rapport étaient les suivantes :

- Dans de nombreux pays africains, on a accordé, ces dernières années, une plus grande attention au développement de la navigation intérieure; à cet égard, des études ont été effectuées en Egypte, au Gabon, au Ghana, au Nigeria et au Zaïre, et des études sont prévues ou sont en cours au Niger, en République-Unie du Cameroun et au Sénégal.

- les possibilités qu'offre actuellement la navigation intérieure sont considérées comme faisant partie intégrante du réseau de transport dans son ensemble, et sont en même temps étroitement liées aux activités de mise en valeur des ressources en eau. A cet égard, on peut signaler l'élaboration de plans d'aménagement des bassins des fleuves, plans qui s'inscrivent dans un cadre national (Egypte, Guinée, Gambie) ou qui se situent au niveau des commissions internationales (aménagement du fleuve Niger) et l'étude multisectorielle du bassin du fleuve Kagera.
- Dans de nombreux pays africains, la pénurie de personnel qualifié serait l'une des principales entraves à l'exploitation rationnelle des voies navigables existantes, et du matériel et des installations portuaires. Qui plus est, la pénurie du personnel hautement qualifié vient d'ajouter à la pénurie des moyens de financement pour entraver l'essor de la navigation intérieure.
- le statut social du personnel de transport fluvial qualifié n'est pas assez élevé; les conditions de vie du personnel de la flotte fluviale sont très souvent médiocres, ce qui a des repercussions néfastes sur la vie professionnelle;
- le personnel de la flotte fluviale n'est pas formé aux nouvelles techniques; l'équipement technique fait défaut à bord des bateaux; et la formation en matière d'administration, de finances et de gestion, n'a pas reçu une attention suffisante.
- Il n'existe dans la région africaine que quelques établissements de formation lesquels ne peuvent même pas répondre aux besoins immédiats en matière de formation dans le domaine des transports par voies d'eau intérieures. En dehors de l'Institut central de formation pour la navigation fluviale du Caire, les établissements existant à Bangui et à Kinshasa ont une capacité trop faible pour répondre aux besoins immédiats mêmes des pays dans lesquels ils sont situés. Les écoles de formation maritime du Ghana et de la Côte d'Ivoire ont contribué à la formation de personnel de navigation intérieure, mais cet apport demeure insuffisant.
- Les établissements existants manquent d'enseignants. Ceux-ci sont peu nombreux et l'équipement et le matériel de formation sont également insuffisants. Par ailleurs, leurs possibilités de promotion sont limitées et leurs traitements sont peu élevés.

- Dans certaines écoles de navigation fluviale, les programmes s'adressent plutôt au personnel de navigation maritime qu'au personnel de navigation intérieure, et les manuels font souvent défaut.

-Il existe, au niveau des autorités gouvernementales, un manque de coordination en ce qui concerne la pénurie de personnel; les pays ne disposent pas d'un répertoire du personnel de navigation intérieure existant. Dans la plupart des cas, ce problème repose totalement sur les entreprises ou les compagnies de transport fluvial.

12. Afin de fournir le personnel qualifié nécessaire à l'exploitation des vastes possibilités qu'offre le transport par voie d'eau intérieures en Afrique, le rapport contient les recommandations ci-après :

- a) entreprendre une étude approfondie sur l'organisation des centres de formation dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures dans la région africaine (voir le descriptif de projet figurant à l'annexe I);
- b) cette étude devra tenir compte du réseau d'établissements de formation dont la création est proposée dans ce rapport (voir annexe II);
- c) organiser régulièrement des cycles de formation de courte durée;

i) à Leningrad (URSS)

Pour la formation dans les domaines suivants :

- exploitation et gestion des ports intérieurs;
- administration, planification et exploitation du transport par voies d'eau intérieures;

ii) à Wroclaw (Pologne)

Pour la formation dans les domaines suivants :

- navigation fluviale;
- mécanique navale;

iii) à Strasbourg (France)

Pour la formation dans les domaines suivants :

- navigation fluviale;
- exploitation et administration portuaires;
- administration, planification et exploitation du transport par voies d'eau intérieures;

- iv) Et/ou dans d'autres écoles européennes de navigation intérieure (en République fédérale d'Allemagne, aux Pays-Bas, en République démocratique allemande).
- d) assurer aux formateurs et aux moniteurs une formation permanente en cours d'emploi avec la collaboration du Bureau internationale du Travail (BIT) et de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI);
- e) les commissions des fleuves et des lacs doivent, dans la mesure du possible, servir de centres de liaison en matière de formation de personnel africain (là où il n'en existe pas, il faut en créer, et il faut renforcer celles qui existent).
- f) il serait nécessaire de mettre en place dans la région africaine des réseaux d'information concernant :
 - i) le personnel de navigation intérieure existant et les besoins immédiats en matière de formation dans tous les pays africains qui pratiquent le transport par voies d'eau intérieures;
 - ii) la publication de manuels techniques, de cartes, d'atlas et d'autres matériels d'enseignement et de formation, et l'échange de ces matériels entre les écoles de navigation intérieure intéressées. Il faudrait par la suite procéder à un tel échange d'informations entre les écoles de navigation intérieures africaines et les écoles européennes.
- g) les mesures susmentionnées devront être encouragées et résolument poursuivies afin que des activités de formation dont l'insuffisance constitue actuellement un sérieux obstacle, atteignent le niveau requis, ce qui contribuera grandement au développement du transport par voies d'eau intérieures.

13. Dans le cadre de l'exécution de la seconde phase de ce projet, la CEA effectue actuellement les travaux préparatoires en vue de l'organisation d'un stage de formation de trois mois à l'intention du personnel africain de transport par voies d'eau intérieures. Ce stage aura lieu du 15 avril au 15 juillet 1982 à Leningrad (URSS).

14. Ce stage aura pour principal résultat de permettre aux 40 participants, venant de tous les pays africains intéressés, de s'initier aux nouvelles méthodes de gestion des ports intérieures d'administration et d'exploitation des flottes fluviales et lacustres.

15. Ce programme de formation, d'une durée de trois mois, dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures, intitulé "Aspects financiers, administration et planification de l'exploitation du transport par voies d'eau" comporte trois parties : aspects financiers du transport par voies d'eau, administration et planification de la flotte et de l'exploitation des ports et activités commerciales (voir annexe III).

16. En février 1982, tous les pays africains intéressés ont désigné des candidats qui devront suivre le stage qui sera organisé à Leningrad (URSS), et la CEA et les autorités du pays hôte procèdent actuellement à la sélection finale des candidats.
17. La CEA projette d'organiser régulièrement des stages de perfectionnement analogues à l'intention du personnel africain de transport par voies d'eau intérieures, les thèmes étant les mêmes que ceux proposés dans le rapport, sur le projet d'assistance préparatoire.
18. Conformément à la décision du siège du PNUD, la contribution de celui-ci à ces stages ou à des stages analogues devra sur l'avenir, être financée au titre des CIP des différents pays, dans le cadre des projets de formation nationaux spéciaux dont le Bureau régional du PNUD pour l'Afrique a proposé la création à cet fin.

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT

Projet régional pour l'AfriqueDescriptif du projet

Titre du projet : Organisation des centres de navigation intérieure dans la région africaine

Numéro du projet : Durée : 8 mois

Secteur : 75 transport et communications

Sous-secteur : 7530 transport par voies d'eau

Organismes d'exécution gouvernementaux : Ministères et organismes responsables du transport par voies d'eau intérieures

Agent d'exécution : Commission économique pour l'Afrique (CEA)

Date de démarrage prévue : Septembre 1982

Contribution des gouvernements : S.0

Contributions du PNUD : 250 000 dollars des Etats-Unis

Approuvé par :-----
Au nom de l'agent d'exécution (CEA)-----
Date-----
Au nom du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)-----
Date

PREMIERE PARTIE : CADRE JURIDIQUE

1. Le présent descriptif de projet (dénommé ci-après Plan d'opération) est l'instrument visé à l'article 1, paragraphe 2 de l'accord entre le gouvernement du pays hôte, l'Ethiopie, et le Programme des Nations Unies pour le développement portant sur l'assistance au titre de l'élément Fonds spécial du Programme des Nations Unies pour le développement, signé par les parties le 13 juillet 1960.

2. Il est entendu que les autres gouvernements participants s'engagent à soumettre le projet au même régime que celui des projets nationaux, en ce qui concerne les facilités, privilèges et immunités.

DEUXIEME PARTIE : LE PROJET

A. Objectifs de développement

Le projet vise à doter les pays africains où la navigation intérieure est pratiquée ou sera pratiquée, de personnel de transport par voies d'eau intérieures spécialisé dans les domaines suivants :

- a) navigation fluviale;
- b) navigation lacustre;
- c) mécanique navale;
- d) exploitation et gestion des ports intérieurs;
- e) administration, planification et gestion du transport par voies d'eau intérieures.

L'exécution du projet contribuera ainsi à l'amélioration des méthodes de gestion et d'exploitation et au développement du transport par voies d'eau intérieures.

B. Objectif immédiat

L'objectif immédiat du projet est d'effectuer une étude de faisabilité sur la création et/ou le développement de centres de formation dans le secteur des transports par voies d'eau intérieures, et de faire des recommandations relatives au programme d'action et aux besoins financiers pour la création et/ou le développement de ces centres.

C. Considérations particulières

Le projet s'inscrit dans le cadre des objectifs de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. La création d'écoles de navigation intérieure figure dans le programme d'action pour la première phase sous les numéros INP-01, INP-05 et INP-06.

Dans le présent descriptif du projet, il est tenu compte des recommandations de l'étude récemment effectuée par la CEA sur les besoins en matière de formation et sur les moyens de formation existants ou prévus dans le secteur des transports par voies d'eau intérieures. (L'étude a été effectuée dans le cadre du projet d'assistance préparatoire - RAF/80/002).

D Historique et justification

Le transport par voies d'eau intérieures revêt un caractère de plus en plus important dans tous les pays du monde où les voies d'eau intérieures sont navigables ou dans les cas où les réseaux sont en voie de modernisation.

Si l'on veut moderniser l'infrastructure des voies d'eau intérieures, en utilisant par exemple, les bateaux modernes, de nouvelles méthodes de travail (remplacement du remorquage par le poussage), des barges autopropulsées, un équipement ultramoderne tel que radars, sondeurs acoustiques, navigation de nuit comme de jour etc... il faut faire appel à un personnel qualifié. Nul ne peut donc contester la nécessité de former un personnel spécialisé dans les différents domaines du transport par voies d'eau intérieures en Afrique.

Les quelques établissements de formation qui existent en Afrique sont soit inefficaces, soit dépourvus des moyens nécessaires pour répondre aux besoins actuels de la région. Le transport par voies d'eau intérieures souffre cruellement du manque d'un personnel qualifié à tous les niveaux, notamment en ce qui concerne le personnel des flottes fluviales et lacustres, les gestionnaires et les administrateurs du transport par voies d'eau intérieures, et les gestionnaires des ports intérieures.

Les voies d'eau intérieures en Afrique sont essentiellement caractérisées par l'absence de liaison entre les fleuves ou rivières et les lacs. En effet, si les grands lacs naturels sont navigables, les fleuves ou rivières qui s'y jettent ou y prennent leur source ne le sont pas. Il faudra donc établir une distinction entre navigation fluviale et navigation lacustre (à l'heure actuelle, le Ghana constitue l'unique exception).

Certains pays africains s'intéressent surtout à la navigation fluviale, tandis que d'autres ne s'intéressent qu'à la navigation lacustre.

D'un point de vue technique, les connaissances et compétences nécessaires au pilotage fluvial diffèrent sensiblement de celles nécessaires à la navigation lacustre. Le capitaine d'un bateau fluvial doit connaître en détail le cours du fleuve, et doit être en mesure de reconnaître, à partir des phénomènes naturels qui se produisent à la surface de l'eau (création de vagues, forme du lit du fleuve, etc...) les bas-fonds et les hauts-fonds : les balises et autres indications n'étant pour le capitaine expérimenté que les auxiliaires lui permettant de piloter en toute sécurité.

En revanche, la navigation lacustre requiert d'autres connaissances : tracés de navigation, utilisation de compas, utilisation des appareils de sondage mécanique, navigation au radar, etc...

Il faut donc établir une distinction entre les connaissances d'un capitaine de bateau fluvial et celles d'un capitaine de bateau lacustre, ce qui ne veut pas dire que l'un ne devrait pas avoir quelques connaissances dans le domaine de l'autre.

Pour cette raison, il devrait exister, d'une façon générale, deux sortes d'écoles de navigation intérieure : l'une pour la navigation fluviale, et l'autre pour la navigation lacustre.

Etant donné que la canal Pangalanes à Madagascar présente des conditions de navigation différentes de celles des fleuves ou des lacs, on envisage de créer, à Tamatave, une école de navigation intérieure qui pourrait, en raison des conditions de navigation assez favorables, dispenser une formation accélérée.

Autrefois, lorsque la machine à vapeur était le principal moyen de propulsion des navires, la présence constante d'une ou de plusieurs personnes chargées de surveillance dans la chambre des machines et des chaudières, constituait l'une des conditions essentielles pour assurer la sécurité et l'efficacité du travail. Une nette distinction était alors faite entre le personnel navigant et le personnel mécanicien sur les bateaux à vapeur. Maintenant que les machines à vapeur ont cédé la place aux moteurs à combustion interne, et que les navires sont dotés de systèmes de télécommande des moteurs et de centres de contrôle automatique, la distinction entre les deux spécialités, à savoir la navigation et la mécanique, n'est plus guère justifié.

Pour se conformer aux pratiques établies de par le monde, il est proposé de faire subir, dans l'avenir, aux apprentis des écoles de navigation intérieure, une formation mixte portant sur les connaissances et compétences techniques aussi bien dans le domaine de la navigation que dans le domaine de la mécanique, afin d'obtenir des matelots-mécaniciens brevetés capables d'effectuer toutes les tâches aussi bien sur le pont que dans la chambre des machines.

Toutefois, à l'heure actuelle et dans un avenir proche, un tel changement dans les programmes de formation serait trop radical. Tant que le problème de l'entretien et de la réparation des navires en cas de graves avaries en route n'aura pas reçu la solution appropriée; il conviendra de continuer à faire la distinction entre le personnel navigant et le personnel du génie mécanique travaillant à bord; les deux spécialités soient distinctes l'une de l'autre. L'utilisation de services techniques et de liaisons radio entre les navires et les ports devrait toutefois permettre la fusion progressive des deux spécialités.

A cet égard, il faudra considérer la proposition tendant à faire la distinction entre les écoles de navigation intérieure qui enseignent les techniques de navigation et celles qui enseignent la mécanique navale, comme revêtant un caractère transitoire.

Un autre facteur dont il faudra tenir compte est la langue d'enseignement.

A ce propos il est proposé de créer des centres de formation pour les pays africains d'expression anglaise, française et portugaise

E. Résultats du projet

Le projet aura pour résultat l'élaboration d'un rapport portant sur :

- les aspects techniques, financiers et fonctionnels de la mise en place (ou de la remise en place), de l'extension ou du développement des centres de transport par voies d'eau intérieures, notamment en ce qui concerne :
- l'emplacement des centres de formation, leur spécialisation et leur rayonnement;

- les bâtiments (superricie, architecture, caractère fonctionnel);
- l'équipement, le matériel et les auxiliaires de formation;
- les navires-écoles;
- la capacité de formation dans chaque discipline;
- les programmes d'enseignement, les plans et programmes des disciplines de formation;
- le personnel enseignant, notamment les assistants techniques et le personnel étranger;
- le développement progressif des moyens de formation compte-tenu de l'augmentation du volume de trafic par voies d'eau intérieures, des changements dans le réseau de transport, de la modernisation des voies navigables intérieures en Afrique, de la formation mixte, etc...;
- les modalités de coopération technique avec des établissements analogues en Europe (France, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne, Pologne, République démocratique allemande, URSS);
- l'évaluation des investissements nécessaires, et du coût de fonctionnement de chaque centre de formation;
- la planification des investissements, en fonction du développement progressif proposé des centres de formation;
- l'offre de financement des investissements (y compris les contributions des gouvernements africains intéressés, les contributions du PNUD et d'autres sources éventuelles de financement).

F. Activités effectuées au titre du projet

1. Travaux préparatoires

- Elaboration du programme de travail des consultants et définition de leur mandat 1er au 30 septembre 1982
 - Sélection et recrutement d'une équipe de consultants 1er au 30 septembre 1982
 - Réunion d'information des consultants à la CEA et préparatifs pour la mission sur le terrain 1er au 31 octobre 1982
- 2 Mission sur le terrain pour recueillir les données et informations nécessaires et tenir des consultations avec les autorités compétentes des pays africains 1er novembre au 31 décembre 1982

3. Elaboration du projet de rapport par l'équipe de consultants 1er janvier au 20 février 1983
4. Tenue d'une réunion pour examiner le projet de rapport 21 au 28 février 1983
5. Elaboration du rapport final 1er au 31 mars 1983

G. Contributions

a) Contributions des gouvernements participants

Il est entendu que les gouvernements participants mettront à la disposition de l'équipe de consultants et d'experts de la CEA invités, toutes les données et informations pertinentes et tous les documents disponibles, et leur apporteront toute l'aide qu'ils pourraient demander au cours des missions sur le terrain.

b) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

La CEA désignera un responsable du projet, chargé du soutien, du contrôle et de la surveillance des activités effectuées au titre du projet. La CEA fournira également l'appui administratif au projet.

c) Contributions du PNUD

Le PNUD fournira les contributions suivantes :

i) Personnel du projet

- Traitement et indemnité journalière de subsistance des consultants (27 mois/hommes);
- Les frais de voyage et l'indemnité journalière de subsistance des consultants se rendant dans certains pays dans le cadre de leurs travaux au titre du projet;

ii) Missions

Les frais de voyage et l'indemnité journalière de subsistance des fonctionnaires de la CEA se rendant dans certains pays dans le cadre de leurs travaux au titre du projet;

iii) Appui administratif

iv) Frais divers.

H. Cadre institutionnel

Au secrétariat de la CEA, la Division des transports, des communications et du tourisme sera chargé de l'exécution du projet. Ce projet sera exécuté en étroite collaboration avec les institutions gouvernementales des pays africains intéressés.

I. Obligations et conditions préalables

Sans objet.

K. Assistance future du PNUD

Un descriptif de projet sera présenté au PNUD en vue d'obtenir une aide financière supplémentaire aux travaux de formation dans le domaine du transport par voie d'eau intérieure.

TROISIEME PARTIE : CALENDRIER DES ACTIVITES DE CONTROLE, D'EVALUATION ET D'ETABLISSEMENT
DES RAPPORTS

A. Représentant principal de projet

Le Représentant principal de projet que l'on a désigné pour ce projet un vertu du chapitre VI, para.5, section 6 du Manuel opérationnel et financier sera le Directeur du Bureau de liaison du PNUD avec la CEA et l'OUA à Addis-Abeba.

B. Evaluation

Le projet fera l'objet d'une évaluation, conformément aux politiques et procédures établies par le PNUD à cet effet. L'organisation, le mandat et le calendrier de l'évaluation seront arrêtés après consultation entre la CEA et le PNUD.

C. Rapport intérimaire et rapport final

En raison de la courte durée du projet, la CEA ne présentera qu'un rapport final du PNUD.

QUATRIEME PARTIE : BUDGET

Le budget du projet figure en annexe.

BUDGET DU PROJET COMPRENANT LA CONTRIBUTION DU PNUD (en dollars des Etats-Unis)

Région : Afrique

Projet numéro :

Titre du projet : Organisation des centres de navigation intérieure de la région africaine

10.00	Personnel engagé au titre du projet	Total		1982		1983	
		M/M (dollars)	EU	M/M (dollars)	EU	M/M (dollars)	EU
11.01	Chef d'équipe (navigateur sur voies d'eau intérieures, spécialiste de l'enseignement de la navigation fluviale et lacustre)	7	35 000	4	20 000	3	15 000
11.02	Consultant en matière de matériels d'enseignement de navires-écoles etc...	4	20 000	3	15 000	1	5 000
11.03	Consultant en matière de mécanique navale	4	20 000	3	15 000	1	5 000
11.04	Consultant en matière de gestion et d'exploitation des ports	4	20 000	3	15 000	1	5 000
11.05	Consultant en matière d'organisation, de planification et de gestion du transport par voies d'eau intérieures	4	20 000	3	15 000	1	5 000
11.06	Consultant en matière d'analyse financière, spécialiste en matière d'investissements	4	20 000	2	10 000	2	10 000
11.99	Total partiel	27	135 000	16	90 000	9	45 000

		M/M	EU	M/M	EU	M/M	EU
		(dollars)	(dollars)	(dollars)	(dollars)	(dollars)	(dollars)
13.00	Soutien administratif	15 000	10 000		5 000		
15.00	Frais de voyage	55 000	50 000		5 000		
16.00	Frais de mission	15 000	12 000		3 000		
19.00	Total de l'élément	<u>220 000</u>	<u>160 000</u>		<u>58 000</u>		
50.00	Frais divers (y compris les coûts des rapports)	20 000	5 000		15 000		
53.	Divers	10 000	7 000		3 000		
59.00	Total de l'élément	<u>30 000</u>	<u>12 000</u>		<u>18 000</u>		
99.999	Total général	<u>250 000</u>	<u>174 000</u>		<u>76 000</u>		

Annexe II

PROJET D'ORGANISATION DES CENTRES DE NAVIGATION INTERIEURE DANS LA REGION AFRICAINE

Pays	Ville	Langue	Etat d'avancement	Matières enseignées	Pays concernés	Remarques
1. Egypte	Le Caire		existe depuis 1975	a) navigation fluviale b) mécanique navale	Egypte Kenya Ouganda Soudan	Il est proposé de transformer l'institut central de navigation intérieure en centre sous-régional
2. Kénigumu	Kisumu			b) navigation lacustre c) mécanique navale e) organisation planification et gestion du transport par voies d'eau intérieures	République- Unie de Tanzanie Ouganda Kenya Zambie	à réinstaller
3. Malawi	Moukey Bay		créé	b) navigation lacustre c) mécanique navale	Malawi Zambie Zimbabwe	Projet n° MLW/80/081/A/01/19 école nationale créée en 1981 avec l'aide de l'OMCI. Il est prévu de la transformer en école sous-régionale.
4. Ghana	Accra		à créer	a)+ b) navigation fluviale et lacustre c) mécanique navale	Ghana Gambie Libéria Nigéria Sierra Léone	à créer en tant que section du collège naval existant
5. Niger	Niency		à créer	a) navigation fluviale c) mécanique navale d) gestion et exploitation des ports intérieurs e) organisation, planification et gestion du transport par voies d'eau intérieures	Bénin Côte d'Ivoire Haute-Volta Cameroun Guinée Mali Niger Tchad	à créer

6. Burundi Bujumbura	à créer	<ul style="list-style-type: none"> b) navigation lacustre c) mécanique navale d) gestion et exploitation des ports intérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> Burundi République unie du Cameroun Gabon Rwanda Tchad Zaire 	à créer
7. République centrafricaine Bengui	existe depuis 1976	c) mécanique navale	République centrafricaine	Il est prévu d'incorporer au programme les deux spécialités (a) et (d)
8. Zaire Kinshasa	existe depuis 1962	<ul style="list-style-type: none"> a) navigation fluviale c) mécanique navale e) organisation, planification et gestion du transport par voies d'eau intérieures 	<ul style="list-style-type: none"> République unie du Cameroun République centrafricaine Congo Gabon Zaire 	Il est prévu de construire de nouveaux bâtiments près du fleuve Congo/Zaire
9. Madagascar Tamatave	à créer	<ul style="list-style-type: none"> -) navigation sur les canaux c) mécanique navale 	Madagascar	Sa création devrait répondre aux conditions nautiques spécifiques au canal Pangalanes et aux langues
10. Côte d'Ivoire Abidjan	à créer	<ul style="list-style-type: none"> a) navigation fluviale c) mécanique navale d) gestion et exploitation des ports intérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> Côte d'Ivoire Mali Sénégal 	à Créer en tant qu'annexe du centre régional d'enseignement et d'apprentissage maritime

11 Angola Lobito	Portugais à créer	a.) navigation fluviale c.) mécanique navale d.) gestion et exploitation des ports intérieurs e.) organisation, planification et gestion du transport par voies d'eau intérieurs	Angola Mozambique	A créer en tant qu'annexe de l'école de navigation côtière (dont la création, à Lobito, est prévue pour 1981).
------------------	-------------------	---	----------------------	--

Nombre total des écoles 11 dont :
Ecole existantes 4 (Le Caire, Bujumbura, Kinshasa, Monkey Bay)
A réinstaller : 4 (Kisumu)
A créer en tant qu'annexe d'écoles navales existantes : 3 (Accra, Abidjan, Lobito)
A créer en tant que nouvelles écoles : 3 (Bujumbura, Niamey, Tamatave)