



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

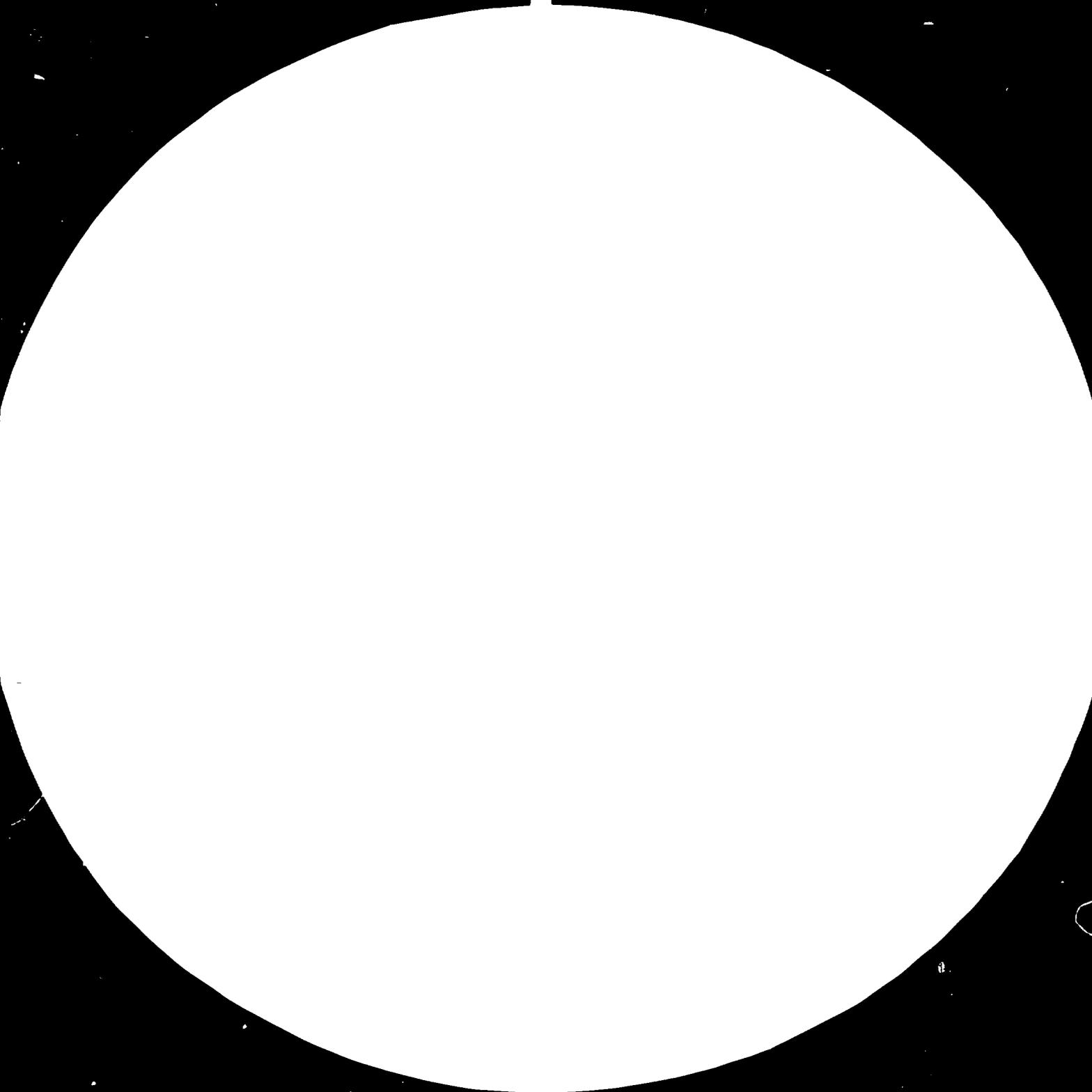
FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org





1.8 2.5



2.8 3.2 3.6 4.0 4.5 5.0 5.6 6.3 7.1 8.0 9.0 10.0

11.2 12.5 14.0 16.0 18.0 20.0 22.5 25.0 28.0 32.0 36.0 40.0

45.0 50.0 56.0 63.0 71.0 80.0 90.0 100.0

10371

Distr. LIMITEE

UNIDO/IO.407

27 janvier 1981

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

FRANCAIS

Original : ANGLAIS

(R)

ASSISTANCE TECHNIQUE A L'INDUSTRIE

DJIBOUTI -

Rapport de mission *

D'après l'étude de M. Abdelwahab, SIDFA

* Le présent rapport n'a pas fait l'objet d'une mise au point rédactionnelle.

- 2 -

INTRODUCTION

M. Abdelwahab, SIDFA, a séjourné dans la République de Djibouti du 18 au 22 novembre 1978.

Le principal objectif de sa visite était d'examiner et d'évaluer les besoins de cette nouvelle République en matière d'assistance technique à l'industrie.

Selon l'usage, l'auteur du présent rapport a établi son étude de la République de Djibouti sur une base ad hoc, conformément aux indications du Sièze de l'ONUJI.

Comme la documentation consacrée à la nouvelle République de Djibouti est des plus réduites, l'auteur s'est efforcé de recueillir autant d'informations que possible sur le pays et son économie.

Le présent rapport est divisé en trois parties. La première présente un certain nombre d'informations de base sur le pays. La deuxième en expose la situation économique et sociale et la troisième porte sur l'assistance nécessaire à l'industrie, tant à court terme qu'à long terme.

On trouvera à l'Annexe VII, jointe au présent rapport la liste des hauts fonctionnaires et autres responsables que M. Abdelwahab a été amené à rencontrer au cours de son séjour et avec lesquels il s'est entretenu.

PARTIE I

INFORMATIONS DE BASE

1. Introduction

- 1.1 Comme il a été signalé plus haut, la documentation consacrée à la nouvelle République de Djibouti est des plus réduites. Cette première partie du rapport a donc pour objet de fournir un certain nombre d'informations générales sur le pays.
- 1.2 Les informations présentées ici proviennent soit des exposés faits par des fonctionnaires ou des étrangers résidant à Djibouti, soit encore d'autres sources, qu'il s'agisse de certaines institutions du système des Nations Unies ou d'organisations telles que la Ligue des Etats arabes.

2. Naissance d'une République

- 2.1 Djibouti a obtenu son indépendance de la France le 27 juin 1977 après qu'un référendum général ait été tenu en mai de cette même année. C'est alors qu'a été instituée la République de Djibouti et qu'a été élu son premier Président.
- 2.2 On se souviendra que Djibouti a été occupé par la France de 1862 à 1977. Cette occupation n'a toutefois pris la forme institutionnelle qu'en 1896, lorsque la France a fait connaître, par une déclaration, qu'elle donnait au territoire le nom de "Somalie française". Par la suite, la France a signé un certain nombre de traités avec l'Ethiopie, l'Italie et la Grande-Bretagne afin d'obtenir la reconnaissance de cet arrangement par toutes les parties intéressées et de définir les frontières de la région avec ses voisins immédiats.

3. Localisation, superficie et morphologie

3.1 Localisation

La République de Djibouti est située sur la côte orientale de l'Afrique à l'entrée méridionale de la mer Rouge, à la hauteur du détroit de Bab Al-Mandeb. Elle est bordée au nord et au nord-ouest par l'Erythrée et en partie par l'Ethiopie. A l'ouest et au sud-ouest, elle est également bordée par l'Ethiopie tandis qu'au sud-ouest et au sud-est ce sont à la fois l'Ethiopie et la Somalie qui l'entourent. A l'est de Djibouti se trouvent le golfe d'Aden et le détroit de Bab Al-Mandeb.

La façade maritime de Djibouti est d'une longueur d'environ 800 km, et son point le plus connu est le golfe de Tadjourah.

3.2 Superficie

D'après les estimations, la superficie totale de la République s'établirait entre 22 000 et 23 500 km².

Le pays est divisé en cinq grandes circonscriptions administratives, à savoir la circonscription regroupant la capitale, Djibouti, et les zones avoisinantes et les circonscriptions d'Ali Sabieh, de Dikhil, de Tadjourah et d'Obock.

3.3 Morphologie

La République de Djibouti est traversée par une chaîne volcanique de hauteur variable, partant de l'est et se terminant dans les monts éthiopiens, à l'ouest. Certaines des montagnes y culminent à plus de 2 000 mètres au-dessus du niveau de la mer, notamment dans la partie située au nord du golfe de Tadjourah. La région montagneuse est séparée de la côte par des plaines qui, relativement larges dans le nord du pays, deviennent plus étroites à mesure que l'on avance vers le sud. La République de Djibouti compte deux grands lacs salins, le lac Assal et le lac Allol, tous deux situés au-dessous du niveau de la mer. En raison de la faiblesse des précipitations dans les zones montagneuses et de leur relative abondance dans les régions côtières ou lacustres, l'ensemble du pays se caractérise pendant la majeure partie de l'année par une absence de végétation et de pâturages. L'aridité du pays est encore accrue par le fait que rochers et sable couvrent environ 90 % du territoire.

3.4 Climat

Le climat de la République de Djibouti est chaud et extrêmement sec surtout entre mai et octobre, période pendant laquelle la température dans le nord du pays s'établit à 49°C en moyenne. En revanche, de novembre à avril, la température y est d'environ 25°C. Les régions côtières sont, quant à elles, humides, le degré hygrométrique baissant progressivement à mesure que l'on avance vers l'intérieur du pays.

3.5 Population

En raison de l'absence de relevés démographiques, on connaît mal la population du pays. Plusieurs estimations ont cependant été effectuées au cours des derniers temps. Ainsi, d'après une enquête exhaustive menée par l'Organisation internationale du Travail en 1977 et d'après, également, les indications contenues dans diverses études, publiées notamment par le Ministère de la santé, la population totale s'établirait entre 300 et 315 000. Elle comprendrait environ 10 000 européens. On estime que plus de 50 % de la population, soit environ 190 000 personnes, habitent la ville de Djibouti et ses environs. La population du district de Tadjourah serait d'environ 45 000, d'après les estimations, tandis que les districts de Dikhil et de Ali Sabieh compteraient respectivement 40 000 et 20 000 habitants. Les 20 000 autres habitants résideraient dans le district de Obock. Ces chiffres ne tiennent cependant pas compte du nombre important de réfugiés qui ont récemment afflué à Djibouti en provenance des régions avoisinantes d'Erythrée, d'Ethiopie et de Somalie. On estime que le nombre total de ces réfugiés s'établirait à l'heure actuelle à quelque 20 000.

Les frontières de la République de Djibouti sont relativement ouvertes et les migrations y sont pour l'essentiel incontrôlées. De tout temps, les habitants des régions frontalières sont passés d'un pays à l'autre à la recherche d'eau et de fourrage pour leur bétail. On en déduira qu'il est relativement difficile de calculer de façon précise la population totale.

Les deux principales tribus qui constituent la population de la République sont les Afars et les Issas.

DEUXIEME PARTIE

CONTEXTE ECONOMIQUE ET SOCIAL

1. L'économie

L'économie nationale de la République de Djibouti est longtemps demeurée une économie fondée essentiellement sur les services, qui dépendait étroitement des services fournis par le port de Djibouti, principal débouché pour les exportations éthiopiennes, et aussi du transbordement de marchandises provenant d'autres contrées et destinées à des pays situés dans les régions voisines. Il existe peu ou pratiquement pas d'agriculture, à l'exception de quelques petites zones limitées où l'on trouve des cultures maraîchères et des pâturages.

Selon les estimations, le poisson est relativement abondant, mais ne fait pas encore l'objet d'une exploitation à grande échelle.

De même on n'a pas encore découvert de minerais et l'industrie est pratiquement inexistante, comme on le verra plus en détail dans une partie ultérieure de ce document.

Il n'existe aucune estimation précise concernant le revenu national. Les seules données disponibles depuis peu ont été réunies par les autorités françaises avant l'indépendance. D'après celles-ci, le produit intérieur brut (PIB) s'élevait en 1975 à environ 100 millions de dollars des Etats-Unis. Toutefois, la répartition des revenus semble extrêmement faussée, dans la mesure où près de la moitié du PIB estimé allait aux 10 000 Européens qui vivaient dans le pays. La plupart des sources indiquent que les habitants de la capitale reçoivent plus de 90 % du PIB et que les bergers nomades de l'intérieur du pays, dont le nombre se situe entre 100 000 et 125 000, ont un PIB annuel d'environ 100 dollars par tête d'habitant. Ces études montrent également que plus des trois-quarts du PIB proviennent des services, et que la part de l'agriculture et de l'industrie est infime. Avant l'indépendance, la majeure partie de l'infrastructure était concentrée dans le port, le chemin de fer Ethiopie/Djibouti, l'aéroport et la capitale de Djibouti. Peu d'investissements étaient consacrés à l'économie et à l'infrastructure sociale dans le reste du pays.

Après l'indépendance, la situation est demeurée fondamentalement la même, même si des mesures sont prises à l'heure actuelle pour mettre en valeur d'autres sources de revenus.

1.1 Agriculture

L'agriculture n'a jamais fait l'objet d'une quelconque mise en valeur. Toutefois, depuis l'indépendance, plusieurs mesures ont été prises pour développer ce secteur. A cet effet, trois (3) projets pilotes ont été mis au point. Le premier, qui porte sur une dizaine d'hectares de terres, doit être mis en oeuvre à Athar, située au sud du pays à proximité de la frontière avec la Somalie. Le deuxième, qui concerne quatre hectares, doit être mis en oeuvre à Mouloud, située dans le sud-ouest de la circonscription de Djibouti. Le troisième, portant sur 10 hectares, sera mis en oeuvre à As-ella, située dans le sud-ouest de la circonscription de Djibouti. Ces trois projets pilotes ont pour objectif la production de légumes et, selon les prévisions, il faudra deux ans de tests d'essais avant de pouvoir généraliser ce type de cultures.

Aucune étude pédologique, couvrant l'ensemble du pays, n'a été entreprise jusque-là, mais on prévoit de combler ce retard bientôt avec l'assistance de la FAO et aussi grâce à l'assistance bilatérale.

En ce qui concerne l'eau destinée à l'irrigation, l'agriculture utilisera principalement l'eau des nappes souterraines, compte tenu qu'il n'existe aucune grande rivière et que les précipitations sont relativement faibles. Il existe déjà une douzaine de puits dans les zones désignées pour l'exécution des projets pilotes et 16 puits nouveaux viennent d'être creusés. Selon les indications, une quarantaine de puits au total seront creusés au cours des deux ou trois prochaines années. La quantité totale d'eau souterraine actuellement disponible pour l'usage domestique, l'agriculture et le bétail est estimée à 100 000 m³. En outre, on prévoit d'intensifier la mise en valeur des ressources en eau sur la base d'une étude qui sera entreprise à cet effet. Ces efforts bénéficient du concours du Royaume d'Arabie saoudite, qui a déjà fourni deux grandes foreuses dans le cadre de l'assistance bilatérale.

En outre, on étudie la possibilité de capter une partie des eaux de pluie grâce à la construction de barrages dans certaines régions du pays. Toutefois, dans la partie nord du pays, il est difficile d'exploiter l'eau des nappes souterraines, en raison de la nature montagneuse de cette région, qui fait que les puits sont au moins quatre à cinq fois plus profonds que ceux que l'on trouve dans le sud et l'ouest du pays.

1.2 Bétail

Les estimations effectuées récemment concernant la richesse en bétail du pays, qui sont puisées à des sources différentes, fournissent un certain nombre de données fiables sur la situation dans ce domaine. On pense en général qu'il existe au total 300 000 ovins et autant de caprins dans le pays. En ce qui concerne les bovins, le total est estimé à 10 000 têtes, alors que les chameaux et les ânes totalisent, selon les estimations, environ 15 000 têtes chacun. Cependant, étant donné le nomadisme des propriétaires de ce bétail, cette marchandise est rarement présentée à la vente, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du pays, de sorte que la République de Djibouti dépend aujourd'hui de plus en plus de la Somalie pour ses importations de viande. A l'heure actuelle, les ovins, les caprins et les bovins sont essentiellement importés de Somalie sur pied ou dans des camions et, dans la plupart des cas, en contrebande.

Cela dit, il semble que des efforts sérieux soient déployés pour mettre en oeuvre un projet pilote visant à planter de l'herbe, afin de permettre aux nomades de s'installer progressivement autour de vastes zones de pâturages et par la suite de créer des centres d'élevage dans ces régions. Il existe dans la ville de Djibouti un grand abattoir qui accueille chaque année 150 000 têtes de moutons, de boeufs et de chèvres et produit au total 1 000 tonnes de viande par an. Il semble toutefois que cet abattoir fonctionne à l'heure actuelle au-delà de ses capacités, puisqu'il travaille de jour comme de nuit. Il conviendrait de l'agrandir, d'autant que, d'après les estimations, la consommation totale sera plus que multipliée par deux en 1979 et 1980. Au cours de la visite, le gouvernement a demandé l'aide de l'ONUDI dans ce domaine, comme on le verra plus loin.

En outre, les peaux des animaux sont à l'heure actuelle travaillées selon des méthodes primitives et aucune utilisation industrielle n'est faite des déchets animaux, ce dont il conviendrait de se préoccuper dans l'étude proposée pour l'abattoir.

1.3 Pêche

D'après les estimations, les ressources de Djibouti dans ce domaine sont assez abondantes, bien qu'elles n'aient encore jamais fait l'objet d'une exploitation à grande échelle. Selon une estimation approximative, attribuée à la FAO, les eaux de Djibouti pourraient livrer 3 000 à 4 000 tonnes de poisson par an. A l'heure actuelle, seulement 600 kg de

poisson sont pêchés par jour, avec des méthodes primitives, dans les zones avoisinantes de la capitale. Les pêcheurs ont besoin d'une formation et d'un équipement moderne. A cet effet, la FAO a prévu une assistance dont le coût estimé se situera entre 150 000 et 180 000 dollars. Cette assistance inclut le coût d'un expert pour environ 12 m/h, d'un bateau de pêche, de filets et de hameçons et, éventuellement, d'un petit appareil frigorifique. Toutefois, la mise en oeuvre de cette proposition n'a pas encore débuté. Par ailleurs, d'après les informations recueillies, une installation de stockage à froid pour le poisson a été mise en place à Tadjourah, grâce à l'U.S./Aid. C'est là un domaine qui aurait besoin d'une assistance de l'ONUDI à long terme, lorsque les ressources en poisson du pays auront été suffisamment mises en valeur pour permettre un minimum de transformation et de conservation à froid.

1.4 Minéraux

Aucun minerai n'a encore été découvert dans la République de Djibouti et aucune activité d'exploration d'une quelconque ampleur ne semble avoir été entreprise dans ce sens. On indique cependant qu'il existe des possibilités de découvrir du cuivre et du gypse, qui restent à prouver. On a continué à extraire par évaporation du sel des lacs de l'intérieur du pays et, dans une moindre mesure, de la mer sur une superficie totale de 1 200 km². Une entreprise privée a continué à assurer cette production, qui suffit aujourd'hui à satisfaire la demande intérieure mais ne permet plus d'en exporter une certaine quantité comme au cours des années précédentes. Là aussi, il s'agit d'un domaine de coopération éventuelle avec l'ONUDI au cours des deux ou trois prochaines années.

1.5 Industrie

L'industrie est pratiquement inexistante dans la République de Djibouti. L'infrastructure se réduit à un réseau d'approvisionnement en eau, deux centrales électriques dans la ville de Djibouti et deux limonaderies, qui produisent l'une du pepsicola et du mirinda et l'autre du coca-cola et du fanta. En réalité, ces deux usines s'occupent essentiellement de la mise en bouteilles de ces boissons.

Il existe en outre de petites installations qui produisent de la glace et un certain nombre de boulangeries.

L'industrie salicole fonctionne depuis un certain nombre d'années maintenant, comme il a été indiqué plus haut dans le rapport. Selon les informations recueillies, des études préliminaires ont été effectuées concernant la possibilité de produire 300 000 à 500 000 tonnes de ciment par an, mais ce projet n'est pas encore tout à fait au point. Le projet a été soumis au Gouvernement irakien pour examen et en vue d'un éventuel financement, mais la réponse se fait attendre. Dès que cette réponse sera connue, ce projet pourra être considéré comme un domaine éventuel de coopération avec l'ONUUDI.

Le Gouvernement désire vivement encourager l'industrie, notamment les petites entreprises, comme on le verra plus loin dans ce rapport. Pour ce faire, il a adopté une politique qui prévoit pour les entreprises agréées une exonération des taxes à l'importation sur les machines et l'équipement, ainsi que l'exonération de tous les autres impôts (en particulier les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux) pendant une période de cinq ans. En outre, les terrains sont vendus à bas prix aux entreprises qui sont censées employer un grand nombre de ressortissants nationaux et dont la contribution à l'économie est jugée efficace. Le Gouvernement a également adopté une politique libérale en matière d'investissements et de transfert des profits et des dividendes. Il existe à l'heure actuelle une loi sur l'encouragement des investissements dans l'industrie, qui a été révisée récemment mais, semble-t-il, de manière insuffisante. Une coopération de l'ONUUDI est prévue dans ce domaine grâce à l'envoi d'un expert ou d'un consultant à court terme. Les demandes d'autorisation pour créer de nouvelles industries ou développer celles qui existent sont soumises au ministre des établissements industriels qui les examine et les transmet au Conseil des ministres pour approbation. Le ministère a demandé une assistance urgente sous la forme d'une unité de consultation industrielle, comme on le verra également plus loin dans ce rapport.

1.6 L'eau et l'électricité

a) L'eau

Comme on l'a indiqué plus haut dans ce rapport, l'eau utilisée aussi bien dans les foyers que dans l'agriculture et l'élevage provient des puits.

La principale station d'approvisionnement en eau de la ville de Djibouti se trouve dans la vallée d'Ambouli, au sud de la ville; on y trouve déjà 15 puits d'où l'eau est pompée et acheminée par des canalisations jusqu'à la ville. Il existe en outre 17 autres puits de ce genre, qui sont situés entre le sud de la vallée d'Ambouli et la frontière avec la Somalie. Une partie de ces puits ne sont pas encore raccordés au circuit d'eau principal. On prévoit de creuser d'autres puits, grâce en partie à un prêt de la Banque de France et en partie à un financement gouvernemental, mais cette proposition est encore à l'état de projet.

La demande en eau dans la ville de Djibouti et la région avoisinante est passée pratiquement de 12 000 à 15 000 m³, en raison notamment de l'afflux des réfugiés. Au cours de l'été, la consommation totale grimpe souvent jusqu'à 26 000 m³, mais la capacité installée permet de fournir, pour un usage purement domestique, plus de 35 000 m³ par an. D'autres puits, situés dans les zones rurales, notamment à l'ouest et dans le sud-ouest du pays, fournissent près de 65 000 m³. D'après les prévisions, lorsque tous les puits planifiés seront achevés en 1980/81, l'approvisionnement total en eau augmentera de 100 000 m³ par an par rapport au total actuel estimé. On estime également qu'au cours des deux prochaines années, environ 50 000 m³ seront mis à la disposition de l'agriculture, en particulier pendant l'hiver qui marque en général un déclin de la demande d'eau pour les besoins domestiques.

Les installations hydrauliques destinées à satisfaire les besoins domestiques sont administrées par le Département des eaux qui n'est pas un bureau ou un organisme autonome, mais un département à part entière qui est directement placé sous la responsabilité et le contrôle du Ministre des établissements industriels, lequel est assisté par un directeur, un directeur adjoint et d'autres collaborateurs. On compte à l'heure actuelle près de 139 employés dans ce département, mais seulement 7 à 9 d'entre eux sont qualifiés et ont une bonne expérience. Il n'existe qu'un seul expert étranger dans ce département.

La station hydraulique de Djibouti dispose d'un atelier de mécanique pour la réparation et l'entretien des pompes et autres installations mécaniques. Le Gouvernement a réclamé une coopération urgente de l'ONUDI dans ce domaine, comme on l'expliquera plus loin dans ce rapport.

Dans les zones rurales, c'est-à-dire à l'extérieur de la ville de Djibouti, l'eau à usage domestique existe en faible quantité et les principales villes de ces régions sont directement alimentées par des puits individuels.

b) Electricité

Il existe à l'heure actuelle deux centrales électriques, toutes deux situées dans la ville de Djibouti, l'une au sud de la ville et l'autre dans la zone portuaire. La dernière de ces centrales est toutefois ancienne et peu importante. Elle ne comprend que deux générateurs et ne fonctionne pas de manière régulière. D'autre part, la nouvelle centrale, située au sud de la ville, a six générateurs dont cinq ont une puissance totale de 4 mégawatts chacun, le sixième ayant une puissance de 6 mégawatts. On prévoit d'installer un générateur supplémentaire d'une puissance de 1,5 mégawatt.

A l'heure actuelle, la demande totale d'énergie électrique dans la ville de Djibouti et les environs est estimée à 90-92 millions de kilowatts/heure par an. La principale centrale n'a, dit-on, pas une puissance suffisante pour satisfaire cette demande et il est donc nécessaire d'installer un ou plusieurs autres générateurs, d'autant plus qu'à présent il n'existe guère d'autres installations de secours dont on puisse se servir en cas de panne de l'un des générateurs existants.

En ce qui concerne les projets d'avenir, on a effectué une étude préliminaire sur les perspectives qu'offrirait l'énergie géothermique au lac Assal qui est situé à environ 120 kilomètres au nord-ouest de la ville de Djibouti. Mais il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions.

En dehors de la ville de Djibouti, il n'y a guère ou pas d'électricité du tout. Le prix de l'électricité est élevé, ce qui, à côté des difficultés d'approvisionnement, constitue un obstacle majeur à tout développement industriel, mais les pouvoirs publics sont pleinement conscients de ce problème et prévoient d'accroître la puissance installée.

La production et la distribution d'énergie électrique relèvent de l'Electricité de Djibouti (EDD), dont le Président est le Ministre de l'industrie et des régies industrielles. Le Ministre est secondé par

un directeur étranger pour l'expédition des affaires courantes et par huit autres experts français, dont six travaillent dans la nouvelle centrale, les deux autres étant en poste dans l'ancienne. A côté de ces experts, la nouvelle centrale compte un grand nombre d'ouvriers (plus de 130), mais à l'exception d'un ou deux, aucun d'entre eux n'a de qualification ou de formation particulière. Sur ce total, une centaine sont chargés de travaux de mécanique alors qu'une trentaine s'occupent uniquement des installations électriques.

En ce qui concerne la réparation et l'entretien, ce sont actuellement des experts français qui en sont responsables, mais ils doivent partir en 1980. Toutefois, en cas de panne plus importante, on fait appel à une société française de Paris.

C'est pourquoi il est prévu de solliciter, à partir de 1980, la coopération de l'ONUDI dans le domaine de la réparation et de l'entretien. Par ailleurs, pour ce qui est de la formation, on se propose de sélectionner quelques employés et de les envoyer à l'étranger suivre un stage de formation en matière de réparation et d'entretien des installations électriques.

1.7 Transports et communications

i. Chemin de fer Ethiopie/Djibouti

Les transports et communications ont également besoin d'être considérablement développés. Le principal moyen de transport du pays est le chemin de fer Ethiopie/Djibouti qui a une longueur totale de 780 kilomètres et relie Addis-Abéba au port de Djibouti. Sur cette longueur totale, environ 120 kilomètres traversent la République de Djibouti. Pour le moment, le chemin de fer ne fonctionne pas, étant donné que huit ponts et quelques tronçons de la voie même ont été détruits pendant la guerre d'Ogaden, mais des réparations sont en cours et l'on prévoit la reprise du trafic pour le mois de décembre 1978 ou le début de 1979. Le chemin de fer est toujours la propriété d'une société franco-éthiopienne, dans laquelle l'Ethiopie détient 50 % des parts et le Gouvernement français 27 % des parts, les parts restantes (soit 23 %) appartenant à des banques et sociétés françaises. Le Gouvernement djiboutien aurait dès à

présent entamé des négociations pour acquérir une proportion raisonnable de parts. Il est inutile de préciser que la ligne de chemin de fer continue à être l'un des éléments les plus importants de l'économie djiboutienne, étant donné l'impact considérable qu'elle a sur les activités du port de Djibouti, de même que sur les besoins du pays en produits alimentaires qui, jusqu'à présent, continuent à être en grande partie importés d'Ethiopie.

ii. Routes

C'est encore là un sujet qui doit retenir l'attention. A l'exception de la route revêtue vers l'Ethiopie, le réseau routier djiboutien comprend en tout et pour tout trois pistes. Il y a tout d'abord la piste qui relie Djibouti à Loyada et se termine à Loyada, à la frontière de la Somalie, à quelque 18 kilomètres de la ville de Djibouti. On y observe actuellement une circulation importante, mais la piste a besoin d'être réparée et améliorée, ce qu'il est prévu de faire pour faciliter les exportations et importations de la Somalie, qui passent par Djibouti, en particulier les exportations de bétail. Deuxièmement, il y a la piste Djibouti-Tadjourah. Environ un tiers de la population du pays vit dans la région qui s'étend au nord du golfe de Tadjourah, vaste région qui est extrêmement mal desservie. Il existe quelques pistes qu'il est possible d'utiliser pour les transports routiers, mais à l'heure actuelle la plus grande partie des marchandises sont transportées par bac par le golfe de Tadjourah. On envisage à présent de construire une route de 130 kilomètres pour relier la capitale avec cette région. Troisièmement, il y a une piste de Randa à Dorra, deux localités d'une certaine importance, qui sont situées au nord-ouest du pays et sont maintenant reliées par une piste d'environ 55 kilomètres, piste qui aurait également besoin d'être réparée et améliorée. Il y a donc encore beaucoup à faire pour améliorer le réseau routier du pays.

iii. Port de Djibouti

Le port de Djibouti, qui date de la fin du siècle dernier, reste, pour des raisons qui ont été esquissées plus haut, l'élément essentiel de l'économie. A l'heure actuelle, le port compte

13 postes d'amarrage, dont 7 pour des navires. Sur les 5 postes restants, 3 sont réservés au soutage et les deux autres aux boutres et aux petits voiliers.

Le port est dirigé par un Conseil de directeurs présidé par le Premier Ministre en personne, qui est secondé par un directeur général et un certain nombre de fonctionnaires et employés.

Le port a terriblement souffert de la fermeture du canal de Suez en 1967 et plus récemment de la destruction partielle de la ligne ferroviaire Ethiopie/Djibouti.

Alors que le nombre total de navires faisant escale au port se chiffrait à 2 989 en 1966, il est tombé à 1 762 navires en 1976 et à 1 472 en 1977. On estimait qu'en 1978 il n'y avait plus guère que 900 navires qui faisaient escale au port de Djibouti. Ces dernières années, le volume de marchandises transbordées et le volume du soutage ont également diminué, en raison des facteurs qui viennent d'être mentionnés et en partie aussi à cause de l'essor qu'a pris le port de Jeddah pour toutes ces activités. Les activités portuaires se sont donc soldées par d'importants déficits, qui sont estimés à près de 237 milliards^{1/} de francs de Djibouti pour 1978, mais devraient, d'après les prévisions, se réduire aux alentours de 110 milliards de francs de Djibouti en 1979, du fait qu'il est possible que le trafic ferroviaire reprenne l'année prochaine.

Les projets d'expansion du port prévoient la construction d'un grand quai pour les marchandises en transit qui attendent d'être réexportées, de même que la construction d'un grand entrepôt équipé de grues adéquates pour la manutention de ces marchandises. Les négociations entamées avec le Fonds européen de développement (FED) sur l'étude et le financement de ces projets seraient déjà bien avancées.

En outre, un bureau d'études britannique serait en train d'étudier un projet de construction d'un bassin de radoub. Pour le moment, la réparation et l'entretien des navires sont effectuées par une entreprise italienne privée établie dans la capitale de Djibouti.

^{1/} La monnaie nationale est le franc de Djibouti (FD). Le taux de conversion utilisé dans le présent rapport est le suivant : 177,5 FD = 1 dollar des Etats-Unis.

Le port de Djibouti dispose d'un atelier assez grand pour l'entretien et la réparation du matériel portuaire - embarcations, engins de levage, véhicules, machines et certaines installations électriques. Avant l'indépendance, quatre mécaniciens étrangers étaient employés à l'atelier, mais il n'en reste désormais plus qu'un. Aujourd'hui, ce sont des ressortissants du pays qui dirigent les diverses sections de l'atelier, mais ces chefs de section ont encore besoin d'une formation en cours d'emploi et à l'étranger. C'est pour aider l'atelier à faire face à ses problèmes actuels de réparation et d'entretien et pour former des ressortissants du pays que le Directeur général du port a demandé les services d'un ou deux experts de l'ONUDI, comme on l'expliquera plus en détail dans une partie ultérieure du présent rapport.

iv. Transports aériens

L'aéroport de Djibouti joue un rôle important dans l'économie du pays. On y trouve des pistes de 3 000 mètres de long qui permettent l'atterrissage des Boeings 707 et d'autres avions petits et moyens. Il est prévu d'agrandir l'aéroport pour permettre l'atterrissage des Boeings 747, et même d'avions encore plus grands. Mais, pour l'instant, cette question fait encore l'objet d'un examen préliminaire.

L'aéroport est administré par le département de l'aviation civile du Ministère des transports.

Toutefois, la station centrale de climatisation de l'aéroport de Djibouti a failli tomber en panne récemment et c'est pourquoi les autorités ont demandé l'aide de l'ONUDI dans ce domaine.

Il existe actuellement une base aérienne française ne servant qu'à des fins militaires.

Il existe également une compagnie aérienne appelée Air Djibouti; le Gouvernement de la République de Djibouti possède 37 % des actions de cette compagnie et le Gouvernement français, pour sa part, 20 %. Des banques d'affaires et des sociétés de Djibouti se partagent les 43 % restants. Toutefois, Air Djibouti ne dispose que de deux appareils qui servent seulement aux voyages à l'intérieur

du pays et pour les liaisons avec la République arabe du Yémen et la République démocratique du Yémen. Cependant, la compagnie prévoit d'acheter d'autres avions en 1980/81.

En outre, des compagnies aériennes internationales telles que Air France, Yémen Airlines et auparavant Ethiopian Airlines font escale à l'aéroport de Djibouti.

v. Transports publics

Les transports en commun, par exemple les autobus et les taxis, sont privés. Ils sont généralement concentrés dans la capitale et dans les régions avoisinantes. Quelques poids lourds privés circulent entre Djibouti et l'Ethiopie et entre Djibouti et la Somalie.

vi. Télécommunications

Il existe un système de télégraphe et de téléphone relativement satisfaisant dans la capitale, qui la relie à l'étranger, mais pas encore à l'intérieur du pays. Il existe également des services de radio et de télex assez limités. En outre, le pays possède l'Office de radiodiffusion de Djibouti et un office de télévision, mais il faudrait qu'ils soient renforcés pour couvrir l'intérieur du pays. Toutefois, il est actuellement question d'améliorer et d'étendre le système de télécommunications à l'intérieur du pays et les liaisons avec l'étranger.

1.8 Commerce extérieur

En l'absence d'un bureau central de statistique, on ne dispose que de très peu d'informations publiées sur le commerce extérieur de la République de Djibouti. Mais, comme on le sait, Djibouti assure près de 75 % du commerce extérieur de l'Ethiopie dont les exportations et les importations transitent largement par le port de Djibouti. En outre, les services du port ont continué, au cours des deux dernières années, à assurer une grande partie des opérations de transbordement. C'est à eux comme à ceux de l'aéroport que l'on doit l'essentiel des recettes en devises du pays, où les exportations indigènes de sel, de bétail et de peaux en quantités limitées sont loin de compenser les importations.

D'autre part, Djibouti reste presque entièrement dépendant de l'Ethiopie pour ses besoins en produits alimentaires, mais aussi de la Somalie, du Kenya et de la France, pour certains articles, en raison surtout de l'arrêt des liaisons ferroviaires entre Djibouti et l'Ethiopie. Le pays importe également presque tout ce dont il a besoin en textiles, matériaux de construction, produits pétroliers et d'autres articles encore. Par conséquent, la balance commerciale reste largement déficitaire. En 1975, le déficit était estimé à environ 91 millions de dollars aux prix de 1975; on estime qu'il sera bien plus élevé pour 1977 et 1978.

1.9 Banques et financement

1. Les banques

A l'heure actuelle, la République de Djibouti a une attitude libérale à l'égard des banques. Il existe six banques dans le pays, toutes les succursales de banques étrangères ayant leur siège à l'étranger. Le gouvernement possède 33 % des actions de l'une d'entre elles seulement; il s'agit d'une banque française.

Il n'existe pas encore de banques spécialisées comme une banque agricole, une banque industrielle, une banque de financement par hypothèques ou une banque de développement.

Toutefois, on vient de décider de créer une banque centrale. La banque nationale de Djibouti exerce même maintenant quelques-unes des fonctions d'une banque centrale et doit bientôt être transformée en banque centrale proprement dite.

Depuis l'indépendance, le Trésor émet la monnaie nationale; mais cette fonction sera reprise par la banque centrale, quand elle existera.

En l'absence d'une banque centrale, il n'y a pratiquement aucun contrôle sur les opérations des banques d'affaires. Le Trésor n'exerce pas de contrôle de ce genre, si bien qu'il est difficile d'obtenir des informations détaillées et sûres sur le crédit et sur les entrées et sorties de devises. Par ailleurs, on nous a signalé qu'il n'existe même pas de distinction entre les comptes de résident et non-résident. Il est donc difficile d'obtenir des informations dignes de foi sur la balance des paiements, les banques

ne donnant aucune information sur les divers transferts; en outre, il est presque impossible d'obtenir des renseignements sur les montants exacts transférés à la base militaire française et sur les autres transactions la concernant.

2. Budget du Gouvernement

Le coût des services publics assurés dans le pays au cours des dernières années a dépassé le montant des recettes locales disponibles. Avant l'indépendance, il existait un "budget territorial" et des budgets distincts pour le port et la Compagnie d'électricité de Djibouti. Il y avait des liens entre ces divers budgets, celui de la France métropolitaine et les institutions françaises de développement, qui se traduisaient par des transferts, des prêts et des avances. Le budget territorial était de l'ordre de 2 milliards de francs de Djibouti (environ 11,5 millions de dollars).

Toutefois, pour l'exercice financier 1977, le déficit du budget doit avoir atteint l'équivalent de 14 millions de dollars; le total des dépenses s'élevait à environ 54 millions de dollars alors que celui des recettes courantes était de 40 millions de dollars environ. Cette situation s'explique en grande partie du fait que le Gouvernement ait dû prendre à sa charge les pertes subies par le port, qui s'expliquaient à leur tour par un certain nombre de facteurs exposés plus haut. On prévoit que le déficit budgétaire sera moins élevé pour l'exercice financier 1978, grâce au soutien financier apporté avant tout par la France et l'Arabie saoudite.

Comme il n'existe pas vraiment d'exportations indigènes importantes, les recettes publiques proviennent essentiellement des redevances portuaires et des impôts indirects, tels que les droits de douane sur les marchandises importées auxquelles est appliqué un taux ad valorem de 22 %. Les autres impôts et sources de recettes sont les impôts sur les brevets commerciaux, les droits sur les licences commerciales, l'impôt sur le khât et les impôts locatifs. Mais, compte tenu des pertes considérables dues au déficit des opérations portuaires, notamment en 1977 et 1978, le total des recettes a largement diminué par rapport aux dépenses croissantes du Gouvernement pour la défense et les services sociaux. Cependant,

comme on l'a dit plus tôt, l'assistance bilatérale sous forme de soutien financier apportée par certains pays devrait compenser le déficit budgétaire, notamment le déficit du budget de 1978 et peut-être même celui du budget de 1979.

2. Services sociaux

2.1 Les services sociaux étant peu développés dans la République de Djibouti, il reste aussi beaucoup à faire dans ce domaine capital.

2.2 Enseignement

A l'heure actuelle, on compte quinze (15) écoles élémentaires et complémentaires dans la capitale, Djibouti, et quatre (4) de ces écoles dans les quatre autres circonscriptions du pays. Il y a au total quatre (4) écoles secondaires, mais une seule école technique et un seul centre de formation professionnelle. Aucune statistique détaillée n'indique le nombre de la population scolaire, mais on estime généralement que 4 000 à 8 500 élèves fréquentent les écoles élémentaires et complémentaires, tandis que l'effectif scolaire est inférieur dans le secondaire. Le nombre des élèves de l'école technique et du centre de formation professionnelle doit se situer entre 200 et 550 élèves et stagiaires. Une fois encore, ces établissements sont presque tous dans la capitale, Djibouti, à l'exception de quelques écoles élémentaires et complémentaires dans les autres circonscriptions du pays.

2.3 Services de santé

Les services de santé doivent eux aussi être développés car ils sont encore très insuffisants. A l'heure actuelle, il y a deux (2) hôpitaux dans la capitale, Djibouti, l'un étant réservé aux civils et l'autre aux forces armées. En revanche, il y a cinq (5) centres sanitaires dans la capitale et cinq (5) dans les autres circonscriptions du pays. En ce qui concerne les cliniques privées, on ne compte que deux (2) établissements dans la capitale et aucun dans les autres circonscriptions.

2.4 Assistance bilatérale en matière d'enseignement et de santé

Certaines formes d'assistance bilatérale pourraient être fournies dans les domaines de l'enseignement et de la santé. On sait déjà que l'Iraq fournit le personnel et les ressources financières nécessaires à la nouvelle

école complémentaire de Djibouti, tandis que la Libye livre de grosses quantités de matériel médical à l'hôpital civil de la capitale. D'autres pays pourraient intervenir dans ce domaine en 1979 et au cours des années suivantes.

2.5 Autres services sociaux

Aucun programme d'action sociale de quelque envergure que ce soit n'a encore été mis sur pied à l'exception de quelques organisations sportives et de quelques clubs qui se trouvent tous dans la capitale, Djibouti. Dans ce domaine également, il reste encore beaucoup à faire.

TROISIEME PARTIE

ASSISTANCE DEMANDEE POUR L'INDUSTRIE

Généralités

Les besoins d'assistance technique pour l'industrie ont été examinés en détail au cours du séjour avec les autorités gouvernementales. Cette assistance devrait être fournie en deux étapes, à savoir : une assistance immédiate pour faire face aux besoins urgents et une assistance ultérieure à long terme, cette dernière étant organisée en fonction de l'évolution des autres secteurs de l'économie ou en fonction de divers facteurs pouvant exiger la fourniture d'une aide à long terme.

A. Assistance immédiate

Les besoins immédiats de la République de Djibouti en matière d'assistance technique à l'industrie ont été indiqués au cours des discussions par les représentants du Gouvernement. Ces besoins sont résumés comme suit :

1. Promotion industrielle et groupe consultatif (2/12 mois/homme)

Etant donné qu'il faut d'urgence créer des petites industries et apporter un appui administratif au Ministère de l'industrie et des régions industrielles, les autorités gouvernementales ont demandé à l'ONUDI de les aider à former au sein de ce Ministère un petit groupe consultatif industriel. Ce groupe se composerait de deux experts : un économiste industriel qui se chargerait en particulier de l'évaluation du projet et un ingénieur des méthodes spécialisé dans les petites industries, pour une première période de 12 mois/homme, avec une période de consultation de 10 mois/homme au total.

Le groupe en question commencerait par faire une étude industrielle générale du pays pendant ses trois (3) premiers mois d'activité, afin de déterminer le potentiel industriel du pays, surtout en ce qui concerne la petite industrie, et de dresser une liste des petites industries qui pourraient être créées.

Le rythme actuel du développement et l'absence quasi-totale d'industries ne justifie pour le moment aucune industrielle détaillée.

Le Groupe en question élaborera en outre des recommandations sur les politiques et les stratégies industrielles que pourrait adopter et appliquer le Gouvernement.

En outre, le Groupe fera des études de préinvestissement pour les petites industries retenues, conformément à l'ordre de priorité qu'adoptera le Gouvernement, et il assistera le Ministère et le secteur privé à mener à bien diverses autres tâches liées au développement de l'industrie.

Toutefois, l'activité du Groupe ne devrait pas s'étendre au-delà de la période initiale de 12 mois/homme. L'élargissement du projet pourrait être envisagé dans le courant de 1979 en tenant compte des crédits (CIP) qui pourraient être alloués à la République de Djibouti, puisqu'il est prévu que le PNUD débloquera des ressources pendant le cours de l'année au moment où cet organisme installera un bureau dans le pays.

L'avant-projet détaillé figure à l'Annexe I. Le présent rapport est en outre complété par l'indication du nombre total de mois-homme nécessaire (34 m/h) et le coût total (150 000 dollars des Etats-Unis), ainsi que la description des postes des deux experts résidents.

L'avant-projet sera communiqué aux autorités du Ministère de l'industrie et des régions industrielles pour examen et présentation de la demande officielle.

Etant donné l'urgence de ce projet, qui figure au premier rang des priorités du Gouvernement, l'ONUDI est invitée à prendre toutes dispositions préliminaires ou particulières pour approuver le projet de telle sorte qu'il soit mis en oeuvre au début de 1979.

2. Expert en matière de réparation et d'entretien pour l'atelier du port de Djibouti (9 mois/homme)

Le début de ce rapport contient des renseignements sur le port de Djibouti et il n'y a donc pas lieu d'entrer davantage dans les détails. Le port est doté d'un atelier assez important, équipé de machines et de matériel pour la réparation et l'entretien des grues, des engins de levage, des remorqueurs, des petits bateaux, des véhicules, des machines et installations électriques. Actuellement, l'atelier occupe plus de 100 ouvriers qui, pour la plupart, ont besoin de formation. Outre les machines et le matériel, les méthodes suivies pour les réparations et l'entretien ont besoin d'être revues.

Compte tenu du rôle essentiel que joue le port dans l'économie nationale et de l'importance de l'atelier pour son fonctionnement, les pouvoirs publics ont demandé les services d'un expert en matière de réparation et d'entretien pour neuf mois. Cet expert devra étudier les machines et le matériel de l'atelier, s'assurer qu'ils sont adaptés aux besoins en matière de réparation et d'entretien, évaluer les méthodes actuellement appliquées pour effectuer les réparations et assurer l'entretien, et formuler des recommandations en vue de leur amélioration. Il devra également former les ouvriers chargés d'effectuer ces opérations et participer à la sélection de ceux qui seront envoyés en stage de formation à l'étranger.

Un projet de description de poste a été élaboré et constitue l'annexe II à ce rapport.

Il sera envoyé aux autorités nationales pour examen et établissement de la demande officielle.

3. Expert spécialiste des abattoirs (4 mois/homme)

Comme déjà indiqué au début de ce rapport, la ville de Djibouti possède un abattoir moderne qui est doté d'une capacité de 1 000 tonnes environ de viande par an, et qui réceptionne 150 000 têtes de bétail environ. L'abattoir fonctionne déjà au-delà de sa capacité, grâce à la création d'équipes de nuit régulières, et il produit actuellement 3 000 tonnes de viande. On estime que la demande totale annuelle de viande atteindra 6 000 tonnes en 1979 et en 1980. Il faut donc agrandir cet établissement. Les autorités nationales ont demandé les services d'un expert pour quatre mois. Cet expert devra étudier l'abattoir et son équipement, à la lumière de la demande actuelle et des prévisions de la demande de viande, formuler des recommandations pour son agrandissement, notamment en ce qui concerne le terrain supplémentaire, l'équipement nécessaire et les techniques nouvelles ou les améliorations susceptibles d'être adoptées.

Un projet de description de poste a été élaboré et constitue l'annexe III à ce rapport. Il sera également envoyé aux autorités nationales pour examen et établissement de la demande officielle.

4. Expert en matière de réparation et d'entretien de la station de pompage d'eau (9 mois/homme)

Comme déjà mentionné, la principale station de pompage et de distribution d'eau de la ville de Djibouti et des localités avoisinantes est située à quelques kilomètres au nord-ouest de la ville, dans la vallée d'Ambuli. Cette eau est destinée à la consommation humaine et elle est extraite des puits à l'aide de pompes. On compte actuellement 33 puits de ce type, dont six seulement ne sont pas reliés à la canalisation principale. La station d'Ambuli emploie au total 139 employés. A l'exception du Directeur et du Directeur adjoint du service des eaux, aucun d'entre eux n'est qualifié et sept seulement ont une expérience satisfaisante. En cas de panne sérieuse, il faut faire appel à des techniciens étrangers au service.

Les autorités nationales estiment qu'il est nécessaire de demander d'urgence à un expert en matière de réparation et d'entretien des pompes d'étudier les diverses installations de la station et les méthodes appliquées pour la réparation et l'entretien, de formuler des recommandations sur des programmes d'entretien et de réparation systématiques et de former les ouvriers. L'expert serait recruté pour neuf mois.

Un projet de description de poste a été élaboré et constitue l'annexe IV à ce rapport. Il sera envoyé aux autorités gouvernementales pour examen et élaboration de la demande officielle.

5. Expert en matière de réparation et d'entretien des engins et du matériel de construction (9 mois/homme)

L'atelier du Ministère des travaux publics est équipé d'engins et de machines pour la construction de bâtiments; ce matériel doit être entretenu et réparé régulièrement. Les employés locaux ont peu d'expérience en la matière, c'est pourquoi les autorités nationales ont demandé les services d'un expert pour neuf mois. Cet expert aiderait le personnel local à étudier les engins et le matériel de l'atelier, à évaluer les méthodes de réparation et d'entretien appliquées, et à formuler des recommandations sur l'adoption de méthodes nouvelles de réparation et d'entretien ou sur les améliorations à apporter aux méthodes actuellement appliquées. Il devrait également former le personnel local chargé du fonctionnement de ces engins.

Un projet de description de poste a été élaboré et constitue l'annexe V à ce rapport. Il sera également envoyé aux autorités nationales pour examen et élaboration de la demande officielle.

6. Conseiller en formation (1/2 mois/homme)

En vue de répondre à la nécessité urgente de former des ressortissants du pays dans les différents domaines du développement industriel, les autorités gouvernementales ont demandé que des bourses de formation leur soient octroyées de façon régulière et qu'un certain nombre d'experts leur soit fourni avec pour mission l'apporter une aide dans le cadre des activités de formation au Centre de formation professionnelle (en particulier dans les domaines des techniques du froid, de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles et de la construction) et aussi d'aider à la formation du personnel des ateliers du port de Djibouti et du Ministère des travaux publics, ainsi que du personnel travaillant dans les divers services du Ministère des régies industrielles. Une des méthodes d'approche réalistes des problèmes que pose la formation dans un pays nouvellement indépendant consisterait sans doute, compte tenu de la nécessité de faire le point des compétences et des qualifications du personnel d'encadrement local, de détacher sur le terrain un expert de l'ONUDI en formation industrielle pour une durée de deux (?) mois; cet expert aurait pour mission d'étudier ce problème en détail, d'évaluer les effectifs disponibles en personnel local qualifié, de formuler des recommandations sur les programmes de formation nécessaires entrepris tant dans le pays qu'à l'étranger et de contribuer à la sélection des candidats à ces stages de formation.

Un projet de description de poste en vue du recrutement d'un tel expert a été préparé. Ce projet qui est joint à l'annexe VI du rapport sera aussi soumis à l'examen des autorités gouvernementales ainsi qu'un formulaire de demande officielle.

On trouvera ci-après une description succincte des principaux secteurs dans lesquels l'ONUDI pourrait fournir une assistance immédiate.

B. Assistance à long terme

En ce qui concerne les secteurs dans lesquels il conviendrait de fournir une assistance à long terme, tel qu'il ressort des diverses discussions engagées avec les autorités gouvernementales et à la lumière des prévisions portant sur le développement des autres secteurs de l'économie, cette assistance peut se résumer comme suit :

1. Assistance à apporter au service du matériel de construction et d'entretien des routes

Ce service pourrait être constitué par du matériel lourd tel que des bouteurs, des niveleuses et des chouleurs, etc., on estime que l'assistance apportée à la construction des routes et mentionnée plus haut s'élèverait à 680 000 dollars. Une fois ce service mis sur pied et une fois le matériel fourni, il est prévu que l'ONUDI contribuera à la réparation et à l'entretien de ces machines et de cet équipement.

Il se peut aussi que l'on ait besoin d'un ou de deux ateliers mobiles de réparation et d'entretien à cet égard.

2. Assistance dans le domaine de la construction de logements et des industries connexes

Le gouvernement étudie actuellement un certain nombre de projets d'amélioration du logement dans la ville de Djibouti, et notamment de la construction de logements de type modulaire à prix peu élevé, de logements pour familles à revenus modestes et d'appartements destinés à abriter le personnel d'assistance technique et de bâtiments officiels. Lorsque les décisions nécessaires auront été prises à ce sujet, l'ONUDI pourra envisager d'apporter des contributions à ces programmes.

3. Assistance dans le domaine de la réparation et de l'entretien des navires

A l'heure actuelle, la réparation et l'entretien des navires dans le port de Djibouti ne sont pas du ressort des autorités portuaires; elles sont confiées à une société étrangère privée établie à Djibouti. En 1970, une étude préliminaire a été faite sur les possibilités de confier ces responsabilités aux autorités portuaires, mais aucune décision n'a encore été prise à cet égard. Toutefois, étant donné que le gouvernement a l'intention d'envisager la construction d'une cale sèche, comme il est mentionné plus haut dans le présent rapport, il est prévu qu'une assistance de l'ONUDI sera nécessaire dans ce domaine au cas où il serait décidé que les travaux d'entretien et de réparation des navires seraient confiés aux autorités portuaires et au cas où une cale sèche serait construite à ces fins.

4. Assistance dans le domaine du traitement et de l'embouteillage de l'eau minérale

Il est acquis que l'arrière-pays de la République de Djibouti renferme de précieuses ressources en eau minérale, pour lesquelles il existe un marché en expansion au Moyen-Orient. Le gouvernement propose donc qu'une étude de marché soit entreprise et qu'une étude de faisabilité soit préparée en vue de la création de deux installations d'embouteillage.

L'ONUDI est en mesure d'aider à l'élaboration d'une étude de faisabilité sur la création de ces installations et sur celle du laboratoire de contrôle de la qualité dont le projet pourrait nécessiter la mise sur pied.

5. Assistance à l'industrie du sel marin

Comme on l'a signalé plus haut dans le présent rapport, c'est une société privée de la République de Djibouti qui continue de produire le sel marin destiné à la consommation locale; depuis quelques années, une certaine partie de cette production est exportée. Il se pourrait que cette industrie doive être développée et modernisée. Il se pourrait donc aussi que l'ONUDI ait à apporter une assistance dans ce domaine dans un avenir prévisible.

6. Assistance à l'industrie du ciment

Comme on l'a dit plus haut dans le présent rapport, une étude portant sur le financement de la création d'une cimenterie ayant une capacité annuelle totale de 300 000 à 500 000 tonnes a été entreprise et soumise au Gouvernement irakien. Il se pourrait qu'il faille approfondir cette étude et, au cas où il serait décidé de créer cette cimenterie, il se pourrait aussi qu'il faille faire appel à l'aide de l'ONUDI pour poursuivre cette étude et contribuer à la création de la cimenterie en question, au cas où le projet pourrait être réalisé.

7. Assistance pour la remise en place de la Chambre de commerce

Les pouvoirs publics envisagent de remettre en place la Chambre de commerce, à qui serait assigné un rôle plus actif dans le développement économique et industriel du pays. C'est là un domaine de plus où l'assistance de l'ONUDI devrait se révéler nécessaire.

8. Assistance dans le domaine de la transformation du poisson

S'il est encore prématuré d'entreprendre des activités de transformation du poisson dans la République de Djibouti, sachant, comme il a été expliqué plus haut, que l'on doit encore faire le bilan des ressources halieutiques du pays et former les pêcheurs locaux à accroître leur production, il n'est cependant pas exclu que l'on puisse envisager, d'ici quelques années, la mise en place d'une industrie de transformation du poisson. C'est là un autre domaine dans lequel le pays aura besoin d'une assistance de l'ONUUDI.

9. Assistance dans le domaine du stockage frigorifique

La République de Djibouti important la quasi-totalité de ses denrées alimentaires et envisageant de plus de développer sa production de poisson, les pouvoirs publics ont de plus en plus nettement conscience de ce qu'il leur faudra doter le pays d'installations de stockage frigorifique. L'assistance de l'ONUUDI devrait se révéler nécessaire tant pour la réalisation des études de faisabilité que pour les réparations et l'entretien.

10. Assistance dans le domaine de la réparation et de l'entretien des centrales électriques

Comme il a été noté plus haut, les experts français travaillant dans ce secteur devraient quitter le pays en 1980. C'est là un domaine de plus où l'on prévoit de devoir recourir à une assistance de l'ONUUDI à partir de 1980.

11. Assistance dans le domaine de la réparation et de l'entretien du système de climatisation de l'aéroport de Djibouti

L'aéroport de Djibouti est doté d'un système central de climatisation. Ce système tombe fréquemment en panne et au cours des derniers temps, ces pannes sont devenues de plus en plus fréquentes. Or, si un haut fonctionnaire du Ministère des transports a demandé les services d'un expert pour la réparation et l'entretien du système de climatisation, l'auteur du présent rapport estime que cette proposition ne saurait bénéficier d'une priorité immédiate ou élevée, eu égard aux autres propositions d'assistance immédiate formulées ici, compte tenu, de surcroît, du montant limité des fonds disponibles. On pourrait donc reporter à une date ultérieure toute décision en la matière.

IV. AUTRES QUESTIONS CONNEXES

Au cours de son séjour à Djibouti, l'auteur du présent rapport a également eu la possibilité de débattre avec des représentants des pouvoirs publics des questions connexes suivantes :

1. Participation de Djibouti aux conférences et réunions de l'ONUDI

Les représentants des pouvoirs publics ont été informés des diverses conférences et réunions organisées par l'ONUDI et ont été priés d'y participer dans toute la mesure du possible. L'importance des réunions de consultation et de la Troisième Conférence générale de l'ONUDI leur a notamment été signifiée. Ces fonctionnaires se sont engagés à faire tout leur possible pour assurer la participation de Djibouti à ces réunions ainsi qu'à d'autres du même type.

2. FNUDI

Les objectifs et la situation du Fonds des Nations Unies pour le développement industriel (FNUDI) ont également été expliqués aux représentants des pouvoirs publics et les documents à ce sujet adressés par l'ONUDI au Gouvernement de Djibouti leur ont été communiqués pour étude.

3. Programmes de formation de l'ONUDI

Les divers programmes de formation de l'ONUDI ont également été exposés aux représentants des pouvoirs publics, à qui un certain nombre de documents consacrés à ces questions, et notamment des aide-mémoire sur les séminaires de formation ouverts en 1978 et 1979, ont été communiqués, pour examen.

4. Documents de l'ONUDI

Les représentants des pouvoirs publics ont demandé que leur soient envoyés systématiquement les divers documents publiés par l'ONUDI. Il leur a été signalé que le Siège de l'ONUDI serait saisi de cette demande et qu'ils pouvaient s'attendre à ce qu'une suite positive y soit donnée.

ANNEXE I

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

PROPOSITION DE PROJET

PARTIE A - DONNEES DE BASE

Pays : République de Djibouti

Numéro du projet : /DJ/78

Désignation du projet : Unité de
consultation
industrielle

Date envisagée pour le
commencement des
opérations : Mars 1979

Date prévue pour
l'achèvement des
opérations : Fin février 1980
avec possibilité
de prolongation

Contribution de
l'ONUDI : 150 000 dollars des
Etats-Unis

Contribution du Gouvernement :
en nature

Origine et date de la demande
officielle :

Service de l'ONUDI chargé de fournir
un appui fonctionnel
Section :

Organisme coopérateur du
gouvernement : Ministère des
établissements industriels

Proposition soumise par :
Abdalla Abdelwahab,
(UNIDO). Conseiller industriel
hors siège (ONUDI), basé au
Koweït, après discussion avec
le gouvernement, en fonction des
besoins de celui-ci

Date de soumission :

PARTIE B - DESCRIPTION

1. Renseignements généraux et justifications

La République de Djibouti est devenue indépendante le 27 juin 1977. Le nouvel Etat doit faire face aux tâches difficiles et complexes posées par la construction du pays et le développement économique et social. L'économie du pays n'est pas très équilibrée et dépend beaucoup des services assurés par le port de Djibouti; les exportations indigènes sont pratiquement nulles, à part le sel et le bétail, et ce en quantités limitées. Le pays importe des pays voisins presque tout ce dont il a besoin en produits alimentaires. Il faudrait recenser les ressources nationales, notamment les richesses du sol et du sous-sol. Une très grande partie de la population est concentrée dans la capitale, et l'intérieur du pays est très peu peuplé, si ce n'est par quelques peuplades nomades, essentiellement des bergers. Le revenu par habitant est très faible. Il n'existe pas encore de plan de développement. Le pays a grand besoin d'une aide financière et technique pour lui permettre d'évaluer ses possibilités de développement et pour mettre en valeur l'économie nationale. On espère que l'Organisation des Nations Unies pourra rapidement fournir une aide à la République de Djibouti et que l'ONUDI pourra lui offrir dans la mesure de ses possibilités l'assistance dont elle a besoin dans le domaine industriel.

2. Considérations spéciales

Le projet consistera à faire une étude générale de l'industrie pour déterminer les possibilités d'industrialisation du pays et notamment celles de la petite industrie; il faudra préparer des études pour permettre au pays d'entreprendre certains projets industriels, car, jusqu'à présent, il n'y a pratiquement pas d'industries dans le pays.

3. Objectifs

A. Objectifs de développement

Le Gouvernement de la République de Djibouti s'est donné pour tâche de diversifier son économie, actuellement orientée vers les services, pour se procurer d'autres sources de revenus, notamment grâce à l'agriculture, à l'industrie et à d'autres activités économiques.

B. Objectifs immédiats

On peut brièvement résumer ainsi les objectifs immédiats du projet :

- a) Effectuer une étude générale sur l'industrie du pays rendant compte des conditions économiques et sociales, de la disponibilité des matières premières, des ressources financières, de la main-d'oeuvre, des marchés et spécifiant les autres apports nécessaires pour établir des industries appropriées, notamment de petites industries, et enfin préparer une liste de celles qu'il est possible de créer dans le pays;
- b) Préparer des études de préinvestissement pour les projets de création de petites industries sélectionnées conformément aux priorités établies par le gouvernement et faire faire par des consultants engagés pour de courtes périodes des études de faisabilité sur les projets, selon les vœux du gouvernement;
- c) Formuler des recommandations sur la politique industrielle et sur la stratégie que pourrait adopter le gouvernement pour encourager l'industrialisation;
- d) Aider le gouvernement à déterminer les possibilités d'investissement dans le secteur industriel et à promouvoir les investissements en général;
- e) Aider le ministère des établissements industriels à évaluer les études et/ou les demandes de licence pour de nouveaux projets ainsi que les études d'évaluation effectuées par des consultants ou des experts engagés pour des périodes de courte durée;
- f) Donner, à sa demande, des avis au gouvernement sur d'éventuels investisseurs, entreprises et fournisseurs étrangers;
- g) Aider les entrepreneurs à rédiger leurs propositions de projet et les entreprises à résoudre leurs problèmes quotidiens;
- h) Assurer la formation des homologues des experts, notamment des fonctionnaires du ministère des établissements industriels, pour leur permettre de reprendre, par la suite, les activités décrites ci-dessus.

4. Résultats concrets attendus du projet

Il s'agit d'effectuer une étude générale sur l'industrie pour déterminer les possibilités de développement industriel du pays, et particulièrement de la petite industrie, de choisir un certain nombre de projets et de

préparer des études de préinvestissement les concernant. Il faut également formuler des recommandations sur la politique et la stratégie à adopter à l'égard de l'industrie et assurer les services consultatifs dans les domaines technique et économique auprès du gouvernement.

5. Activités du projet

Le coordonnateur du projet et les fonctionnaires du ministère des établissements industriels mettront au point un programme détaillé des activités du projet.

6. Apports au projet

Apports de l'ONUDI

L'ONUDI fournira les services de deux experts et de consultants engagés pour des périodes de courte durée, à savoir :

a) Economiste industriel/évaluateur de projet (coordonnateur du projet)

pour une période initiale de 12 m/h. Cette personne devra être titulaire d'un diplôme universitaire de niveau élevé en économie et avoir une expérience approfondie de l'évaluation des projets et de la rédaction d'études industrielles. Il devra avoir une bonne connaissance du français. Il assurera la coordination des travaux. Il veillera, en collaboration avec l'ingénieur des méthodes et les consultants engagés pour des missions de courte durée, à assurer la réalisation des objectifs du projet.

b) Un ingénieur des méthodes (spécialisé dans la petite industrie)

pour une période initiale de 12 m/h. Cette personne devra avoir un diplôme universitaire de haut niveau en génie mécanique, civil ou industriel et avoir une expérience approfondie de la petite industrie et de l'évaluation des projets. Il devra aussi avoir l'habitude d'effectuer des études industrielles. Sous la direction du coordonnateur de projet et en collaboration avec les consultants engagés pour des périodes de courte durée, il travaillera, lui aussi, à la réalisation des objectifs du projet.

c) Consultants engagés pour des périodes de courte durée

Des consultants engagés pour des missions de courte durée (pour une durée totale de 10 m/h) participeront au projet. Ainsi, il faudra engager un consultant spécialisé dans la législation sur l'industrie

et l'octroi de licences pour une période d'environ 2 m/h; il devra revoir la législation actuelle sur l'encouragement à l'industrie et le système actuellement pratiqué en matière de licences. Les tâches spécifiques des autres consultants engagés pour des missions de courte durée seront précisées en accord avec le gouvernement et en fonction du type de petite industrie choisi pour les études de faisabilité détaillées.

Apport du gouvernement

Le gouvernement fournira des locaux à usage de bureaux pour les deux experts et les consultants, dans l'immeuble du ministère des établissements industriels. Il fournira également le matériel de bureau, les services de secrétariat et les moyens de transport nécessaires ainsi que les homologues nationaux des experts.

7. Plan d'évaluation

L'état d'avancement du projet sera évalué par l'ONUDI au bout de huit mois; la prolongation du projet pourra alors être décidée.

8. Mesures consécutives envisagées

Il est prévu que la durée du projet, compte tenu des objectifs à atteindre, devra être prolongée au-delà de la période d'un an prévue à l'origine. Il faudra peut-être également renforcer les apports au projet pour assurer une meilleure réalisation de ces objectifs. Le gouvernement examinera avec toute l'attention voulue la possibilité de prolonger le projet et de renforcer les apports aux projets, en tenant compte du chiffre indicatif de planification pour la République de Djibouti, tel qu'il sera décidé par le PNUD pour 1979 ou 1980.

Annexe I - Plan de travail

1. Les experts consacreront les trois premiers mois du projet à l'enquête générale sur l'industrie et parallèlement donneront au ministère des établissements industriels toute l'assistance dont il pourrait avoir besoin.
2. Les derniers neuf mois de la durée prévue pour le projet seront consacrés par les experts et les consultants engagés pour de courtes durées aux autres objectifs du projet.

<u>Annexe II - Budget du projet</u>		<u>Total</u>		<u>1972</u>		<u>1970</u>	
10.	<u>Personnel du projet</u>	<u>m/h</u>	<u>\$</u>	<u>m/h</u>	<u>\$</u>	<u>m/h</u>	<u>\$</u>
11-01	Economiste industriel/ évaluateur du projet (coordonnateur du projet)	12	55 000	9	41 000	3	14 000
11-02	Ingénieur des méthodes spécialisé dans la petite industrie	12	55 000	9	41 000	3	14 000
11-03	Consultants engagés pour des périodes de courte durée	10	40 000	9	30 000	3	10 000
19. Total pour l'élément		34	150 000	27	112 000	9	38 000

PARTIE C - VISA ET APPROBATION

Visé par :

Date :

Approuvé par :

Date :

Montant approuvé :

Origine des crédits : soit l'ONUDI
soit le SIS (Services industriels
spéciaux)

En monnaie convertible :

Date d'autorisation d'engagement des
dépenses :

ANNEXE II
NATIONS UNIES

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

(ONUDI)

Demande de services industriels spéciaux (SIS)
présentée par le Gouvernement de la République de Djibouti

DESCRIPTION DE POSTE

SI/DJ/78 (SIS)

- Désignation du poste : Spécialiste de l'entretien et de la réparation pour l'atelier du port de Djibouti.
- Durée : Neuf mois, avec possibilité de prolongation.
- Date d'entrée en fonctions : Mars 1979 ou dès que possible.
- Lieu d'affectation : Ville de Djibouti.
- Objet du projet : Inspecter l'atelier de mécanique du port de Djibouti, les machines et le matériel qui y sont installés, et les méthodes et techniques de réparation et d'entretien utilisées; recommander des améliorations pour le fonctionnement général de l'atelier et former les employés à cette fin.
- Attributions : Attaché au bureau du Directeur général du port de Djibouti et placé sous la direction et l'autorité de celui-ci, l'expert devra :
1. Inspecter l'atelier de mécanique et l'ensemble des machines et du matériel qui y sont installés ainsi que la situation au point de vue du personnel (effectifs, qualifications et expérience);
 2. Etudier les divers travaux de réparation et d'entretien exécutés par l'atelier et analyser la valeur des facteurs qui entrent en jeu dans l'atelier pour l'exécution de ces tâches;

3. Recommander des améliorations pour la marche de l'atelier, y compris par l'acquisition de nouveaux matériels et machines et de nouvelles méthodes et techniques de réparation et d'entretien; dresser un plan de mise en oeuvre de ces améliorations, et proposer les mesures à prendre pour en assurer l'application;
4. Elaborer et appliquer un programme de formation en cours d'emploi pour les employés de l'atelier, et sélectionner ceux qui pourront être envoyés se perfectionner à l'étranger.

Formation et
expérience requises :

Diplôme universitaire d'ingénieur mécanicien ou d'organisation industrielle, avec une expérience approfondie des ateliers d'entretien et de réparation dans les ports de mer.

Connaissances
linguistiques :

Français; la connaissance de l'arabe serait un avantage.

Renseignements
complémentaires :

Le port de Djibouti, construit à la fin du siècle dernier, est resté le principal moteur de l'économie du pays, en l'absence de toute production indigène de quelque importance. C'est par le port de Djibouti que l'Ethiopie continue de faire passer le plus gros de ses exportations et de ses importations. Le port a aussi assuré, pendant de nombreuses années, le transbordement des marchandises venant de diverses parties de la région et acheminées vers d'autres destinations. L'activité du port a baissé ces derniers temps, en raison de la destruction partielle du chemin de fer Djibouti-Ethiopie et de la concurrence d'autres ports de la région, particulièrement dans les opérations de soutage, mais on prévoit que la voie ferrée sera remise en service au début de 1979.

Le port de Djibouti dispose d'environ 13 postes d'accostage, dont sept pour les navires. Parmi les

cing autres postes, trois sont réservés aux pétroliers et deux aux dhows et autres petits bateaux à voile.

Le port dispose d'un assez grand atelier de mécanique, qui assure l'entretien et la réparation du matériel portuaire, des embarcations, des engins de levage, véhicules et machines diverses, ainsi que du matériel électrique. Avant l'indépendance, en juin 1977, l'atelier employait quatre mécaniciens étrangers. Un seul est encore en place. Ce sont actuellement des Djiboutiens qui dirigent les divers services de l'atelier, mais ces chefs de service tout comme les autres employés, ont besoin de recevoir une formation complémentaire soit sur place, soit à l'étranger.

L'atelier emploie actuellement quelque 100 Djiboutiens, diversement qualifiés et expérimentés. Il rencontre des difficultés dans les domaines de l'entretien et de la réparation. Les services d'un expert, pendant une période d'au moins neuf mois, seraient nécessaires pour aider la Direction du port à améliorer la marche générale de l'atelier, quant à l'entretien et aux réparations, et à assurer la formation des Djiboutiens.

(DATE LIMITE DE DEPOT DES CANDIDATURES : MARS 1979)

ANNEXE III

NATIONS UNIES

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

(ONUDI)

Demande de services industriels spéciaux
présentée par le Gouvernement de la République de Djibouti

DESCRIPTION DE POSTE

SI/DJ/78 (SIS)

- Désignation du poste : Spécialiste des abattoirs.
- Durée de la mission : Quatre mois.
- Date d'entrée en fonctions : Mars 1979 ou dès que possible.
- Lieu d'affectation : Ville de Djibouti, avec possibilité de déplacements dans le pays.
- Objet du projet : Inspecter l'abattoir de la ville de Djibouti, établir un plan d'agrandissement et conseiller sur les mesures à prendre pour appliquer ce plan.
- Attributions : Attaché au ministère des institutions industrielles, sous la direction du Ministre et en coopération avec d'autres services intéressés du gouvernement, l'expert devra :
1. Evaluer la demande actuelle et prévue de viande dans la ville de Djibouti et ses environs, ainsi que l'approvisionnement actuel et prévu en bétail; déterminer les diverses sources d'approvisionnement, et recommander des mesures pour améliorer l'approvisionnement des abattoirs;
 2. Examiner la capacité de l'abattoir actuel, compte tenu de la demande présente et prévue de viande; inspecter les machines et le matériel ainsi que

les méthodes et les techniques d'abattage et de traitement de la viande, et déterminer dans quelle mesure ceux-ci sont à la hauteur des besoins actuels et futurs de viande;

3. Formuler des recommandations sur l'agrandissement de l'abattoir exigé par l'accroissement de la demande de viande, et sur les machines et le matériel nécessaires à cette fin, et présenter des suggestions de modernisation ou d'amélioration concernant les méthodes ou les techniques;
4. Etablir un plan détaillé d'agrandissement, en indiquant les spécifications des nouvelles machines ou du nouveau matériel que pourrait exiger cet agrandissement; préciser les besoins en main-d'oeuvre et en techniciens, et conseiller sur les mesures nécessaires à l'exécution du plan;
5. Déterminer dans quelle mesure il est fait un emploi industriel des peaux et divers déchets animaux, et émettre des recommandations sur la meilleure façon d'assurer cet emploi;
6. Veiller à la formation de ses homologues djiboutiens dans les domaines susmentionnés, et dresser un programme détaillé de formation destiné à ces employés et à d'autres travailleurs de l'abattoir.

Formation et
expérience requises :

Diplôme universitaire ou équivalent en science, ingénierie ou art vétérinaire, et expérience approfondie des abattoirs.

Connaissances
linguistiques :

Français; la connaissance de l'arabe serait un avantage.

Renseignements
complémentaires :

La République de Djibouti a accédé à l'indépendance le 27 juin 1977. La nouvelle République doit résoudre les problèmes difficiles et complexes que posent l'édification nationale et le développement économique et social. Les ressources naturelles, y compris l'agriculture et les richesses du sous-sol, restent à

mettre en valeur. L'économie continue de dépendre fortement des services fournis par le port de Djibouti. Le revenu par habitant est très bas. Une partie considérable de la population (quelque 300 000 personnes en tout) vit à Djibouti, la capitale, et dans ses environs. L'intérieur du pays est peuplé de groupes clairsemés de bergers nomades.

La nouvelle République a un besoin urgent d'aide financière et d'assistance technique.

Un des secteurs où le besoin d'assistance technique se fait le plus sentir est celui de l'abattoir de Djibouti. Sa capacité annuelle est de 1 000 tonnes de viande, soit quelque 150 000 têtes de bétail. Il fonctionne déjà au-delà de sa capacité au moyen d'équipes de nuit et produit actuellement 3 000 tonnes de viande par an. En 1979 et 1980, la demande totale de viande atteindra, selon les prévisions, 6 000 tonnes par an.

Les autorités estiment que, pour répondre à l'accroissement de la demande de viande, il est urgent d'agrandir l'abattoir. Les services d'un expert des abattoirs, qui étudiera cette proposition, sont donc demandés pour une période de quatre mois.

(DATE LIMITE DE DEPOT DES CANDIDATURES : MARS 1979)

ANNEXE IV

NATIONS UNIES

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

(ONUDI)

Demande de services industriels spéciaux (SIS)
présentée par le Gouvernement de la République de Djibouti

DESCRIPTION DE POSTE

SI/DJ/78 (SIS)

- Désignation du poste : Spécialiste de la réparation et de l'entretien de l'équipement de pompage des eaux.
- Durée de la mission : Neuf mois.
- Date d'entrée en fonctions : Mars 1979 ou dès que possible après cette date.
- Lieu d'affectation : Ville de Djibouti, avec éventuels déplacements dans le pays.
- Objet du projet : Inspecter l'équipement de pompage des eaux et les autres installations mécaniques de la principale station de pompage, examiner les méthodes de réparation et d'entretien actuellement utilisées et recommander les améliorations qu'il serait possible d'y apporter.
- Attributions : Le spécialiste relèvera de la Régie des eaux qui dépend du ministère de l'industrie et des régies industrielles. Il travaillera sous la supervision du directeur de la régie des eaux et coopérera avec le personnel de la principale station de pompage. Il devra :

1. Inspecter l'ensemble des canalisations d'eau installées dans la vallée d'Ambouli, ainsi que les projets de construction de nouveaux puits au sud de cette vallée, notamment les pompes et autres installations mécaniques nécessaires au pompage, à la mise en réserve et à la distribution d'eau;
2. Etudier en détail l'état des pompes à eau utilisées et des autres installations mécaniques, et évaluer les besoins de réparation et d'entretien courants de cet équipement ainsi que les méthodes et techniques utilisées à cette fin;
3. Elaborer un programme de réparation et d'entretien courants de ces installations, suggérer les nouvelles pompes ou machines ou autre matériel qu'il faudrait acquérir en en précisant les caractéristiques techniques et proposer les mesures à prendre pour réaliser ce programme;
4. Préparer et exécuter des programmes de formation en cours d'emploi à l'intention des employés de la principale station de pompage qui travaillent à la réparation et à l'entretien et en sélectionner un certain nombre pour un stage de formation à l'étranger.

Formation et

expérience requises :

Diplôme universitaire en génie civil ou génie mécanique (ou équivalence) avec une longue expérience de la réparation et de l'entretien des installations mécaniques de pompage d'eaux souterraines à usage domestique .

Connaissances

linguistiques :

Français, la connaissance de l'arabe étant un atout supplémentaire.

Renseignements

généraux :

La principale station de pompage et de distribution des eaux pour la ville de Djibouti et ses environs est située à quelques kilomètres au sud-ouest de la ville,

dans la vallée d'Ambouli. Cette eau, à usage domestique, est tirée d'une nappe d'eaux souterraines à l'aide de puits équipés de pompes et autres installations mécaniques. Il existe à l'heure actuelle 33 puits, dont six seulement ne sont pas reliés à la principale station de pompage d'Ambouli. Le nombre total d'employés travaillant à la station de pompage est estimé à 139. A l'exception du Directeur et du Directeur adjoint de la Régie des eaux, aucun de ces employés n'a de qualifications, sept d'entre eux seulement ayant une certaine expérience. On dit qu'en cas de panne importante des pompes et autres installations mécaniques, il est impossible de procéder aux réparations nécessaires sans aide extérieure.

Les pouvoirs publics estiment qu'il est urgent de faire appel à un spécialiste de la question, qui sera chargé d'inspecter lesdites installations et d'examiner les méthodes et techniques de réparation et d'entretien actuellement utilisées. Ce spécialiste devra également recommander un programme courant d'entretien de ces installations et assurer la formation en cours d'emploi des employés qui en sont chargés.

(LES CANDIDATURES DEVRONT ETRE PRESENTEES AVANT LE MOIS DE MARS 1979)

ANNEXE V

NATIONS UNIES

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

(ONU/IDI)

Demande de services industriels spéciaux (SIS)
présentée par le Gouvernement de la République de Djibouti

DESCRIPTION DE POSTE

SI/DJ/78 (SIS)

- Désignation du poste : Spécialiste de la réparation et de l'entretien de machines et de matériel de construction.
- Durée de la mission : Neuf mois.
- Date d'entrée en fonctions : Mars 1979 ou dès que possible après cette date.
- Lieu d'affectation : Ville de Djibouti, avec éventuels déplacements dans le pays.
- Objet du projet : Inspecter l'atelier du ministère du travail et l'équipement existant pour la réparation et l'entretien des machines et du matériel de construction, et examiner en particulier les méthodes et techniques actuellement utilisées afin de recommander les améliorations qu'il serait possible d'y apporter et de former des ressortissants du pays dans ce domaine.
- Attributions : Le spécialiste relèvera du ministère du travail et travaillera sous la supervision du Directeur du Ministère, en coopération avec le Directeur de l'atelier et le reste du personnel. Il devra :
1. Inspecter en détail l'état de l'atelier du Ministère du travail et la situation existante en matière de réparation et d'entretien des machines

et du matériel de construction et formuler des recommandations détaillées sur les possibilités d'aménagement efficace de cet atelier;

2. Apporter son concours au Ministère du travail en lui soumettant des recommandations détaillées sur les autres méthodes à appliquer pour mener à bien la réparation et l'entretien des machines et du matériel de construction et pour régler les questions d'organisation et d'utilisation des installations nécessaires;
3. Formuler des recommandations sur les mesures à prendre pour exécuter les propositions d'amélioration des activités de réparation et d'entretien des machines et du matériel de construction;
4. Elaborer et exécuter des programmes de formation en cours d'emploi des employés de l'atelier qui sont chargés des opérations de réparation et d'entretien et aider les responsables à sélectionner un certain nombre d'employés pour un stage de formation à l'étranger.

Formation et
expérience requises :

Diplôme universitaire en génie mécanique ou organisation industrielle (ou équivalence), avec une longue expérience de l'utilisation, de l'entretien et de la réparation des machines et du matériel de construction.

Connaissances
linguistiques :

Français; une connaissance de l'arabe serait un atout supplémentaire.

Renseignements
complémentaires :

L'atelier du Ministère du travail est situé dans la ville de Djibouti. L'atelier comprend différentes catégories de machines et de matériel de construction (de bâtiments et de routes) : notamment grues, camions basculants, bétonnières, compresseurs, bulldozers, excavateurs, niveleuses et autres machines et matériel. Etant donné que cet équipement exige un entretien et

des réparations régulières et que le personnel local de l'atelier a peu d'expérience de la réparation et de l'entretien, les pouvoirs publics estiment qu'il est urgent de faire appel à un spécialiste de la question, qui sera chargé d'inspecter l'ensemble des installations de réparation et d'entretien se trouvant dans l'atelier et de recommander les mesures à prendre pour améliorer le fonctionnement de cet atelier et former les ressortissants du pays, qui travaillent à la réparation et à l'entretien.

(LES CANDIDATURES DEVRONT ETRE PRESENTÉES AVANT LE MOIS DE MARS 1979)

ANNEXE VI

NATIONS UNIES

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

(ONUDI)

Demande de services industriels spéciaux (SIS)
présentée par le Gouvernement de la République de Djibouti

DESCRIPTION DE POSTE

SI/DJ/78 (SIS)

- Désignation du poste : Expert de la formation industrielle.
- Durée de la mission : Deux mois.
- Date d'entrée en fonctions : Mars 1979 ou peu après.
- Lieu d'affectation : Ville de Djibouti, avec possibilité de déplacements dans le pays.
- Objet du projet : Etudier les besoins du pays dans le domaine de la formation industrielle et formuler des recommandations sur l'organisation de programmes de formation appropriés dans le pays et à l'étranger.
- Attributions : L'expert sera affecté au ministère des régies industrielles. Sous la direction du Ministre et en coopération avec des fonctionnaires du ministère et d'autres services gouvernementaux intéressés, il devra :
1. Evaluer les effectifs des cadres moyens et supérieurs, techniciens et gestionnaires, qui sont ou pourront être employés dans les services du ministère des régies industrielles et dans l'industrie en général, y compris dans des établissements tels que l'atelier du Ministère des travaux publics et l'atelier du port de Djibouti, ou d'autres établissements analogues;

2. Etudier et évaluer les moyens de formation existants;
3. Etablir en détail un programme de formation de techniciens et de gestionnaires, pour exécution dans le pays et à l'étranger;
4. Apporter son concours au gouvernement pour la sélection des candidats pouvant bénéficier à l'étranger de bourses de formation de l'ONUDI;
5. Etudier l'assistance que l'ONUDI pourrait apporter au Centre de formation professionnelle de la ville de Djibouti, surtout en ce qui concerne les professions et les fonctions pouvant relever de la compétence de l'ONUDI, et formuler à cet égard des recommandations sur l'assistance technique nécessaire.

Formation et

expérience requises :

Universitaire diplômé en économie, en organisation ou en science, ayant une grande expérience pratique de la formation industrielle et ayant exercé des fonctions d'évaluation et de perfectionnement de la main-d'oeuvre.

Connaissances

linguistiques :

Français; la connaissance de l'arabe serait un atout supplémentaire.

Renseignements

complémentaires :

La République de Djibouti est devenue indépendante le 27 juin 1977. La jeune République doit faire face à de difficiles problèmes pour construire une nation et assurer son développement économique et social. L'économie du pays est surtout une économie de services, très largement tributaire des services fournis par le port de Djibouti. Aucun plan de développement n'a encore été établi. Le pays a un besoin urgent d'une assistance financière et technique pour mettre en valeur ses ressources naturelles et humaines.

En ce qui concerne la main-d'oeuvre, le Gouvernement s'est fixé comme politique la formation du plus grand nombre possible de ses ressortissants pour développer leurs aptitudes et leurs qualifications générales, de façon qu'ils puissent efficacement participer à la mise en valeur du pays. La formation industrielle bénéficie d'une attention particulière. Mais la mise au point de cette formation à partir d'une étude de la main-d'oeuvre disponible et d'une évaluation des possibilités du pays exige très probablement que l'expert reste deux mois sur place pour préparer et établir des programmes réalistes et adaptés aux besoins. En particulier, l'expert devra apprécier les moyens de formation disponibles au Centre de formation professionnelle et à l'Ecole technique.

(PRESENTATION DES CANDIDATURES EN MARS 1979)

ANNEXE VII

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES OU AYANT ACCORDE UN ENTRETIEN

I. CONSEIL DES MINISTRES

- 1) S. Exc. M. Barakat Gourad Hamadou,
Premier Ministre.
- 2) M. Ahmed Wad Issa,
Chef du cabinet de S. Exc. le Premier Ministre,
chargé des Affaires intérieures.
- 3) M. Bourhan Ali,
Chef du cabinet de S. Exc. le Premier Ministre,
chargé des Affaires étrangères.
- 4) M. Jacques Rosfelttes,
Conseiller technique auprès de S. Exc. le Premier Ministre.

II. MINISTERE DES REGIES INDUSTRIELLES

- 1) S. Exc. M. Ali Mohamed Houmed,
Ministre des régies industrielles.
- 2) M. Fahmi Ahmed,
Secrétaire général, Ministère des régies industrielles.
- 3) M. Alain Royer,
Directeur, Régie de l'électricité.
- 4) M. Diarte Angle,
Directeur de la nouvelle centrale électrique.
- 5) M. Abdi Migane,
Technicien, nouvelle centrale électrique.
- 6) M. Ibrahim Moeen,
Directeur par intérim, Régie des eaux.
- 7) M. Abdul Qadir Kamel,
Directeur désigné, Régie des eaux.
- 8) M. Omer Abdialla,
Sous-Directeur, Régie des eaux.

III. MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION

- 1) S. Exc. M. Mohamed Bahdon Farah,
Ministre des Affaires étrangères.
- 2) M. Necki Mohamed,
Chef du Service du protocole.
- 3) M. Mohamed Hassan,
Chef du Service des Affaires économiques.
- 4) M. Hassan Bari,
Service du protocole.

IV. CABINET DE S. EXC. M. LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

M. Ismaïl Omer,
Chef du cabinet de S. Exc. le Président.

V. MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL

- 1) S. Exc. M. Mohamed Del Mais,
Ministre de l'agriculture et du développement rural.
- 2) M. Mohamed Wabeni,
Chef du Service de l'hydraulique rurale.
- 3) M. Jacques Gasc,
Conseiller technique auprès du Ministre.

VI. MINISTERE DU COMMERCE, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

M. Guy Le Gall,
Conseiller auprès du Ministre.

VII. PORT DE DJIBOUTI

M. Al-Jailani Ali Bourhan,
Directeur général du port de Djibouti.

VIII. BANQUE NATIONALE DE DJIBOUTI (sera bientôt la Banque centrale)

Dr Ibrahim Kassim,
Directeur général et Gouverneur par intérim.

IX. CENTRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE

M. Abdi Ibrahim,
Directeur du Centre.

X. ECOLE TECHNIQUE

M. Ismaïl Beli,
Directeur de l'Ecole.



