

afrique industrie

10^e ANNÉE
N° 207

1^{er} MAI 1980 PR 25 FF - 1 250 FCFA

INFRASTRUCTURES

BAD:
SEPT CANDIDATS
POUR UN PRESIDENT



panorama de l'ingenierie belge

DIRECTION-REDACTION
11, rue de Téhéran - Paris 75008 - (France) - Tél. 227.74.76
Telex : AFREDI 641916 F
Directeur de publication :
Yves des SCHÄTZEN
Secrétaire général de rédaction,
maquettes : Christian GEORGE,
Guy DARBON
Enquêtes :
Benoit CATRISSE
Yann LE GALES

PUBLICITE :
Pierre MOUGENOT, assisté de Christiane
PIERRE.
11, rue de Téhéran - Paris 75008
(France) - Tél. 227.74.76
Afrique francophone :
Angèle GREGOIRE
57, av. d'Iéna - 75016 Paris - Tél.
500.87.15

REGISSEURS
Algérie : ANEP, 1, avenue Pasteur -
Alger, Tél. 64.00.30
Allemagne Fédérale : Fritz Thimm,
Friedrich Strasse 15, 6450 Hanau/Main
Tél. 06181/32118.
Autriche : Publimédia
Reisnerstrasse 61/5
1037 Vienne. Tél. (0222) 75.76.84
Belgique : SODIMP, 162, bd E.
Jacquemain 1000 Bruxelles - Tél.
218.39.00

Brésil : Agence Six, Rua Frei Caneca
1407 São Paulo - Tél. : 285.27.83 -
Télex : 011.24491 Sixs.
Canada : International Advertising -
Consultants LTD 915 2 Carlton
Street, Suite 915 - Toronto, M5B
1J3 - Tél. (416) 364.22.69
Corée : Century Media Intern., P.O.
BOX 479, Séoul - Tél. 72.33.51
Espagne : Selim Freige, Generalisimo
34 - Madrid 16* - Tél.
2159.65.20

Etats-Unis : Powers International
Inc. 551 Fifth avenue - New York -
NY 10017 - Tél. (212) 867.95.80
Grande-Bretagne : Humphrey
Bowring LTD, 122 Shaftesbury
Avenue - Londres W. 1V8 HA - Tél.
01.734.30.52

Italie : PIERANTONI - PUBLICITA
via S. Giorgio 4, 401121 Bologne.
Tél. (051) 23.71.35

Japon : International Media
Représentatives - 2-29 Taronomon
1 - Chome, Minatoku Tokyo 105 -
Tél. 502.06.56

Pays-Bas : G. Arnold Teesing B.V.
Prof. Tulstraat 17, 1018 GZ AMSTERDAM. Tél. (020) 26 36 15 - Telex 13133

Suisse : Tri Service Rufenacht SA,
4, Place du Cirque - 1204 Genève.
Tél. 29.12.11

ABONNEMENTS

Afrique Industrie Infrastructures est
exclusivement distribuée par abonnement.

Abonnement annuel y compris les
numéros spéciaux envoi par avion :
France : 550 francs - Cameroun
Congo-Brazzaville. Côte d'Ivoire.
Bénin, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie.
Niger. R.C.A. Sénégal. Tchad.
Togo : 27 500 F CFA - Mali :
55 000 F Maliens. Versement par
chèque mandat à l'ordre d'Afrique
Industrie infrastructures.

11, rue de Téhéran - Paris 75008.
Maroc : 550 DH - Versement par
chèque ou mandat à : SEPUBLI -
11, avenue de Rabat - TANGER
CCP : SEPUBLI - n° 14.19.24 -
RABAT

Tunisie : 55 D - Versement par
chèque ou mandat au nom
d'AFRIQUE INDUSTRIE.

Société Editrice Publiafric
Directeur des publications : Jean Peter.
Photocomposition Photogravure :
EURO-COMPO-SERVICE - 12, avenue
F.-D.-Roosevelt, 75008 Paris. 359.85.95.
Tous droits de reproduction réservés sauf
accord.

Tirage : Scorpion Bruxelles.
Commission paritaire n° 50.760.

afrique industrie

INFRASTRUCTURES

10^e ANNÉE

207

SOMMAIRE DU 1^{er} MAI 1980

4

ACTUALITÉS

- Afrique du Nord
- Afrique Noire

7

MATÉRIELS ET ÉQUIPEMENTS

13

FOIRES, SALONS

15

Aperçus sur les transports
au Gabon :

- Air Gabon, les travaux
de la 3^e Conférence
des représentants.



- Interview de
M. Jean-Louis Messan,
pdg d'Air Gabon.
- Nouvelles brèves.

21

INGÉNIERIE ACTUALITÉ

22

Interview de M. Chailley,
président de SYNTÉC,
président d'honneur
d'ABETEX.

24

MONROVIA : avant
la réunion de la BAD
Les problèmes
économiques de l'Afrique
par Seydou Sylla.

29

FINANCES

- Le budget 1980 du Gabon
- La loi de finances 1980
du Niger.

59

ACTIVITÉS DES SOCIÉTÉS

62

ANNONCES

44 INGENIERIE / BELGE



Activités des sociétés ci-après :

AERO-SURVEY; CADIC; COURTOY; ELECTROBEL
GIREC; GN INTERNATIONAL ENGINEERING S.A.
M + R INTERNATIONAL; SOBEMAP; SOBERI; SOTE-
GEC. SYBETRA; TRACTIONEL; TRANSURB CONSULT;
J. VARENDONCK- G. VINCENT.



Usine de Ouélé au Gabon.
Capacité : 2 850 t de cannes
par jour, vue des évaporateurs.
(Réalisation ABR).

08257

M. ALEXANDRENNE

et d'un crédit mixte suisse. Les travaux seront entrepris dès cette année. La réalisation de ces aménagements hydro-agricoles en Casamance doit nous permettre d'atteindre à terme nos objectifs d'auto-suffisance alimentaire en matière de riz.

AFRIQUE INDUSTRIE : quelles conclusions la mission du Fonds monétaire international qui vient de se réunir à Dakar a-t-elle tirées de la situation économique et financière du Sénégal et de ses perspectives ?

M. ALEXANDRENNE : Le Fonds monétaire international et la Banque mondiale ont été étroitement associés à l'élaboration du Plan de redressement économique et financier du Gouvernement, pour la période 1980-1985.

Les mesures arrêtées par le Gouvernement ont été très favorablement accueillies par ces deux institutions qui vont très prochainement apporter des concours financiers au Sénégal pour assurer la réalisation de certains objectifs de développement et de rééquilibre des finances publiques.

Les filières industrielles pour une plus grande intégration

AFRIQUE INDUSTRIE : quels résultats attendez-vous de la nouvelle approche du développement industriel à travers les filières industrielles ? Considérez-vous que cette approche puisse s'apparenter à un retour au réalisme ?

M. ALEXANDRENNE : l'industrialisation du Sénégal a reposé, au cours des quinze premières années de notre indépendance, sur la création d'industries de substitution aux importations.

Puis, la stratégie de développement industriel au cours de ces cinq années passées, a été axée sur la création d'industries utilisatrices de main-d'œuvre et tournées vers l'exportation.

Dans les deux cas, l'accent a été mis sur la valorisation des matières premières locales.

L'approche du développement industriel au Sénégal basée sur les filières industrielles n'est pas nouvelle. Elle résulte d'études approfondies susceptibles de nous permettre d'envisager des industries à plus grande valeur ajoutée, donc à plus grande intégration.

AFRIQUE INDUSTRIE : comment actualiserez-vous en février 1980, les perspectives pétrolières au Sénégal ? Vont-elles se traduire par des projets ?

Pétrole : les espoirs de Dôme Flore

M. ALEXANDRENNE : les recherches pétrolières au Sénégal connaissent un regain d'activité puisque quatre entreprises de renommée mondiale opèrent tant en "off shore" qu'en "on shore" sur des concessions couvrant le bassin sédimentaire et aussi le plateau continental. Il s'agit des Compagnies : française, comme Elf-ERAP; américaines, comme Chevron et Labow; anglaise, comme Shell.

Parallèlement à ces recherches, des études financées par la Banque mondiale, sont menées sur le gisement pétrolier de Dôme Flore découvert au large des côtes casamancaises. L'existence d'huile légère sous l'huile visqueuse du Dôme Flore, nous incite à nourrir quelque espoir de pouvoir mettre en valeur dans un avenir proche, cette ressource si importante pour la promotion économique et sociale du pays. ■

Propos recueillis par
M. Yves de SCHAETZEN

UNE INTERVIEW DE
M. OUSMANE DIENE
DIRECTEUR GÉNÉRAL

AFRIQUE INDUSTRIE : quels sont, pour les principaux projets d'équipement en cours de réalisation de la Régie, les caractéristiques principales, le montant et la source du financement et le calendrier de réalisation ?

M. DIENE : deux projets sont en cours de réalisation; l'un est financé par la Banque mondiale, l'autre par la Caisse centrale de coopération économique.

● **Troisième projet ferroviaire financé par la BIRD** : le but de ce projet est de réhabiliter une partie de l'équipement de la Régie. Le montant du prêt consenti par la BIRD s'élève à \$ 11 millions (accords de prêt n° 1518/SE du 17 mars 1978 entre la BIRD et la RCFS).

La Régie doit faire de son côté un apport supplémentaire de 743 millions Fcfa correspondant à sa participation aux dépenses locales.

Les investissements et le trafic de la Régie des chemins de fer du Sénégal

Ce projet comporte différents volets qui sont résumés ci-après :

— acquisition de matériel de travaux de voie; il s'agit notamment de deux bourreuses niveleuses ripeuses, de vingt et un wagons pour le transport de ballast, une grue routière, onze draisines et quatre camions;

— amélioration des voies; le programme porte tant sur les voies déjà renouvelées que sur les voies qui restent à renouveler. Pour ces dernières, il s'agit de réaliser de gros travaux d'entretien en vue de maintenir la circulation sur l'axe Dakar-Bamako jusqu'au renouvellement de la section Malème-Hodar-Kidira (374 km);

— amélioration des installations de Dakar - Bel-air; trois voies équipées de rails lourds doivent être posées pour la réception des trains de phosphates;

— liaisons radio dans la zone de Dakar

entre postes fixes et les locotracteurs de manœuvre afin de faciliter l'exécution des manœuvres;

— pièces de rechange pour le matériel roulant nécessaires à la remise en état de certaines locomotives. Une somme de 620 millions Fcfa est prévue à cet effet;

— formation professionnelle : achat de matériel didactique et financement des stages;

— études effectuées par des cabinets spécialisés; la plus importante est celle concernant la réforme de la Régie (structure juridique et composition du capital).

● **Acquisition de matériel roulant financé en partie par la CCCE**. Il s'agit de : 4 locomotives BB 1600 Alsthom, 2 locotracteurs, 6 voitures pour l'express international et 12 wagons spécialisés.

Le montant de ces acquisitions s'élève à 1 645 millions Fcfa, dont 960 millions

Sénégal

financés par la CCCE, 685 millions par la BNP et la BIAO (crédit acheteur).

AFRIQUE INDUSTRIE : quels sont, pour les principaux projets en voie de réalisation, les caractéristiques principales, le montant et la source du financement ?

M. DIENE : il n'y a actuellement qu'un seul projet en voie de réalisation. Il s'agit des investissements à réaliser par le chemin de fer et qui seront nécessaires à l'exploitation des Industries chimiques du Sénégal (ICS). Les ICS doivent produire annuellement 346 000 t d'engrais à partir des phosphates de Taïba. Le trafic induit par cette nouvelle branche d'activité s'élèvera à 65 millions de tonnes-kilomètres/an.

Le Gouvernement du Sénégal recherche le financement des opérations à la charge du chemin de fer, à savoir : acquisition de deux locomotives (320 millions), et construction d'un embranchement (700 millions).

AFRIQUE INDUSTRIE : compte tenu de la réalisation de ces deux catégories de projets, la Régie est-elle à même de faire face à ses besoins de trafic à court et à moyen terme ? Dans le cas contraire, envisagez-vous à long terme le lancement d'autres projets ?

M. DIENE : les projets en cours et ceux en voie de réalisation sont insuffisants pour doter la Régie des moyens susceptibles de permettre la réalisation du trafic potentiel. Une étude d'ensemble a été réalisée au niveau de la Régie pour déterminer les besoins nécessaires à l'entreprise. Ces besoins portent tant sur les installations fixes que sur le matériel roulant.

● **Installations fixes** : une partie de l'axe principal qui dessert le Mali est constituée par du rail dépassé (25 kg au mètre) et d'un âge très avancé qui remonte à la pose de la ligne.

Des travaux de gros entretien sont entrepris dans le cadre du troisième projet ferroviaire (BIRD) en vue de maintenir la relation Dakar-Bamako... Mais cette section de ligne, de 374 km, pose trop de problèmes d'exploitation et ne permet pas de suivre l'évolution du matériel roulant : locomotives puissantes et wagons de charge élevée.

Aussi, la Régie a-t-elle envisagé le renouvellement de la section considérée en substituant à la voie actuelle une voie moderne soudée, armée de rails de 36 kilogrammes au mètre ou plus.

Le problème qui se pose est celui du financement. En effet, les opérations de renouvellement sont très onéreuses et les ressources du chemin de fer ne permettent

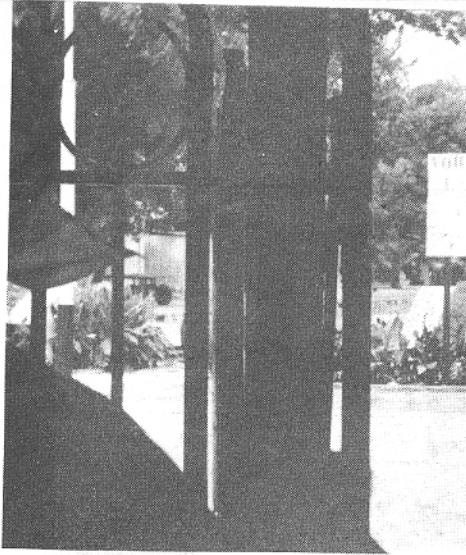
L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ENTRE LES EXERCICES 1977-78 ET 1978-79

Tableau N° 1 — TRAFIC NATIONAL : PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
(Comparaison avec les réalisations 1977/78)

Nature des marchandises	Réalisations		
	1978/79	1977/78	Ecart
	Tonnage	Tonnage	
— WAGONS			
Arachides	28 864	64 007	- 35 143
Hydrocarbures	25 803	21 935	+ 3 868
Céréales	1 101	10	+ 1 091
Véhicules routiers	40	—	+ 40
Prod. métallurg. Mat. de constr.	77	27	+ 50
Bois de chauffage	3 638	3 717	- 79
Animaux vivants	1 647	—	+ 1 647
Coton	144	199	- 55
Graines de coton	—	291	- 291
Phosphates de Taïba	1 321 136	1 332 377	- 11 241
Phosphates de Lam-Lam	22 447	31 015	- 8 568
Engrais	5 447	4 852	+ 595
Fourrages plantes	10	30	- 20
Emballages vides	31	—	+ 30
Sel	1 052	400	+ 652
Ciment	1 683	445	+ 1 238
Huile et corps gras	352	—	+ 352
Denrées périss. et Prod. alimentaires	234	—	+ 234
Détail	1 919	6 534	- 4 615
Divers (autres marchandises)	7 989	2 305	+ 5 684
TOTAL COMMERCIAL	1 423 614	1 468 144	- 44 530
Transport en service	13 635	17 861	- 4 226
TOTAL	1 437 249	1 486 005	- 48 756

Tableau N° 2 — TRAFIC NATIONAL : PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
(Comparaison avec les réalisations 1977/78)

Nature des marchandises	En millions tonne-km		Ecart
	Réal. 78/79	Réal. 77/78	
— WAGONS			
Arachides	8 006	14 756	- 6 750
Hydrocarbures	2 813	2 482	+ 33
Céréales	545	—	+ 545
Véhicules routiers	19	—	+ 19
Prod. métall. Matériaux de constr.	29	3	+ 26
Bois et chauffage	904	1 313	- 409
Animaux vivants	660	—	+ 660
Graines de coton	—	82	- 82
Coton	32	86	- 54
Phosphates de Taïba	147 967	149 226	- 1 259
Phosphates de Lam-Lam	1 910	2 652	- 742
Engrais	441	340	+ 101
Bourrage - plantes	15	—	+ 15
Emballages vides	18	—	+ 18
Sel	485	184	+ 301
Ciment	832	264	+ 568
Huile et corps gras	194	—	+ 194
Denrées périssables prod. alimentaires	245	7	+ 238
Détail	458	2 198	- 1 740
Divers (autres marchandises)	4 660	2 963	+ 1 697
TOTAL COMMERCIAL	170 233	176 556	- 6 323
Transports en service	612	3 290	- 2 678
TOTAL	170 233	179 846	- 9 613



TRAFFIC INTERNATIONAL EXPORTATION : PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
(Comparaison avec les réalisations 1977/78)

Nature des marchandises	Tonnage		Ecart
	1978/79	1977/78	
— WAGONS			
Emballages vides	1 014	1 375	— 361
Véhicules routiers	1 602	1 153	+ 449
Matériaux de construction	1 482	1 318	+ 164
Produits métallurgiques	138	11 236	— 11 098
Engrais	10 202	19 560	— 9 358
Machines, Pièces	12 875	2 390	+ 15 265
Fibres et matières textiles	1 888	1 204	+ 684
Denrées périssables, fruits	431	230	+ 201
Hydrocarbures	49 584	55 367	— 5 783
Ciment	7 926	18 560	— 10 634
Produits alimentaires	24 845	12 500	+ 12 345
Céréales - Mil	18 607	15 784	+ 2 823
Beurre de karité - Corps gras	3 191	774	+ 2 417
Riz	5 671	6 203	— 532
Boissons	424	339	+ 85
Sel	27 067	23 330	+ 3 737
Nattes - Fourages	—	69	— 69
Divers - Détail	35 114	34 910	+ 204
TOTAL WAGONS + DÉTAIL	187 569	206 302	— 18 733

TRAFFIC INTERNATIONAL - IMPORTATIONS : PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
(Comparaison avec les réalisations de 1977/78)

Nature des marchandises	En milliers tonnes-kilomètres		Ecart
	1978/79	1977/78	
— WAGONS			
Emballages vides	52	24	+ 28
Véhicules routiers	197	89	+ 108
Wagons particuliers vides	29	25	+ 4
Ferrailles	14	20	— 6
Combustibles solides (bois chauff.)	214	174	+ 40
Céréales diverses	—	498	— 498
Gomme	879	1 030	— 151
Matières et fibres textiles	—	7 930	— 7 930
Cuir et peaux	191	262	— 71
Tourteaux	4 748	12 105	— 7 357
Beurre de karité - Corps gras	3 468	7 891	— 4 423
Nattes indigènes, fourrages	836	852	— 16
Archides	157	10 474	— 10 317
Denrées périssables - Fruits	38	88	— 50
Animaux vivants	390	677	— 287
Noix de colas	6 579	5 963	+ 616
Divers + Détail	6 145	826	+ 5 319
TOTAL WAGONS	23 937	48 928	— 24 991

pas de dégager des sommes qui sont de l'ordre d'une dizaine de milliards.

Des démarches sont entreprises auprès des organismes prêteurs en vue d'obtenir l'aide extérieure nécessaire.

Des investissements sont également à réaliser dans le domaine des télécommunications et celui des installations de sécurité.

Le coût estimé est de l'ordre de 1 milliard Fcfa.

● **Matériel roulant** : les besoins en matériel roulant concernent d'une part le service voyageurs, d'autre part le service marchandises.

● **Service voyageurs** : pour assurer le trafic national voyageurs, le réseau dispose d'un équipement inadéquat et insuffisant qui ne lui permet pas de répondre à la demande de transport.

Un service d'autorails assez étayé est à créer pour effectuer le transport rapide à longue et moyenne distance des usagers. Afin de le réaliser, l'acquisition de six autorails et de dix-sept voitures a été envisagée. La Régie recherche le financement de cette opération.

S'agissant du trafic international voyageurs assuré par l'express Dakar-Bamako, il faut préciser que la rame actuelle est ancienne; elle circule depuis 29 ans et doit être renouvelée. La CCCE assure, comme il a été indiqué ci-dessus, le financement de six voitures pour la rame express; il reste à trouver le financement de neuf véhicules pour compléter la rame.

● **Service marchandises**. Le manque de moyens se fait sentir dans les principaux volets du trafic : trafic international, trafic national des arachides et trafic national des marchandises diverses.

Concernant les locomotives : parmi les 26 en service, 14 sont à reformer à plus ou moins brève échéance. Les besoins en locomotives neuves ont été estimées par le réseau à 13 unités. Le financement reste à trouver.

Au sujet des wagons, l'acquisition de 225 wagons serait à prévoir; le financement reste à trouver. ■