



NATIONS UNIES

OCT - 6 1980

ASSEMBLEE
GENERALE



Distr.
GENERALE
A/35/415
12 septembre 1980
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Trente-cinquième session
Point 64 b) de l'ordre du jour provisoire^x

ASSISTANCE ECONOMIQUE SPECIALE ET SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE

Assistance à Djibouti

Rapport du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 34/124 du 14 décembre 1979, relative à l'assistance à Djibouti, l'Assemblée générale a, entre autres dispositions, prié le Secrétaire général de poursuivre ses efforts pour mobiliser les ressources nécessaires à un programme efficace d'assistance financière, technique et matérielle à Djibouti et de faire procéder à une étude de la situation économique de Djibouti et des progrès réalisés en ce qui concerne l'organisation et l'exécution du programme spécial d'assistance économique en faveur de ce pays en temps utile pour que la question puisse être examinée par l'Assemblée lors de sa trente-cinquième session.
2. Le Secrétaire général a envoyé une mission d'étude à Djibouti aux fins de procéder, avec le gouvernement, à des consultations sur la situation économique du pays et sur les progrès réalisés dans l'exécution du programme spécial d'assistance économique. Le rapport de la mission, qui figure ci-après sous forme d'annexe, décrit la situation économique et financière du pays, envisage les recours d'urgence qu'il serait nécessaire de fournir pour pallier les conséquences de la sécheresse et donne un résumé des progrès réalisés dans la réalisation du programme spécial d'assistance économique.
3. Dans la résolution 34/124, le Secrétaire général a en outre été prié de poursuivre ses efforts en vue d'organiser une réunion de donateurs en faveur de Djibouti, conjointement avec le Programme des Nations Unies pour le développement et la Banque mondiale. Les consultations requises ont eu lieu et le Gouvernement djiboutien procède actuellement avec la coopération du PNUD à la préparation et à l'organisation d'une table ronde, qui aura lieu en février 1981 et à laquelle les représentants de gouvernements, d'institutions internationales, ainsi que d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales seront invités à participer. Cette table ronde aura pour objet de préparer une conférence de donateurs qui se tiendra en novembre de la même année.

^x A/35/150.

4. Au paragraphe 7 de la résolution 34/124, l'Assemblée générale a invité plusieurs organismes et institutions spécialisées des Nations Unies à attirer l'attention de leurs organes directeurs, aux fins d'examen, sur les besoins particuliers de Djibouti et à rendre compte des décisions prises par ces organes au Secrétaire général avant le 15 août 1980. Par ailleurs, au paragraphe 10 de la même résolution les programmes et les organismes compétents des Nations Unies ont été priés de faire rapport au Secrétaire général sur les mesures qu'ils ont prises et les ressources qu'ils ont rendues possibles pour venir en aide à ce pays. Le texte de la résolution 34/124 a été communiqué aux institutions et aux organismes concernés et leur attention a été attirée sur les demandes qui leur ont été adressées par l'Assemblée. Leurs réponses seront reproduites dans un rapport du Secrétaire général sur Djibouti et d'autres pays en faveur desquels l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'organiser des programmes spéciaux d'assistance économique.

ANNEXE

Rapport de la mission d'étude envoyée à Djibouti
(19-25 juillet 1980)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragrapnes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION	1 - 8	2
II. SITUATION ECONOMIQUE	9 - 30	4
A. Structure de l'économie	10 - 11	4
B. Le port et la ligne de chemin de fer	12 - 16	6
C. Situation financière	17 - 18	8
D. Perspectives de développement	19 - 30	8
III. ETAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME SPECIAL D'ASSISTANCE ECONOMIQUE	31 - 109	12
A. Projets achevés et projets dont le financement est assuré	32 - 63	12
B. Projets identifiés dans des rapports antérieurs pour lesquels une assistance est toujours nécessaire	64 - 94	21
C. Nouveaux projets pour lesquels une assistance est nécessaire	95 - 109	27

I. INTRODUCTION

1. Le rapport du Secrétaire général sur l'assistance à Djibouti (A/34/362), qui a été examiné par l'Assemblée générale à sa trente-quatrième session, cite les résolutions précédentes de l'Assemblée générale relatives à l'assistance à Djibouti, ainsi que les rapports précédents du Secrétaire général à ce sujet.
2. Le 14 décembre 1979, l'Assemblée générale a adopté la résolution 34/124, dans laquelle elle a souscrit à l'évaluation et aux recommandations de la mission envoyée à Djibouti et a demandé aux Etats Membres, aux institutions spécialisées et aux autres organismes des Nations Unies, ainsi qu'aux institutions économiques et financières internationales, d'apporter à Djibouti une aide pour permettre à ce pays de faire face à ses difficultés économiques particulières.
3. L'Assemblée générale a en outre prié le Secrétaire général de faire procéder à une étude de la situation économique de Djibouti et des progrès réalisés en ce qui concerne l'organisation et l'exécution du programme spécial d'assistance économique en faveur de ce pays en temps utile pour que la question puisse être examinée par l'Assemblée générale à sa trente-cinquième session.
4. Le Secrétaire général a envoyé une mission d'étude à Djibouti du 19 au 25 juillet aux fins d'avoir des consultations avec le gouvernement sur la situation économique du pays et d'obtenir des renseignements sur les progrès réalisés dans l'organisation et l'exécution du programme spécial d'assistance économique. La mission était dirigée par le Coordonnateur adjoint des programmes spéciaux d'assistance économique (Bureau des questions politiques spéciales). Deux administrateurs hors classe, qui représentaient l'un le Programme des Nations Unies pour le développement et l'autre le Département de la coopération technique pour le développement, ont participé aux travaux de la mission.
5. A Djibouti la mission a été reçue par S. Exc. M. Barkat Gourat Hamadou, premier ministre, qui a décrit les difficultés économiques et financières auxquelles le gouvernement devait faire face, ainsi que les graves conséquences que la longue sécheresse aurait pour le pays.
6. Tout au long de son séjour, la mission a rencontré régulièrement un comité composé de hauts fonctionnaires du Cabinet du Président, du Ministère des affaires étrangères, du Ministère des finances, du Ministère de la santé, du Ministère des travaux publics, du Ministère des transports, du Ministère de l'agriculture, du Ministère de l'éducation et du Ministère des services publics. Le maire de Djibouti ainsi que des responsables de l'administration portuaire, de la Compagnie d'électricité, de la Compagnie des eaux et de la Banque nationale de Djibouti ont également participé aux réunions.
7. La mission tient à marquer combien elle a apprécié le concours que lui a apporté le Gouvernement djiboutien et, en particulier, les efforts qui ont été faits pour fournir à la mission tous les documents et renseignements nécessaires.

8. Les rapports précédents sur l'assistance à Djibouti donnaient des renseignements sur le problème posé par les réfugiés et sur l'assistance nécessaire pour pourvoir à leurs besoins. A sa première session ordinaire de 1980, le Conseil économique et social a adopté la résolution 1980/11 du 25 avril 1980, dans laquelle il demandait au Secrétaire général d'envoyer à Djibouti une mission interinstitutions des Nations Unies en vue d'évaluer les besoins des réfugiés. Le rapport de la mission interinstitutions (A/35/409) organisée par le Secrétaire général en réponse à cette résolution, donne des renseignements détaillés sur la situation des réfugiés et propose un programme global d'assistance pour résoudre leurs problèmes.

II. SITUATION ECONOMIQUE

9. L'économie de Djibouti est décrite en détail dans le rapport du Secrétaire général sur l'assistance à Djibouti (A/33/106). En résumé, le pays n'a pour ainsi dire pas d'agriculture ou d'industrie et le manque d'eau y est chronique. On n'y trouve pas de source d'énergie exploitée et la dépendance du pays à l'égard des importations de biens d'équipement, de biens intermédiaires et de biens de consommation y compris les denrées alimentaires, est presque totale. Les activités commerciales sont concentrées dans la ville et le port de Djibouti et, dans une très large mesure, l'économie est axée sur la prestation de services. Près de 65 p. 100 des habitants vivent dans la ville de Djibouti et ses environs immédiats. Lorsqu'elle a accédé à l'indépendance, la nouvelle République a hérité d'une infrastructure économique, sociale et administrative très faible. Djibouti a depuis lors souffert d'une sécheresse prolongée et supporté une lourde charge due à l'afflux d'un grand nombre de réfugiés.

A. Structure de l'économie

10. La République de Djibouti ne publie pas de statistiques officielles du revenu national. Un conseiller en comptabilité nationale dépêché par la Commission économique pour l'Afrique a néanmoins établi des estimations qui ont été par la suite publiées dans le Bulletin de statistiques du gouvernement. On trouvera au tableau 1 les estimations du produit intérieur brut (PIB) au coût des facteurs. Ces estimations font apparaître la prédominance du secteur des services. En 1977, par exemple, la part du commerce, des hôtels et des restaurants dans le PIB au coût des facteurs a été de 41,5 p. 100; celle des banques, des assurances et autres entreprises du même genre de 5,9 p. 100; celle des transports et des communications de 9,4 p. 100; et celle de l'administration publique de 17 p. 100. L'agriculture, l'élevage, la pêche et l'industrie n'ont représenté ensemble que 11,3 p. 100 du produit intérieur brut au coût des facteurs.

Tableau 1
Comptes nationaux
Produit intérieur brut
Coût des facteurs
 (en prix courants)

Branche d'activité économique	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
(En millions de francs djiboutiens)*								
Agriculture, élevage et pêche	715	798	864	917	928	1 016	1 194	1 418
Industrie	853	1 028	1 274	1 419	1 682	2 014	2 116	2 419
Electricité et eau	515	563	604	753	902	1 061	1 143	1 282
Construction et travaux publics	564	597	753	844	1 297	2 170	3 402	2 878
Commerce, hôtels, bars et restaurants	6 632	8 210	8 764	9 419	10 930	11 560	12 702	14 267
Banques, assurances, immobilier et prestations de services	899	1 020	1 171	1 305	1 568	1 650	1 737	2 019
Transports et communications	1 267	1 285	1 510	1 681	2 202	2 863	3 435	3 197
Administration publique	1 291	1 902	2 108	2 687	3 369	4 001	5 374	5 832
Autres services	352	399	457	510	516	627	716	868
TOTAL : PIB au coût des facteurs	14 018	15 802	17 505	19 545	23 454	26 962	31 879	34 180

Source : Commission économique pour l'Afrique.

* Le taux de change pour la conversion du franc djiboutien en dollar est de 177 francs djiboutiens pour 1 dollar.

11. Le secteur des services est en majeure partie rattaché au port et à la ville de Djibouti. Le pays n'a pratiquement aucun moyen de se procurer des devises, si ce n'est grâce au trafic en transit qui se fait par le port. A l'exception de quelques cuirs et peaux, toutes les exportations enregistrées sont des réexportations de mobilier, de voitures automobiles et d'effets personnels importés antérieurement en grande partie par la colonie étrangère. Au tableau 2, sont indiquées les importations et exportations enregistrées en 1977 et 1978 et les chiffres estimatifs pour 1979. Une économie aussi tributaire des importations est particulièrement vulnérable à l'inflation mondiale.

Tableau 2

Commerce extérieur de Djibouti

(en millions de francs djiboutiens)

	1977	1978	1979 <u>a/</u>
Importations	12 749 819	22 803 870	31 000 000
Exportations	914 037	670 437	400 000

a/ Chiffres calculés sur la base des importations enregistrées pendant neuf mois et des exportations enregistrées pendant six mois.

B. Le port et la ligne de chemin de fer

12. La ligne de chemin de fer qui relie Djibouti à l'Ethiopie a été rouverte en juin 1978 après une interruption de plus de 12 mois. La ligne manque de matériel roulant et a besoin d'être modernisée. Les services d'exportation signalent qu'ils sont maintenant en mesure de traiter tout le trafic qui se présente encore que les opérations de transport subissent encore des retards. Il semble que la ligne de chemin de fer et le port de Djibouti soient beaucoup moins utilisés pour les importations et les exportations de l'Ethiopie. Avant 1978, le chemin de fer transportait environ 350 000 tonnes de marchandises dans chaque sens. Depuis le début de 1980, en revanche, le volume du trafic, calculé sur une base annuelle, n'est que de 170 000 tonnes environ dans chaque sens. De plus, le type de fret a beaucoup changé. Le volume des marchandises de valeur élevée transportées a baissé et celui des marchandises peu coûteuses est devenu proportionnellement beaucoup plus important. Le trafic en transit à destination et en provenance de la Somalie s'est quelque peu accru mais il représente encore moins de 5 p. 100 de l'ensemble du trafic se faisant par le port.

13. Le tableau 3 présente des statistiques de l'activité portuaire de Djibouti pour ces dernières années. Comme on le notera, à l'exception du trafic de conteneurs, tous les chiffres marquent une stagnation ou un déclin.

14. Même dans le cas des conteneurs, une bien plus forte proportion des unités utilisées le sont pour des marchandises importées par Djibouti lui-même, importations qui ne rapportent pas de devises au pays.

Tableau 3

Quelques statistiques portuaires - Djibouti

	1976	1977	1978	1979
Nombre de navires faisant relâche	1 772	1 474	1 267	1 174
Nombre de dhows faisant relâche	1 856	1 304	1 008	841
Soutage (milliers de tonnes)	480	413	302	343
Eau (milliers de tonnes)	287	259	147	117
Cargaisons solides (milliers de tonnes)	616	385	365	337
Trafic de conteneurs (unités)	2 443	2 633	3 009	6 072

Source : Gouvernement djiboutien.

15. L'Administration portuaire estime que l'évolution de la situation dans la région ne permet pas d'être optimiste quant à l'avenir du port. Le soutage, qui représentait auparavant près de 2 millions de tonnes par an et contribuait pour 40 p. 100 aux recettes portuaires, est tombé à 343 000 tonnes. Les ports de Djedda et d'Aden ont maintenant tous deux agrandi leurs installations de soutage et ils offrent - surtout Djedda - des prix nettement plus avantageux que Djibouti. Pendant quelque temps, Djibouti a profité de l'engorgement des autres ports de la région, mais ceux-ci se sont modernisés et agrandis. Djedda dispose maintenant d'un plus grand nombre de postes à quai équipés d'un matériel moderne de haute qualité et les opérations à Port Soudan, que l'on envisage de doter de nouvelles installations, se sont elles aussi améliorées. Le Yémen du Nord a lui aussi l'intention de développer sa capacité portuaire et le port d'Assab s'agrandit également.

16. Cela étant, le gouvernement a décidé d'accorder une plus grande importance encore dans sa future politique de développement à la diversification de l'économie.

C. Situation financière

17. Le Gouvernement djiboutien a pu continuer à prévoir dans son budget ordinaire un petit excédent des recettes sur les dépenses (voir tableau 4). Cet excédent sera consacré à des dépenses d'équipement.

18. La situation budgétaire du gouvernement est néanmoins extrêmement précaire. Environ 15 p. 100 des recettes totales proviennent de l'impôt sur le revenu et 50 p. 100 des droits de douanes. La colonie étrangère procure la majeure partie de ces deux catégories de recettes.

Tableau 4

Budget national

(En millions de francs djiboutiens)

	Chiffres effectifs		Budget
	1977	1978	1980
Recettes	8 958	13 867	16 845
Dépenses	7 828	10 080	13 199
Excédent	1 130	3 787	3 646

D. Perspectives de développement

19. L'économie de Djibouti est très déséquilibrée. La ville de Djibouti, qui s'est développée autour du port et du centre administratif, rassemble, selon certaines estimations, près des deux tiers de la population du pays. Le port avec ses liaisons routières et ferrovières avec l'intérieur du pays, dépendait autrefois de trois activités : le trafic en transit vers l'intérieur, le soutage et l'éclatement des cargaisons en vrac en vue de la réexpédition vers des ports plus petits de la région. La rudesse du climat et le manque d'eau et de terres arables ne permettaient guère d'autres formes de développement et, avant l'indépendance, la plupart des investissements et des efforts de développement étaient faits au profit de la ville de Djibouti.

20. Il semble maintenant que le port ne pourra probablement pas reprendre son rôle traditionnel. Les activités de soutage se sont nettement ralenties et la création dans la région d'installations portuaires plus modernes a sérieusement réduit les perspectives de développement des activités d'éclatement de cargaisons et de transbordement. Il est encore possible dans une certaine mesure de faire de Djibouti un important port de transbordement pour le trafic par conteneurs, Djibouti semblant avoir acquis une certaine importance à cet égard dans la région. Mais les activités que l'on peut entrevoir dans ce domaine n'auraient probablement pas la même importance que les activités précédentes sur lesquelles on pouvait compter de façon plus sûre.

21. L'idée de faire du port de Djibouti un grand centre de transbordement pour conteneurs présente un désavantage très net : ce genre d'opérations n'utilise que très peu de main-d'oeuvre et, si l'on veut que le port soit compétitif, il lui faut un matériel relativement onéreux. En revanche, les activités d'éclatement et le trafic en transit nécessitaient un grand nombre de travailleurs dans le port. Il n'est pas sûr que l'on aura besoin d'un nombre aussi grand pour la manutention des conteneurs.

22. La liaison ferroviaire entre Djibouti et l'Ethiopie nécessite des investissements massifs pour rénover l'infrastructure et pour renouveler le matériel roulant. On procède actuellement à une étude des besoins et on estime provisoirement qu'il faudra consacrer près de 100 millions de dollars à la modernisation de la liaison ferroviaire avec l'Ethiopie. Il faudra attendre que l'étude soit terminée, en 1981, pour savoir si un tel investissement est réalisable ou non. Il faut reconnaître néanmoins que, du fait de l'agrandissement et de la modernisation des ports d'Assab et de Massawa et du programme exécuté actuellement en vue d'améliorer les liaisons routières avec ces ports et de renforcer la capacité de transports routiers en Ethiopie, Djibouti aura peut-être les plus grandes difficultés, même en cas de modernisation de la voie ferrée, à attirer de nouveau le trafic en transit de valeur élevée à destination et en provenance de l'intérieur dont le port bénéficiait autrefois. La République de Djibouti se trouve donc devant la nécessité de créer d'autres possibilités d'emplois dans la capitale où le chômage et le sous-emploi sont extrêmement élevés.

23. Cela étant, le gouvernement explore activement l'idée d'entreprendre des programmes de diversification de l'économie. Parmi les options examinées, il y a lieu de mentionner l'expansion de l'agriculture irriguée, l'accroissement de la production halieutique et la réalisation de petits projets en vue d'utiliser des ressources locales connues (par exemple, les algues rouges et l'eau minérale), de transformer plus avant les cuirs et peaux dans le pays même, de créer une usine de préparation d'aliments pour le bétail et de mettre en place une industrie de production de matériaux locaux de construction. Le gouvernement étudie également la possibilité d'exploiter certaines des richesses du pays à des fins touristiques.

24. Malgré le marasme des activités portuaires et la sécheresse, Djibouti a, à certains égards, réalisé des progrès au cours des deux dernières années. Ces progrès ont dépendu dans une très large mesure de l'assistance internationale. Outre les contributions de sources extérieures apportées directement ou indirectement à ses budgets ordinaire et de développement, la République a reçu une assistance considérable pour l'exécution de projets. Il est difficile d'indiquer précisément les années où cette assistance a joué son rôle étant donné le temps qui s'écoule entre le moment où l'assistance est offerte et celui où les projets sont effectivement exécutés et considérant que l'on ne dispose pas pour Djibouti de statistiques de sa balance des paiements. Très approximativement, au cours des trois ans et demi écoulés, l'assistance reçue ou annoncée a été au total de près de 100 millions de dollars. Djibouti a bénéficié également d'une assistance technique toujours plus importante.

25. C'est cette assistance - financière et technique - qui a permis au pays non seulement de mettre en route un certain nombre de projets de développement, mais aussi de supporter plus facilement la charge que représente la présence d'un grand nombre de réfugiés et de faire face jusqu'à présent aux effets de la sécheresse qui sévit depuis longtemps dans l'intérieur du pays.

26. Le problème et les besoins des réfugiés sont examinés dans un rapport du Secrétaire général à l'Assemblée générale (A/35/409). Dans ce rapport, on donne des indications préliminaires sur l'assistance nécessaire pour faire face à la sécheresse mais il y a lieu cependant de souligner que la tâche devant laquelle le pays se trouve à cet égard est très lourde.

27. Au cours des deux dernières années, la sécheresse a eu pour effet de réduire sérieusement la quantité de fourrage disponible pour le bétail et elle commence à affecter nettement la quantité d'eau disponible dans les régions rurales. En février 1980, le Gouvernement djiboutien a lancé un appel à la communauté internationale pour qu'elle vienne en aide aux victimes de la sécheresse. Il a fait savoir qu'un certain nombre des très rares points d'eau en dehors des agglomérations étaient taris ou fournissaient beaucoup moins d'eau qu'habituellement. Les quelque 130 000 habitants des régions rurales souffrent d'une grave pénurie d'eau de même qu'environ un million d'animaux. D'après des estimations officielles préliminaires, près de 100 000 habitants ruraux ont perdu entre 25 et 40 p. 100 de leur bétail et 26 000 personnes ont perdu presque tous leurs troupeaux. Le gouvernement a mis en route un programme qui doit permettre de regrouper dans des camps de secours les nomades qui ont perdu tous leurs biens. Vers le milieu de juillet 1980, lors de la visite de la mission à Djibouti, il y avait trois camps de secours, abritant un peu plus de 4 000 personnes. Le gouvernement a fait savoir à la mission qu'il s'attendait à ce que 20 000 personnes déplacées au moins aient à être hébergées dans des camps de secours avant la fin de 1980. La sécheresse prolongée qui sévit actuellement fait ressortir la nécessité d'élaborer un plan national d'étude de l'ensemble des ressources en eau et de donner un caractère d'urgence tout spécial aux projets de mise en valeur de ces ressources qui font partie intégrante du programme d'assistance économique spécial pour ce pays.

28. D'après des estimations officielles préliminaires, l'assistance dont le pays a besoin d'urgence pour les victimes de la sécheresse représente au total 8,5 millions de dollars pour une période de six mois. Sont compris dans ce total 15 bateaux-citernes pour le transport d'eau et la construction de 60 citernes, d'un coût total de 500 000 dollars. Le gouvernement estime qu'il faudra fournir 1,6 million de dollars pour la distribution de denrées alimentaires aux personnes qui seront regroupées dans les camps de secours et 2,5 millions de dollars pour l'achat de tentes, de couvertures, d'ustensiles de cuisine et de tissu. On aura également besoin de médicaments et de soins de santé dans les camps de secours.

29. Il faudra en outre distribuer des denrées alimentaires aux personnes hors des camps qui ont perdu une bonne partie de leur bétail. Selon les estimations officielles, il faudra distribuer à ce groupe 3 200 tonnes de riz, 4 100 tonnes de sorgho, 800 tonnes de lait et d'assez grandes quantités d'huile comestible.

30. On trouvera des indications plus détaillées sur les secours nécessaires dans l'immédiat pour faire face à la sécheresse dans le rapport du Secrétaire général sur l'assistance aux régions victimes de la sécheresse à Djibouti, en Ouganda, en Somalie et au Soudan, dont le Conseil économique et social a demandé l'établissement dans sa résolution 1980/70 du 25 juillet 1980.

III. ETAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME SPECIAL D'ASSISTANCE ECONOMIQUE

31. Au cours des deux dernières années, un certain nombre de projets ont été exécutés dans le cadre du programme spécial d'assistance économique à Djibouti et le financement d'autres projets a été obtenu. Toutefois, vu l'accroissement rapide du taux d'inflation, il a fallu réviser le coût d'un certain nombre d'entre eux. En outre, à mesure que les négociations progressaient avec les donateurs éventuels et que la situation évoluait à Djibouti, il a fallu modifier certains projets et en exécuter d'urgence de nouveaux. Les projets qui ont été achevés et ceux dont le financement est assuré sont décrits aux paragraphes 32 à 63 ci-après. Les projets décrits dans les rapports antérieurs pour lesquels une assistance est encore nécessaire sont énumérés aux paragraphes 64 à 94. Les nouveaux projets dont l'exécution requiert une assistance sont énumérés aux paragraphes 95 à 109.

A. Projets achevés et projets dont le financement est assuré

1. Projets d'aménagement du port de Djibouti

32. Le port de Djibouti joue un rôle essentiel dans la vie économique du pays. A l'heure actuelle, il emploie à plein temps 700 personnes et chaque jour 300 à 400 dockers. Le trafic par conteneurs s'est développé au cours des trois dernières années et les autorités portuaires considèrent que c'est ce domaine d'activités qui a les meilleures chances de croissance et de développement.

33. Le programme spécial d'assistance contient un certain nombre de projets concernant l'aménagement du port, notamment la construction d'un centre de transit pour conteneurs, d'un terminal international pour conteneurs et d'un entrepôt frigorifique. La modification du programme de manutention des conteneurs dans le port a entraîné une modification des projets initiaux. A l'heure actuelle, le programme comprend une étape transitoire pour la manutention de conteneurs, la construction d'un centre spécialisé de transit et la réalisation d'une étude sur la possibilité de construire un terminal international pour le rassemblement et la distribution des conteneurs. Pendant l'étape transitoire, on envisage d'acquérir du matériel qui pourrait ensuite être utilisé pour un terminal international permanent, au cas où les résultats de l'étude de faisabilité seraient positifs.

34. Une assistance internationale a été organisée pour financer les études économiques nécessaires pour la première étape de la construction du terminal et pour l'étude de faisabilité de la deuxième étape. Un plan directeur pour l'aménagement ultérieur du port d'un coût de 2 360 000 000 francs djiboutiens est actuellement financé par le Fonds européen de développement. Des études de faisabilité d'entrepôts et d'installations pour conteneurs, d'un coût de 1,2 milliard de francs djiboutiens, sont actuellement réalisées avec l'assistance du Gouvernement français, de la Communauté économique européenne (CEE) et de la République fédérale d'Allemagne. En outre, le Fonds du Koweït et la République fédérale d'Allemagne ont accepté de verser 1,5 milliard de francs djiboutiens pour l'acquisition de matériel de première nécessité.

35. Un port moderne doit posséder un entrepôt frigorifique. La CEE verse 30 millions de francs djiboutiens pour le financement d'une étude de faisabilité sur ce point et l'Arabie saoudite financera les travaux prévus pour la première étape de la construction. Au total, un montant d'environ 10,4 millions de dollars a été annoncé pour l'aménagement et le développement du port.

2. Projets visant à améliorer le secteur tertiaire à Djibouti

a) Aéroport

36. Pour que Djibouti puisse continuer à être un important centre régional dans le domaine des services, il est essentiel d'améliorer l'aéroport et de développer les liaisons aériennes internationales de première classe. Le projet visant à moderniser l'aéroport est divisé en trois étapes, la première consistant à aménager l'aire de stationnement pour qu'elle puisse accueillir des gros-porteurs et les deuxième et troisième étapes, à augmenter le nombre d'emplacements de stationnement et à apporter d'autres améliorations au trafic de voyageurs et de marchandises. L'Arabie saoudite a accepté de financer les première et deuxième étapes. En outre, une assistance a été fournie pour la protection contre l'incendie. Au total, l'Arabie saoudite, la France et les Emirats arabes unis ont versé un montant de 5,3 millions de dollars pour l'aménagement de l'aéroport.

b) Hôtel

37. Lors de l'accession à l'indépendance, Djibouti ne disposait pas de suffisamment de chambres d'hôtel de classe internationale. Vu la croissance et le développement de la ville en tant que centre international, il était urgent de construire un nouvel hôtel. La construction d'un hôtel de 200 chambres, dont le coût total est évalué à près de 18 millions de dollars, sera financée grâce à un prêt accordé par un groupe international, le Gouvernement djiboutien se chargeant d'une partie des frais.

c) Télécommunications

38. Vu l'importance d'un système fiable de communications entre les navires et la côte, il fallait reconstruire et rééquiper la station de télécommunications de Djibouti. L'Arabie saoudite a fourni des crédits afin d'achever ce projet d'un coût total de 4 millions de dollars.

d) Banque nationale de Djibouti

39. Compte tenu de son rôle de centre international de transit, Djibouti a maintenu une monnaie convertible liée au dollar des Etats-Unis. Lors de l'indépendance, le Gouvernement a adopté une loi portant création d'une banque centrale mais, jusqu'à ces derniers temps, celle-ci n'était pas opérationnelle, faute de capitaux, de personnel, de locaux et de direction. Des dispositions ont maintenant été prises afin de construire le bâtiment. L'Iraq fournit un montant de 1,5 million de dollars pour la formation du capital de la Banque et la banque de développement qui lui sera associée, la France et le Fonds monétaire international (FMI) fournissent une assistance technique qui doit permettre de renforcer son administration.

3. Projets visant à améliorer les transports

a) Route Djibouti-Loyada

40. Il importe de procéder à la réfection de la route Djibouti-Loyada reliant le port à la Scmalie afin d'améliorer la circulation des importations et des exportations somaliennes transitant par Djibouti. La CEE financera une étude de faisabilité dans le cadre d'un projet régional.

b) Route Djibouti-Tadjoura

41. Le gouvernement attache une importance particulière à la conception et à la construction de la route reliant Djibouti à Tadjoura. Une fois construite, cette route constituera un élément essentiel du réseau routier national. Le coût de l'étude technique est estimé à 500 000 dollars et son financement est assuré par l'Arabie saoudite.

4. Projets destinés aux pauvres et visant à améliorer les services

a) Aménagement de lotissements

42. Afin de surmonter la grave crise du logement dans la ville et d'assainir les quartiers inondables, trois projets complémentaires ont été inclus dans le programme spécial d'assistance économique. Un seul de ces projets a été exécuté. Aucune assistance internationale n'a été offerte pour terminer les travaux d'aménagement des lotissements et le projet a été mené à bien par le Gouvernement djiboutien.

b) Approvisionnement en eau (zones urbaines)

43. La ville de Djibouti connaît de graves pénuries d'eau. Un projet visant à développer et à moderniser le réseau de distribution d'eau dans la ville, d'un coût de 1,3 million de dollars, sera financé par la Banque africaine de développement. En outre, la CEE finance actuellement une étude concernant l'extension du réseau.

c) Production d'électricité

44. L'Arabie saoudite fournit un montant de près de 4 millions de dollars pour le développement de la capacité de production d'électricité de Djibouti.

d) Distribution d'électricité

45. La Banque européenne d'investissement verse un montant de 1,8 million de dollars afin de développer le réseau de distribution d'électricité de la ville de Djibouti et de le relier à un réseau souterrain partiel, de manière à remplacer les parties vulnérables des lignes aériennes.

e) Rénovation de l'hôpital Peltier

46. A l'origine, on jugeait nécessaire de construire un nouvel hôpital, tout en rénovant l'hôpital Peltier qui était surpeuplé et vétuste. Toutefois, on a maintenant décidé de différer pour quelque temps la construction du nouvel hôpital et d'affecter des crédits nettement plus importants à la rénovation de l'hôpital Peltier. La France a financé une étude détaillée, d'un coût de 500 000 dollars, concernant les travaux de reconstruction qu'il serait possible d'effectuer. L'Arabie saoudite finance la reconstruction de l'hôpital, dont le coût s'élève à 6,4 millions de dollars.

f) Dispensaire

47. La CEE a décidé de verser 500 000 dollars pour la construction d'un dispensaire dans un quartier de la ville où il n'y a pas de centres de consultation.

g) Logement

48. Le Gouvernement saoudien finance la première étape (500 000 dollars) d'un programme de construction d'habitations à loyer modéré, intitulé Ariba II.

h) Logements pour le personnel d'assistance technique

49. Ce projet, d'un coût de 2,8 millions de dollars, a été financé par l'Arabie saoudite et la France, le Gouvernement djiboutien prenant à sa charge une petite partie des frais.

i) Reconstruction du dispensaire Pierre-Pascal

50. Abou Dhabi a décidé de verser 1,3 million de dollars pour l'exécution de ce projet.

j) Installation médicales dans les centres ruraux

51. Le HCR, le FISE et le Canada ont fourni des fonds pour la modernisation de certaines installations dans les centres ruraux. Cela ne représente qu'une partie du projet.

k) Forage de six puits profonds

52. Le programme spécial d'assistance contenait un projet concernant le forage de six puits profonds, comme mesure à court terme en attendant l'élaboration du plan général de mise en valeur des ressources en eau. Le gouvernement a déterminé à l'époque qu'il était possible de trouver six emplacements choisis à la fois en fonction des besoins en eau, et dans des endroits où les formations géologiques étaient suffisamment connues pour permettre des travaux de forage. Les fonds pour le financement du plan de mise en valeur des ressources en eau, qui comprend le forage d'un certain nombre de puits ont été obtenus. Une partie de ce projet a donc été absorbée dans le programme global pour l'établissement d'un plan de mise en valeur des ressources en eau pour le pays.

1) Réseau d'assainissement, de drainage et de recyclage des eaux usées

53. Un important projet de collecte, d'épuration et de recyclage des eaux usées dans la ville de Djibouti est en cours d'élaboration. Il s'agira de rénover une partie de l'ancien réseau d'égoûts et de mettre en place d'importantes installations nouvelles. La CEE, la Banque africaine de développement et la France ont annoncé une contribution de 5,8 millions de dollars pour ce projet. Il faudra encore 9 millions de dollars afin d'achever l'exécution du programme global, qui comprend un projet pilote d'utilisation des eaux à des fins d'irrigation.

5. Projets pilotes, études et enquêtes

a) Terminal pour conteneurs

54. On a obtenu les fonds nécessaires à l'étude de faisabilité concernant la construction d'un terminal pour conteneurs à Djibouti. Le coût de cette étude a été incorporé dans le projet de plus grande ampleur concernant l'aménagement du port de Djibouti.

b) Réparation des navires

55. Un projet préliminaire concernant la construction d'un bassin de radoub à Djibouti avait été établi par l'administration portuaire en 1970. Toutefois, l'étude n'a jamais été terminée et le gouvernement souhaitait que des consultants examinent le projet de 1970 compte tenu de l'évolution de la situation dans la région. Bien qu'aucune étude importante de consultants n'ait été effectuée sur cette question, l'administration portuaire a réexaminé l'ancien projet et le gouvernement a décidé de renoncer pour l'instant à construire le bassin.

c) Marais salants du lac Assal

56. Au cours des années, un certain nombre d'études ont été faites sur l'exploitation des marais salants du lac Assal. A l'origine, on pensait qu'il serait nécessaire d'effectuer une étude de faisabilité afin d'évaluer tant les débouchés que les problèmes techniques en jeu. On réalise actuellement les études techniques dans le cadre d'un projet financé par le PNUD concernant les matériaux de construction locaux. Le gouvernement a donc remis à plus tard l'idée de l'exécution d'un projet concernant l'utilisation de ces marais salants.

d) Plan de mise en valeur des ressources en eau

57. Le programme spécial d'assistance économique à Djibouti recommandait la mise au point d'un plan global de conservation et de mise en valeur des ressources en eau pour le pays, compte tenu de l'importance de l'eau dans tous les domaines. Avec l'assistance de la République fédérale d'Allemagne et des Etats-Unis d'Amérique, le gouvernement exécute actuellement un projet visant à élaborer ce plan global. Ce projet comportera le forage d'un assez grand nombre de puits profonds.

e) Projet d'irrigation au goutte à goutte

58. En raison de la pénurie chronique d'eau à Djibouti, un projet pilote d'irrigation au goutte à goutte a été recommandé. La Communauté économique européenne et le Gouvernement français ont accepté de financer deux opérations pilotes d'irrigation et il a été décidé d'incorporer les travaux expérimentaux sur l'irrigation au goutte à goutte dans le projet d'irrigation d'Attar.

f) Nouvel abattoir

59. L'abattoir actuel a été construit en 1951 et il a été gravement endommagé lors du tremblement de terre de 1973. La chambre froide et le système de réfrigération dans l'ensemble de l'usine ne fonctionnent pratiquement pas. Le financement de la construction d'un nouvel abattoir a été arrangé en principe avec le Centre arabe pour le développement industriel. Les travaux d'exécution du projet ne commenceront qu'après l'arrivée d'un expert qui participera à la réalisation des études techniques.

g) Usine d'eau minérale

60. L'Arabie saoudite a financé la construction d'une usine d'embouteillage de l'eau minérale, eau qui doit être commercialisée dans toute la région sous le nom "Eau de Tadjoura".

h) Route Tadjoura-Obock

61. L'Italie finance l'étude technique, dont le coût s'élève à 500 000 dollars.

6. Assistance technique et formation

62. La République de Djibouti a besoin d'une assistance technique dans presque tous les secteurs de son économie. Bien que certains des besoins les plus urgents en la matière aient été satisfaits, le pays a encore besoin d'une assistance supplémentaire dans presque tous les domaines. La France et la CEE fournissent une assistance technique pour les activités portuaires; la France et le FMI, pour la création de la Banque centrale; et la France et le PNUD, pour les statistiques et la planification économique. La France fournit aussi une assistance technique pour les services de santé. Du fait de l'importance des puits à Djibouti, il est particulièrement urgent de former des foreurs. L'Arabie saoudite et la CEE ont accepté de financer cette formation.

Résumé

63. Le tableau 5 indique les projets achevés, les projets dont le financement est assuré et ceux qui ont été abandonnés ou incorporés dans d'autres projets. Les projets portent le même numéro ou la même lettre d'ordre que ceux figurant à l'appendice I du rapport sur l'assistance à Djibouti (A/34/362).

Tableau 5

Projets achevés et projets dont le financement est assuré

(Les projets portent le même numéro et la même lettre d'ordre dans l'appendice I du document A/34/362)

	<u>Montant du finan-</u> <u>cement obtenu</u>	<u>Source</u>
	(en millions de dollars)	
A. <u>Projets de développement</u>		
1. <u>Projets d'aménagement du port de Djibouti</u>		
a) et b) Centre de transit pour conteneurs et terminal international pour conteneurs	8,6	France, CEE, République fédérale d'Allemagne, Koweït
d) Entrepôt frigorifique	1,8	Arabie saoudite, CEE
2. <u>Projets visant à améliorer le secteur tertiaire à Djibouti</u>		
a) Aéroport, phases I et II	5,3	Arabie saoudite, Emirats arabes unis, France
b) Hôtel	18	Groupe d'investissement privé et Gouvernement djiboutien
d) Télécommunications	4	Arabie saoudite
e) Banque nationale de Djibouti	1,5	Iraq
3. <u>Projets visant à améliorer les transports</u>		
a) Route de Loyada (étude)	N.C.	CEE (régional)
b) Route de Tadjoura (étude)	0,6	Arabie saoudite
4. <u>Projets destinés aux pauvres et visant à améliorer les services</u>		
b) Aménagement de lotissements	N.C.	Gouvernement djiboutien
d) Approvisionnement en eau (zones urbaines)	2,1	CEE, Banque africaine de développement

	<u>Montant du finan- cement obtenu</u> (en millions de dollars)	<u>Source</u>
e) Production d'électricité	4	Arabie saoudite
f) Distribution d'électricité	1,8	Banque européenne d'investissement
h) Construction d'un nouvel hôpital	Abandonné et combiné avec i) ci-dessous	
i) Hôpital Peltier	6,9	Arabie saoudite, France
j) Dispensaire urbain	0,50	CEE
n) Autres logements	0,50	Arabie saoudite
o) Logements pour le personnel d'assistance technique	2,8	Arabie saoudite, France Gouvernement djiboutien
q) Dispensaire Pierre-Pascal	1,3	Abou Dhabi
r) Installations médicales dans les centres ruraux	0,6 (partiel)	FISE, HCR, Canada
t) Forage de six puits profonds	Incorporé dans 5 e) ci-après	
u) Assainissement, drainage et recyclage des eaux usées	5,9	CEE, Gouvernement djiboutien, EAPD France
5. <u>Projets pilotes, études et enquêtes</u>		
b) Important terminal pour conteneurs	Incorporé dans 1 a) et b) ci-dessus	
c) Réparation des navires	Abandonné	
d) Marais salants du lac Assal	N.C.	Incorporé dans un projet du PNUD sur les matériaux de construction
e) Plan de mise en valeur des ressources en eau	N.C.	République fédérale d'Allemagne, Agency for international development des Etats-Unis /

f) Projet d'irrigation au goutte à goutte	0,3	France, CEE
i) Nouvel abattoir	N.C.	Centre arabe pour le développement industriel
l) Usine d'eau minérale	0,9	Arabie saoudite
n) Route Tadjoura-Obock	0,5	Italie
6. <u>Assistance technique et formation</u>		
a) Services portuaires	N.C.	CEE
b) Banque centrale	N.C.	FMI, France
d) Statistiques	N.C.	PNUD
e) Planification économique	N.C.	PNUD, France
f) Services de santé	N.C.	France
h) Formation de foreurs	N.C.	CEE, Arabie saoudite
Total approximatif :	<u>67,9+</u>	

B. Projets identifiés dans des rapports antérieurs pour lesquels une assistance est toujours nécessaire

64. Bien que la communauté internationale ait répondu aux besoins de Djibouti d'une manière encourageante, un certain nombre de projets nécessitent toujours une assistance internationale.

1. Projets de développement

a) Projets d'aménagement du port de Djibouti

i) Terminal pour conteneurs

65. Tant que les études en cours ne seront pas terminées, il ne sera pas possible d'évaluer avec précision le coût de la construction d'un terminal international pour conteneurs. Si ces études montrent que la construction est réalisable, il faudra, d'après les estimations du gouvernement, une aide complémentaire de 20 millions de dollars. Pour le moment, aucune source de financement ne s'est manifestée.

ii) Aménagement de nouveaux terrains

66. Pour que l'on puisse disposer d'un espace suffisant pour la manutention des conteneurs et du trafic de transit, le gouvernement a demandé une assistance pour niveler et aménager un terrain récemment asséché. Le coût estimatif des travaux à effectuer s'élève à 800 000 dollars, qui n'ont pas encore été trouvés.

iii) Etude de faisabilité pour l'aménagement de la route vers l'Ethiopie et la création d'un dépôt routier

67. Le transport par camions se développant dans la région, l'avenir du port pourrait dépendre à long terme de l'aménagement des liaisons routières avec l'intérieur. Le gouvernement a demandé une étude de faisabilité pour l'aménagement de routes et la construction d'un dépôt routier dans le port. Le coût estimatif de cette étude est de 800 000 dollars. Aucune source de financement n'a été trouvée pour cette étude. Il serait peut-être plus facile de réaliser celle-ci dans le contexte de projets régionaux auxquels les pays voisins seraient associés.

b) Projets visant à améliorer le secteur tertiaire à Djibouti

i) Aménagement de l'aéroport

68. Le financement des phases 1 et 2 du programme d'aménagement de l'aéroport et de l'amélioration du système d'équipement de protection contre l'incendie est assuré mais il reste encore à trouver des fonds pour terminer le plan de l'aéroport. Dans le plan général de celui-ci, sont prévus un terminal pour le trafic régional et local et un bâtiment destiné à abriter l'équipement et les véhicules du service de lutte contre l'incendie. Le coût des travaux est évalué

à 4,5 millions de dollars, qui n'ont pas encore été trouvés. On notera à cet égard que le fonctionnement de l'aéroport est celui d'une organisation autonome, dotée de son propre budget, avec ses propres recettes. Se fondant sur les prévisions de dépenses et de recettes, la mission estime que la phase finale des travaux pourrait être financée au moyen d'un prêt à long terme à des conditions "souples".

ii) Reconstruction de la Chambre de commerce

69. On a pensé tout d'abord qu'un nouveau bâtiment, d'un coût estimatif d'un million de dollars, serait nécessaire pour abriter la Chambre de commerce. Il semble maintenant que l'on pourrait restaurer l'ancien, endommagé par le tremblement de terre de 1973. La question est encore à l'étude, mais le coût des travaux devrait être inférieur au chiffre prévu d'un million de dollars.

c) Projets visant à améliorer les transports

i) Route Djibouti-Loyada

70. L'étude relative à la route Djibouti-Loyada est actuellement réalisée dans le contexte d'un projet régional. Aucune source de financement des travaux, dont le coût est actuellement estimé à 4 millions de dollars, n'a pu être trouvée.

ii) Route Djibouti-Tadjoura

71. Cette route, d'une longueur de 150 km, a la priorité absolue dans le programme gouvernemental de construction routière. Une aide internationale a été fournie pour la réalisation de l'étude de faisabilité, mais aucun crédit n'a pu être trouvé pour le financement de la construction même de la route, dont le coût estimatif provisoire est de 40 millions de dollars.

iii) Route Randa-Dorra

72. Aucun financement n'a encore été trouvé pour ce projet. Dans ces conditions, le gouvernement a reconnu qu'il était peu probable que cette route, de même que la route touristique Randa-Day conduisant au centre de villégiature et les routes reliant Dorra et Obock à la frontière éthiopienne soient construites au cours de la présente décennie.

iv) Service mobile pour l'entretien des routes

73. Aucun financement n'a encore été trouvé pour la création de deux services mobiles pour l'entretien des routes ni pour l'assistance technique correspondante. Le coût estimatif du matériel nécessaire est de 2,7 millions de dollars. En outre, le gouvernement aura besoin des services de cinq experts pendant quatre ans.

d) Projets destinés aux pauvres et visant à fournir davantage de services

i) Assainissement des districts inondables

74. Aucun financement n'a encore été obtenu pour ce vaste projet destiné à améliorer les conditions de logement insalubres régnant dans les districts 5 et 6 de la ville de Djibouti. Heureusement, la ville n'a pas souffert d'inondations au cours des deux dernières années. Quoi qu'il en soit, ce projet doit être considéré comme urgent et, bien qu'un plan directeur de la ville soit en cours d'établissement, la mission ne croit pas qu'il faille attendre son achèvement, en 1982 ou 1983, pour prendre des mesures en vue d'assainir ces zones. Le coût révisé du projet à réaliser pour remédier au problème du logement dans les districts 5 et 6 est de 14 millions de dollars et le temps nécessaire à son exécution d'environ cinq ans.

ii) Logements modulaires à bon marché

75. Bien que l'on soit parvenu à construire quelques logements à bon marché dans la ville, le projet tel qu'envisagé à l'origine, n'a pas été exécuté et aucun financement n'a été obtenu. Le gouvernement a maintenant décidé que les maisons devaient être bâties à Balbala et non pas à Dorale comme prévu.

iii) Enlèvement des ordures ménagères

76. Les insuffisances du système actuel d'enlèvement des ordures ont été décrites dans les rapports précédents. L'accumulation des ordures, en particulier dans les zones surpeuplées de la ville et dans les districts les plus pauvres, est dangereuse pour la santé. Aucun financement n'a été trouvé pour ce projet.

iv) Formation de personnel paramédical

77. Aucun progrès n'a été accompli dans la mise en place de moyens de formation de personnel paramédical. Le gouvernement a mis au point un projet, associé à celui du dispensaire Pierre-Pascal, destiné à assurer cette formation. Il est prévu d'accueillir 30 à 40 étudiants par an pour une période de formation de deux ans et de recycler chaque année 100 personnes ayant déjà reçu une formation partielle. Comme il y a actuellement un millier de personnes insuffisamment qualifiées parmi le personnel paramédical, il faudra plus de dix ans pour amener celui-ci à un niveau minimum. Le coût estimatif du projet de formation est de 400 000 dollars, dont 100 000 seraient affectés à des dépenses d'équipement.

v) Centre pour les jeunes

78. Aucun financement n'a été obtenu, aucun progrès accompli. Le gouvernement a souligné de nouveau à la mission la gravité de la situation dans la ville de Djibouti, où de nombreux réfugiés et jeunes campagnards sont arrivés et où le sous-emploi et le chômage ont pris de fortes proportions.

vi) Formation professionnelle

79. Aucun financement n'a été obtenu ni aucun progrès accompli dans la mise en oeuvre de plans de création d'établissements de formation professionnelle. En raison de l'inflation, le coût révisé du projet s'élève à 3,5 millions de dollars.

vii) Logements - Ariba II

80. Bien qu'une phase I, ramenée à des proportions plus modestes, soit en cours, l'urgente nécessité d'une deuxième phase existe toujours. Le coût estimatif de celle-ci est de 12 millions de dollars.

viii) Locaux administratifs

81. Aucun financement n'a été obtenu, aucun progrès accompli dans la construction d'autres locaux administratifs. Actuellement, le principal centre administratif (la Cité ministérielle) est de plus en plus surpeuplé et il est devenu nécessaire de disposer d'urgence de quelques bureaux supplémentaires.

ix) Reconstruction du dispensaire Pierre-Pascal

82. Bien que le terrain et les fonds nécessaires à la construction aient été fournis et que les travaux de construction progressent, le dispensaire n'est toujours pas équipé. Une partie du matériel nécessaire figure dans l'appendice III du document A/34/362. Mais cette liste n'est pas exhaustive. On évalue actuellement à près d'un million de dollars la somme supplémentaire nécessaire pour équiper convenablement le dispensaire.

x) Installations médicales dans les centres ruraux

83. Au cours des deux dernières années, les quatre centres médicaux dont l'amélioration avait été jugée nécessaire ont été transformés en petits hôpitaux - dans certains cas grâce en partie à une assistance. Un montant estimatif de 800 000 dollars serait nécessaire pour mener à terme cette amélioration.

xi) Travaux d'amélioration dans les centres administratifs

84. Aucun progrès n'a été réalisé dans le sens d'une amélioration de l'approvisionnement en eau et en électricité dans les quatre centres administratifs de district.

xii) Forage de puits profonds

85. Bien qu'une grande partie du projet original de forage de puits soit maintenant incorporée dans le plan national de mise en valeur des ressources en eau, la grave sécheresse qui sévit dans l'intérieur du pays nécessite le forage de puits supplémentaires. Le coût estimatif pour six puits est de 1,3 million de dollars.

e) Projets pilotes, études et enquêtes

i) Soutage

86. Le gouvernement a fait savoir à la mission qu'il avait toujours besoin d'assistance pour cette étude, étant donné le rôle important que le soutage pouvait jouer dans le développement d'un port économiquement sain.

ii) Construction d'un barrage sur l'Ambouli et d'un autre sur l'Oued Oued

87. L'étude relative à ces deux barrages et aux deux programmes connexes d'alimentation en eau et d'irrigation devra s'insérer dans le plan général de mise en valeur des ressources en eau, actuellement dans sa phase préparatoire, auquel elle se rattachera. Des études resteront nécessaires, mais il faudra peut-être modifier les propositions quand l'élaboration du plan général en question sera terminée.

iii) Evacuation des ordures ménagères et des déchets

88. Ce projet, auquel le gouvernement a donné une priorité élevée, n'a pas progressé.

iv) Production d'algues rouges

89. Les premiers résultats du programme expérimental financé par le gouvernement ont été encourageants, ce qui permet de penser que la production de Djibouti pourra être compétitive. On a encore besoin d'autres études, d'un coût estimatif de 100 000 dollars.

v) Construction d'un pont sur l'Ambouli

90. On n'a pas obtenu de fonds pour cette étude, d'un coût estimatif de 150 000 dollars. En raison de l'importance de ce pont pour le trafic routier entre le port et l'intérieur, cette étude pourrait fort bien constituer l'un des éléments d'un projet régional de transport routier pour Djibouti et d'autres pays de la région.

f) Assistance technique et formation

91. Si, en matière d'assistance technique et de formation, Djibouti a bénéficié d'une certaine contribution, il reste toutefois des besoins supplémentaires à satisfaire d'urgence dans quelques domaines.

i) Banque centrale

92. La France et le Fonds monétaire international ont fourni une assistance en vue de la création d'une banque centrale, mais deux autres experts sont nécessaires, l'un pour s'occuper de problèmes de change et de balance des paiements, l'autre de gestion des crédits, tout spécialement pour ce qui a trait à la banque de développement qui doit être créée en association avec la banque centrale.

ii) Logement

93. Des Djiboutiens sont actuellement formés dans ce domaine, mais il subsiste pour le moment un immense besoin d'assistance technique et de formation. Le gouvernement voudrait que la plus grande partie possible de la formation soit réalisée en cours d'emploi. Il aimerait à cette fin bénéficier des services d'un conseiller, dans le cadre des projets d'aménagement des districts inondables de la ville de Djibouti.

iii) Formation de foreurs

94. La formation de six foreurs est actuellement en cours, mais le gouvernement aimerait que trois ou quatre autres commencent à être formés dès que possible. Il a déclaré à la mission qu'il y avait toujours un risque considérable de voir les foreurs qualifiés passer au service d'autres employeurs de la région.

C. Nouveaux projets pour lesquels une assistance est nécessaire

95. Au cours des deux dernières années, le gouvernement a dû revoir ses priorités en matière de développement compte tenu de l'évolution de la situation en ce qui concerne l'activité du port. Il est maintenant évident que des efforts spéciaux devraient être consentis pour créer d'autres possibilités d'emploi et rendre Djibouti moins lourdement dépendant des activités portuaires pour le financement des importations dont il a besoin. En même temps, le gouvernement recherchait les moyens d'accroître ses exportations. Cet examen a permis de définir un certain nombre de nouveaux projets.

96. Compte tenu du caractère hautement compétitif du marché des services portuaires dans la région, on estime qu'il est essentiel non seulement de maintenir mais aussi d'améliorer l'efficacité des activités portuaires de Djibouti, ce qui suppose des investissements supplémentaires dans ce secteur.

1. Projets de développement

a) Projets d'aménagement du port de Djibouti

i) Réparation de la cale sèche

97. La cale sèche a été construite il y a 25 ans. Elle n'a guère été entretenue ou réparée depuis sa construction et est hors d'usage depuis près de deux ans. Les autorités portuaires ont constaté que tous les composants métalliques de la cale sont usés et qu'il est impossible de les réparer ou de les renforcer. Les ingénieurs consultants qui l'ont examinée ont estimé qu'il fallait la remplacer. La cale est utilisée pour réparer les péniches de déchargement, les bateaux pilotes et les remorqueurs, et assure un service d'urgence pour les autres petites unités qui ont besoin de réparations. Le coût approximatif est de 3 700 000 dollars.

ii) Achat de trois bateaux et d'un remorqueur

98. Le nombre des péniches de déchargement et des bateaux pilotes dont dispose le port est insuffisant compte tenu de son trafic actuel. Le besoin d'un autre remorqueur se fait également sentir. Les autorités portuaires considèrent que ces unités sont nécessaires pour maintenir la qualité des services portuaires et assurer une rupture de chargement et de déchargement des navires qui réduise au maximum la durée d'encombrement des quais. On estime qu'il faudra deux péniches de déchargement à coque d'acier, un bateau pilote et un remorqueur; le coût approximatif de ces quatre unités représente 3 600 000 dollars.

iii) Siège administratif de l'administration portuaire

99. Le bâtiment qu'occupe actuellement l'administration portuaire a été condamné à la suite du tremblement de terre de 1973. Toutefois, on ne dispose pas de fonds pour construire un nouveau bâtiment. L'édifice actuel se délabre un peu plus chaque année et les autorités estiment que la construction d'un nouveau centre administratif correspond maintenant à une nécessité urgente. On profitera de

l'occasion pour veiller à ce que le nouveau centre administratif soit adapté au projet à long terme de construction d'un terminal international pour conteneurs, actuellement à l'étude.

b) Projets destinés aux pauvres et visant à améliorer les services

100. L'amélioration des conditions de logement et des équipements collectifs de la ville de Djibouti figure au premier rang des besoins. Bien qu'aucune assistance n'ait été fournie pour un certain nombre de projets de construction de logements figurant dans le programme spécial d'assistance économique, le gouvernement a élaboré plusieurs programmes supplémentaires de logements pour lesquels un financement est demandé afin d'aider à remédier à la sérieuse pénurie actuelle et d'assurer la marge de manoeuvre nécessaire pour réaliser des améliorations dans les secteurs inondables de la ville. Le gouvernement reconnaît qu'il ne lui sera pas possible de financer tous les besoins en matière de logement et espère que les résidents pourront construire des logements, si on peut mettre à leur disposition des lotissements aménagés et si des fonds peuvent être fournis pour faciliter les prêts et hypothèques aux sociétés de construction. Les résultats préliminaires du plan directeur de la ville de Djibouti, qui devraient être disponibles vers la fin de 1980, fourniront sans doute une indication sur la manière dont les nouveaux projets de construction de logements s'insèrent dans le plan d'urbanisme à long terme. Afin de faciliter l'application du plan, on a créé un service spécial d'urbanisme attaché à la présidence.

i) Lotissements aménagés pour 5 000 logements bon marché

101. Le gouvernement a délimité un secteur dans lequel il devrait être possible d'offrir 5 000 lotissements aménagés. Dans le cadre de ce projet, le gouvernement financerait les voies d'accès et les divers services collectifs tels que égouts, adduction d'eau et électricité. Les futurs propriétaires achèteraient ces lotissements et entreprendraient eux-mêmes les démarches pour faire construire. On pense que, très souvent, les occupants construiraient eux-mêmes leur habitation. L'étude approfondie de ce projet n'est pas encore terminée. Le gouvernement estime qu'il faudra 600 000 dollars pour mener à bien les études nécessaires et, selon une estimation provisoire, le coût total du projet s'élèverait à 60 millions de dollars.

ii) Réorganisation des quartiers 1 et 2 de la ville

102. Dans le cadre de l'amélioration des services urbains et de l'amélioration des logements, le gouvernement souhaite faire réaliser une étude sur ce qu'il faudrait pour rénover certains quartiers surpeuplés et insalubres. Le coût approximatif de cette étude est de 200 000 dollars, et le coût de l'ensemble du projet est évalué provisoirement à 4 millions de dollars.

iii) Financement de la Société immobilière de Djibouti (SID)

103. La SID construit des logements qu'elle vend et qu'elle loue. Elle gère actuellement un certain nombre d'immeubles de rapport. La mission a été informée que le marché potentiel pour les appartements construits par la SID dépasse de

beaucoup les réalisations actuelles, mais que des fonds supplémentaires sont nécessaires pour construire des immeubles locatifs sur les lotissements aménagés dont la société est propriétaire. Au total, la SID estime qu'elle pourrait avoir l'emploi de près de 40 millions de dollars qui pourraient être fournis sous forme de prêts, étant donné que l'on escompte que le projet sera autorembourable. Ce projet très ambitieux, qui prévoit la création de 1 000 logements nouveaux, devrait pouvoir être réalisé par tranches.

iv) Alimentation en électricité

104. La capacité de production de la Compagnie d'électricité lui permet désormais de faire face aux besoins immédiats de la ville et du port. Toutefois, elle a du mal à satisfaire la demande en période de pointe et ne dispose d'aucun générateur de réserve. Compte tenu de l'accroissement de la consommation d'électricité, la Compagnie estime qu'un autre générateur sera nécessaire. Le coût de la construction d'une nouvelle centrale électrique, voisine de celle qui existe déjà, a été évalué à 10,5 millions de dollars. Une étude réalisée par des ingénieurs consultants devrait être disponible en décembre 1980 et le plan envisage la construction du premier générateur d'ici la fin de 1981.

v) Marché d'Arta

105. Le gouvernement souhaite créer un important marché et centre de services sur la route d'Arta. Il estime que la création d'une halle centrale améliorera les conditions d'hygiène pour la vente des produits alimentaires et permettra de mieux organiser le commerce et le transport des produits au détail et en gros. Une étude préliminaire suggère que ce marché s'autofinancera sur la base d'un prêt de vingt ans remboursable grâce au paiement d'un loyer par les usagers. Une nouvelle étude sera nécessaire avant l'exécution du projet, mais on peut estimer provisoirement le coût de celui-ci à 2 600 000 dollars.

vi) Energie géothermique

106. Trois projets financés respectivement par le PNUD, la France et l'Italie, sont actuellement à l'étude en vue de mettre en valeur les ressources locales en matière d'énergie géothermique. Peu avant la visite de la mission, un élément nouveau est intervenu avec l'inspection par un consultant des Nations Unies d'une zone géothermique près d'Arta, à proximité de la ville de Djibouti. D'après les premières indications, les sources thermales situées entre Arta et le littoral auraient une salinité relativement faible. Des fonds sont requis pour creuser un puits dans ce secteur afin d'évaluer le potentiel énergétique. Le coût du forage est de 300 000 dollars.

vii) Equipement agricole

107. On considérait jusqu'à présent que les perspectives de développement agricole n'étaient guère prometteuses. En fait, la surface cultivée ne dépasse pas 70 hectares. Toutefois, compte tenu de la situation nouvelle à laquelle est confrontée Djibouti, il paraît indispensable d'accroître la production alimentaire

locale et de faire tous les efforts en vue d'aménager les sols et de développer l'irrigation pour la production alimentaire. Quatre projets expérimentaux d'irrigation sont actuellement en cours de réalisation et l'on procède à la création d'une ferme expérimentale; par ailleurs, on s'efforce de reconstituer et d'élargir certaines palmeraies pour la production de dattes, et un important projet d'irrigation est actuellement à l'étude en liaison avec le programme de recyclage des eaux usées de la ville de Djibouti.

108. L'importance nouvelle accordée à l'agriculture, même s'il s'agit d'une activité qui se situe encore au stade expérimental ou à celui de projet pilote, impose de nouvelles demandes au service agricole qui va sans doute devoir fournir un appui technique à environ 250 agriculteurs participant aux projets de développement agricole. On prend également de plus en plus conscience de la nécessité de fournir davantage de services de vulgarisation et d'autres services dans le domaine de l'agriculture traditionnelle ainsi que dans celui de l'amélioration du cheptel. Le service agricole n'est pas équipé pour faire face à ces nouvelles responsabilités et a besoin de tracteurs, de motoculteurs, de véhicules à quatre roues motrices et de camions. Une partie de cet équipement, notamment les tracteurs et camions, pourrait être utilisée à diverses tâches. Le gouvernement estime que l'ensemble de l'équipement nécessaire coûterait environ 8,4 millions de dollars.

viii) Laboratoire d'énergie géothermique

109. A l'heure actuelle, Djibouti ne dispose que d'un équipement de laboratoire des plus rudimentaires pour mener à bien les analyses nécessaires aux projets concernant l'énergie géothermique. Le gouvernement souhaite créer un laboratoire géothermique dans le cadre de son programme de développement des sources d'énergie locales en vue de réduire ses dépendances vis-à-vis des importations de pétrole. On évalue à 2,5 millions de dollars le coût de ce laboratoire.
