

**ASSOCIATION DES GESTIONNAIRES ET
PARTENAIRES AFRICAINS DES ROUTES (AGEPAR)**

13^E ASSISES

SÉMINAIRE TECHNIQUE

**THÈME CENTRAL : GESTION TECHNIQUE, FINANCEMENT
ET EXPLOITATION DES
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
EN AFRIQUE**

TERMES DE RÉFÉRENCE

**POUR LA PRÉPARATION ET
LA PRÉSENTATION DES
COMMUNICATIONS**

DAKAR, (SÉNÉGAL) DU 22 AU 25 JUIN 2009

I) CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Interpellé constamment par l'article 4 de ses statuts, que nous citons :

« *L'Association des Gestionnaires et Partenaires Africains des Routes (AGEPAR) a pour but de :*

- *Développer les échanges entre les différents intervenants dans l'industrie routière de manière directe ou indirecte en vue de promouvoir le développement ;*
- *Capitaliser en développant le savoir-faire et en encourageant la recherche appliquée, la formation professionnelle et la diffusion de l'information dans le domaine routier ;*
- *Promouvoir l'intégration des réseaux routiers, harmoniser les normes de construction, d'entretien et d'exploitation des routes et améliorer les performances du secteur ;*
- *Renforcer les initiatives locales par l'organisation des congrès et séminaires en vue de faire le point sur le niveau de développement technique en faisant des recommandations aux autorités et institutions financières de développement compétentes en la matière » ;*

L'AGEPAR a, au cours des dernières années, abordé des sujets importants, à savoir :

- A Lomé en 2004
Routes africaines, cinquante ans de services, bilan et perspectives
- A Niamey en 2005
Gestion des routes et impacts sur les coûts des transports
- A Bamako en 2006
Etat des lieux des réformes institutionnelles des quinze dernières années dans le secteur des transports
- A Ouagadougou en 2007
Renforcement des routes panafricaines : enjeux économiques, techniques et institutionnels

Le traitement de tous ces sujets n'a pas encore permis de résoudre tous les problèmes que rencontrent les infrastructures routières africaines. C'est ainsi que « *promouvoir l'intégration des réseaux routiers, harmoniser les normes de construction, d'entretien et d'exploitation des routes et améliorer les performances du secteur* » demeurent encore plus des vœux que des réalités.

Cependant, et au cours de ces deux dernières années, on sent un nouveau frémissement, allant du « Tour de table pour le financement des infrastructures en Afrique », convoqué par Son Excellence Maître Abdoulaye WADE, Président de la République du Sénégal le 24 Janvier 2008 à Saly Portudal, jusqu'à la première conférence des Ministres des Transports, tenue à Alger les 24 et 25 Avril 2008, sur l'initiative de l'UNION AFRICAINE.

L'AGEPAR, de part la mission qu'elle s'est donnée, et au regard du rôle qu'elle veut jouer au niveau du continent en tant que cadre continental d'assistance et d'information pour le développement des infrastructures routières africaines, veut participer à ce nouveau courant et le dynamiser. C'est

un nouveau challenge pour elle, un NOUVEAU TOURNANT dans sa vie, fait de présence constante et active sur tous les problèmes du secteur routier et du transport routier. C'est à ce titre, et pourquoi, le thème retenu pour le Séminaire technique des 13èmes assises se justifie pleinement. Contrairement aux années précédentes, le NOUVEAU TOURNANT veut et doit imprimer une nouvelle pratique dans la préparation, la tenue des assises en général et du séminaire technique en particulier. Cette nouvelle pratique devra se traduire dans la mise en application scrupuleuse des dispositions des présents TDR.

II – THEME ET SOUS-THEMES

Le Séminaire Technique, a comme thème central :

Gestion technique, financement et exploitation des infrastructures routières en Afrique.

Ce thème est articulé autour de quatre (04) sous – thèmes.

Sous Thème 1 : Conception et Construction

- Sujet 1.1 : Normes de conception routière en Afrique – Etat des lieux et perspectives ;
- Sujet 1.2 : Techniques de construction : bilan et perspectives ;
- Sujet 1.3 : Aspects environnementaux, sociaux et de sécurité routière.

Sous Thème 2 : Financement des Infrastructures

- Sujet 2.1 : Contribution des Infrastructures routières dans la constitution du PIB des pays africains ;
- Sujet 2.2 : Problématique du financement des investissements routiers et du transport routier en Afrique ;
- Sujet 2.3 : Critères de choix des investissements routiers.

Sous Thème 3 : Exploitation routière dans les pays africains

- Sujet 1 : Place et finalités de l'exploitation routière dans l'environnement africain ;
- Sujet 2 : Systèmes de gestion des réseaux routiers en Afrique ;
- Sujet 3 : Marchés de travaux d'entretien routier à obligation de résultats : bilan et perspectives ;
- Sujet 4 : Normes, réglementation et qualité.

Sous Thème 4 : Compétences et capacités dans le secteur des infrastructures routières et du transport routier

- Sujet 4.1 : Ressources humaines africaines du secteur routier et du transport routier – Etat des lieux et Besoins futurs ;

- Sujet 4.2 : Systèmes de formation initiale et continue aux métiers du secteur routier et du transport routier – Etat des lieux et dispositifs pour l’avenir.

Les sous-thèmes et sujets ci-dessus devront être développés en s’appuyant sur les termes de références globaux et spécifiques ci-après. On veillera à ce que les objectifs fixés soient atteints et que le Rapport Général du Séminaire puisse être mis au point sans trop de difficultés, et ce, en s’appuyant sur la synthèse des communications.

Sous – thème 1 : Conception et Construction

Depuis la naissance de la route, le binôme conception – construction a connu des fortunes diverses. Autant au début, l’objectif était de quitter le point A pour rejoindre le point B, autant aujourd’hui l’on ne peut bâtir, construire sans concevoir au préalable un projet, l’étudier et lui donner une forme et une réalité objective.

La conception doit se faire à partir de méthodes techniques très élaborées selon des normes et des standards éprouvés.

La conception vise à aider à la définition des caractéristiques techniques optimales de la route relativement au tracé et à la qualité des matériaux constitutifs des chaussées.

C’est pourquoi, sa conception ne doit pas négliger la nécessité de procéder à une évaluation exhaustive des aspects tels que ceux liés à l’environnement et à la sécurité routière, sans oublier les aspects sociaux.

La problématique liée à la conception et à la construction de la route touche donc plusieurs champs d’action.

A cet effet, le sous-thème 1 est subdivisé en 3 sujets à savoir :

- Sujet 1.1 : Normes de conception routière en Afrique – Etat des lieux et perspectives

A ce propos, la question qui se pose à nous est celle de savoir si nous avons des normes propres à nous. Notre pratique, depuis que nous avons rencontré la route « moderne » s’est essentiellement appuyée sur les normes des autres, au gré des écoles fréquentées et de la culture étrangère dominante. La communication traitant de cette question devra faire un état des lieux aussi exhaustif que possible, et avoir des perspectives pouvant être rapidement exploitées par les grands projets qui nous attendent au titre des infrastructures routières africaines.

- Sujet 1.2 : Techniques de construction : bilan et perspectives ;

Dans le cadre de ce sous-thème il s’agira notamment de faire l’évaluation des normes techniques en vigueur, de faire l’état des lieux avec un bref rappel historique des techniques de construction et leur évolution dans le temps. Une analyse critique de la qualité des

matériaux utilisés traditionnellement dans les pays de l'espace AGEPAR et avec une ouverture sur d'autres qui n'ont jamais été employés ou qui ne sont que rarement utilisés, est également attendue.

- Sujet 1.3 : Aspects environnementaux, sociaux et de sécurité routière.

A cet égard, il convient de bien comprendre que la route constitue aujourd'hui un patrimoine qu'il faut utiliser et développer de manière intégrée dans une logique de développement durable.

La communication devra prendre en compte également les changements climatiques actuels et les intégrer dans une réflexion à long terme.

Sous – thème 2 : Financement des Infrastructures

Le financement des infrastructures est un problème important, notamment dans les pays en développement. Il se justifie d'autant plus que les infrastructures sont essentielles pour la mobilité des personnes et des biens.

Cependant dans de nombreux pays, on observe un gap financier entre la demande en investissements routiers et les ressources disponibles.

Cette situation est plus perceptible dans les pays en développement où d'autres modes de transport sont quelques fois peu développés.

Face à une telle situation, il est indispensable de protéger le financement des infrastructures. Il est aussi non moins nécessaire de le garantir. Cette double condition permet au secteur des infrastructures de se renforcer durablement. Après l'ère de tout – Etat, est – ce celle du PPP et à quelles conditions ?

A ce sujet, la route considérée comme un bien public dont l'usage est gratuit, est l'un des domaines où la Puissance publique s'est le plus illustrée dans son approche de financement des coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation.

Aujourd'hui, la nouvelle approche est de considérer la route non plus comme un bien public, mais comme produit commercial à faire financer par l'utilisateur.

La plupart des pays africains, en tout cas la grande majorité des pays de l'espace AGEPAR, ont des réseaux routiers jeunes et en développement. La priorité socio-économique dans un tel cas, c'est de soutenir l'économie nationale grâce aux infrastructures.

C'est pour toutes ces raisons et aussi à l'effet d'en cerner tous les aspects que le sous – thème 2 est subdivisé en 3 sujets à savoir :

- Sujet 2.1 : Contribution des Infrastructures routières dans la constitution du PIB des pays africains ;

Ce sujet, avait déjà abordé au Séminaire Technique de Niamey. Il est repris ici parce que les attentes n'ont pas été satisfaites. Les TDR de Niamey sont encore d'actualité :

La communication doit permettre aux séminaristes de remettre à jour leurs connaissances sur le rôle de la route dans le développement économique et social de nos pays, et son impact dans la réduction de la pauvreté. En effet, cet aspect relativement important du rôle de la route est très souvent perdu de vue, ou délibérément oublié, tant et si bien que c'est difficilement que les gestionnaires des réseaux arrivent à convaincre les "argentiers", quant aux ressources nécessaires à leur bonne gestion.

Pour ce faire, la communication comportera en autres une description des politiques en cours en matière de transport, notamment les programmes sectoriels, les projets de réforme en matière de stratégie de construction et d'entretien des réseaux routiers, la place et la contribution du secteur dans les politiques et stratégies de lutte contre la pauvreté. Le patrimoine routier, en tant que capital devra être estimé à partir de l'exemple d'un pays, et son apport, aux ressources budgétaires et autres du pays, calculé.

L'objectif poursuivi ici est du domaine de la maîtrise méthodologique.

Le séminaire aura atteint son objectif, si à son issue, les participants sont en mesure d'évaluer leur patrimoine routier, en tant que capital, et d'estimer son apport et contribution à la constitution du PIB et au développement économique et social de leur pays.

- Sujet 2.2 : Problématique du Financement des Investissements Routiers et du transport routier en Afrique ;

Les investissements routiers et du transport routier étant relativement lourds, leur mobilisation a toujours connu des difficultés, quel que soit le pays concerné. Les ressources financières des pays de l'espace AGEPAR étant plus que maigres, le financement de leurs investissements routiers et du transport routier est plus qu'un casse tête pour les décideurs.

La communication devra exploiter toutes les voies de mobilisation effective et pérenne des investissements en question.

- Sujet 2.3 : Critères de Choix des investissements routiers.

En matière des critères de choix des investissements routiers, il a toujours été fait appel à des méthodologies conçues dans des environnements différents des pays de l'espace AGEPAR. Avec le temps, et suite aux remarques régulières et constantes sur la non adaptation de ces méthodes aux réalités africaines, quelques efforts ont été faits pour l'amélioration desdites méthodes. Il reste cependant encore beaucoup à faire. C'est pourquoi, il est souhaité que la communication passe en revue les méthodologies utilisées à travers le monde pour identifier et mesurer les besoins « non économiques » en infrastructures de transport. Il s'agira de faire un inventaire complet des méthodologies expérimentales tendant à incorporer les bénéfices non économiques (accessibilité élémentaire aux services éducationnels, sociaux, et administratifs, etc.) dans les évaluations des projets routiers dans les pays en développement en général, et ceux de l'espace AGEPAR en particulier.

Sous – thème 3 : Exploitation routière dans les pays africains

De tout temps, la route n'a pas été un ouvrage figé. Elle doit être fonctionnelle en permanence et offrir un niveau de service toujours satisfaisant en termes de confort, de sécurité et être un lieu de convivialité.

Le gestionnaire en charge du maintien d'un niveau de service correct est confronté aux problèmes ci – après :

- ❖ circulation et gestion de la circulation ;
- ❖ entretien, réhabilitation et extension du réseau ;
- ❖ congestion et stationnement en zone urbaine, surtout en centre ville ;
- ❖ gestion de déviations sous chantier ;
- ❖ gestion normes, réglementation et qualité.

Une bonne définition de stratégies de planification, de programmation permet de mettre en place des systèmes de gestion et d'information efficaces.

Dans le présent exercice, il s'agira de replacer la question de l'exploitation routière dans les pays africains à l'ordre du jour et à la place qu'est la sienne.

Pour ce faire le sous – thème 3 est subdivisé en 4 sujets à savoir :

- Sujet 3.1 : Place et finalités de l'exploitation routière dans l'environnement africain ;

Jusqu'à un passé très récent, les gestionnaires des réseaux routiers africains se sont peu souciés de la notion de l'exploitation routière, voire de la place et des finalités de

l'exploitation routière elle-même. Ils se sont contentés de concevoir et d'aménager les infrastructures routières et d'« abandonner » leur exploitation à d'autres. Les tentatives faites, pour mieux appréhender cette question, principalement lors des 12^{ème} assises, ne sont pas très concluantes. C'est pourquoi, au moment où d'intenses débats et réflexions se mènent autour des infrastructures routières africaines, elle a été remise à l'ordre du jour avec pour recommandation et objectif d'aller beaucoup plus loin que l'année dernière. Il ne sera pas superflu de traiter de l'organisation et des structures appropriées, en matière d'exploitation routière.

- Sujet 3.2 : Systèmes de gestion des réseaux routiers en Afrique ;

La gestion des réseaux routiers (qui est essentiellement du domaine des informations fournies à l'utilisateur de la route afin qu'il l'utilise en toute sécurité et le confort requis), principalement dans la plupart des pays de l'espace AGEPAR, s'est toujours limitée à la mise en place des équipements de la route que sont les panneaux de signalisation, les marques sur chaussées, les glissières de sécurité, etc.

S'agissant même de ces équipements, ils ont toujours été traités comme les parents pauvres de la route, que l'on ne met en place que quand des ressources sont « disponibles » à la fin des autres travaux. Par ailleurs, leur vie, quand ils sont mis en place, est de très courte durée, à cause du vandalisme.

La gestion des réseaux routiers a fait de grands progrès au cours des dernières années, surtout dans les pays « développés ». Il y est question de plus en plus de « systèmes de transport intelligents » (STI).

C'est de tout cela que la communication devra traiter et proposer, à la communauté routière et du transport routier de l'espace AGEPAR, les bonnes pratiques adaptables à ses réalités.

- Sujet 3.3 : Marchés de travaux d'entretien routier à obligation de résultats : bilan et perspectives ;

Les marchés de travaux d'entretien routier à obligation de résultats ou Gestion de l'Entretien routier par Niveau de Service (GENiS) ne sont plus une nouveauté pour l'AGEPAR. Elle a, depuis ses 11^{èmes} assises tenues à Bamako, adopté le DTAO qu'elle a mis au point pour cela. Il a été recommandé que les différents pays mettent en application ce DTAO, comme test, afin que des leçons puissent en être tirées. Cette recommandation a été refaite aux 12^{èmes} assises.

Par ailleurs, sur recommandations de bailleurs de fonds internationaux, certains pays ont mis en application le « GENiS » de la Banque Mondiale.

La communication devra faire le bilan des travaux d'entretien routier passés sur la base de ce système et dégager les perspectives en vue de sa généralisation.

- Sujet 3.4 : Normes, réglementation et qualité.

Comme dans les autres domaines de la route, nos pays n'ont pas de normes et de réglementation en matière d'exploitation de réseaux routiers.

Au niveau international, des efforts ont été faits pour harmoniser et uniformiser les normes et la réglementation, quant aux informations à fournir à l'utilisateur de la route. A partir de cette donne, il ne reste plus beaucoup de place pour des normes et réglementation « nationales », si ce n'est la langue.

Ce qui est attendu de la communication, c'est l'inventaire exhaustif des normes, de la réglementation et des critères de qualité que la communauté routière et du transport routier, au niveau international, a mis au point pour organiser et gérer la circulation routière d'une part, et proposer dans la mesure du possible, des spécificités à l'environnement africain d'autre part.

Sous - thème 4 : Compétences et capacités dans le secteur des Infrastructures routières et du transport routier.

Le duo compétences - capacités est une base essentielle de la performance humaine. Le secteur des infrastructures routières et du transport routier n'échappe pas à cette équation.

Cependant, force est de reconnaître que compétences et capacités ont eu, quelques fois, mal à cohabiter, à co-exister. Ce contexte particulier s'est avéré variable selon l'espace, la période, le pays. Il n'en demeure pas moins que la dualité entre compétence et capacité constitue un défi à relever quoiqu'il puisse en coûter.

En effet, pour espérer fournir une offre routière, la communauté des infrastructures routière et du transport routier doit assurer le maintien et le développement des compétences de ses ressources humaines.

Il s'y ajoute aujourd'hui sur un plan général, qu'on assiste à l'apparition de nouvelles techniques et de nouveaux procédés, et à l'accroissement de la demande routière, qui communément appellent la diversification et le renforcement des expertises.

En plus de ce phénomène, il faut relever la mobilité du personnel et les départs massifs à la retraite ou pour les pays comme ceux de l'AGÉPAR des départs massifs vers le secteur privé plus rémunérateur.

Compte - tenu de tout ce qui précède, la problématique posée dans le cadre du sous - thème 4 porte sur la formation initiale et continue liée à l'emploi.

A ce titre, c'est toute la communauté du secteur des infrastructures routières et, du transport terrestre qui est interpellée, particulièrement l'Etat.

Dans l'optique de bien cerner le sous – thème, il a été structuré autour de deux sujets à savoir :

- Sujet 4.1 : Ressources humaines africaines du Secteur Routier et du transport routier – Etat des lieux et Besoins futurs ;

Le volume des infrastructures du Secteur Routier et du transport routier dont l'Afrique a besoin aujourd'hui et demain, est évalué à quelques 2.064.613 km (cf. : Bassirou GUISSSE, Président du CN-AGEPAR du Sénégal). Les 2/3 de ce volume est à l'état de pistes. Pour en faire un outil de soutien à l'économie, il lui faudrait non seulement des moyens financiers et matériels énormes, mais SURTOUT et AVANT TOUT, des ressources humaines en nombre et qualité.

S'agissant de ces ressources humaines, notre faiblesse fondamentale réside dans le fait que nous nous arrêtons souvent et uniquement à ces considérations d'ordre général, sans une quantification de l'existant et des besoins immédiats et futurs.

La communication devra donc faire un état des lieux exhaustif des différents métiers du secteur et déterminer, à partir des tâches actuelles et futures d'aménagement des infrastructures routières, les besoins immédiats et futurs.

- Sujet 4.2 : Systèmes de formation initiale et continue aux métiers du secteur routier et du transport routier – Etat des lieux et dispositifs pour l'avenir.

Les réflexions et discussions sur ce point ne sont pas nouvelles au sein de l'association. Elles découlent en droite ligne des conclusions du sujet I. Il s'agira donc de reprendre les travaux déjà exécutés, de les enrichir d'informations beaucoup complètes et couvrant la plupart des pays de l'espace AGEPAR.

III - CONTENU, VOLUME ET PRESENTATION DES COMMUNICATIONS

Les communicateurs ne devront pas perdre de vue que c'est de la gestion technique, du financement et de l'exploitation des infrastructures routières en Afrique qu'il est avant tout question ici. Les enjeux, tels qu'ils sont synthétisés dans les sous-thèmes (conception et construction ; financement des infrastructures ; exploitation routière dans les pays africains ; compétences et capacités dans le secteur des infrastructures routières et du transport routier) doivent être au centre des communications et en constituer des fils conducteurs.

Le contenu de chaque communication devra correspondre au sujet. Il est souhaitable que chaque intervenant communicateur en soit conscient, et fasse tout pour éviter les hors sujets et digressions inutiles. Cependant, malgré cette importante recommandation, chaque communication devra être conçue dans la continuité des sujets qui auraient déjà été présentés en amont, ou qui seraient traités en aval par la suite.

Tout en veillant à la clarté et à la compréhension du sujet traité par chaque intervenant – communicateur, on ne perdra pas de vue que nous sommes dans un domaine technique, et qu'il faudra utiliser les termes scientifiques et techniques appropriés.

S'agissant du volume, on veillera à ne pas dépasser quinze (15) pages de document saisi et à distribuer aux séminaristes. Pour des documents comportant des tableaux et graphiques (ce qui est souhaitable) ces derniers ne devront pas dépasser – ni les uns après les autres cinq (5) pages. Un document de ce type (texte + tableaux ou/et graphiques) ne devra pas dépasser vingt (20) pages. Le traitement de ce document se fera par Word et Excel sous Windows).

La présentation de la communication se fera sous Power – Point, l'intervenant communicateur veillera à ne pas dépasser une trentaine (30) d'écrans (diapositives).

Il est porté à la connaissance des communicateurs que le séminaire se déroulera dans deux langues (français et anglais). Les documents écrits à distribuer, et de présentation seront dans ces deux langues, étant entendu que chaque intervenant utilisera la langue qu'il maîtrise le mieux. Soit pour écrire ou pour présenter. La traduction dans la deuxième langue se fera par le Comité d'organisation du séminaire.

Par ailleurs, l'organisation et le déroulement du séminaire (présentation des communications, contribution de professionnels, rédaction et présentation du Rapport Général, etc.) de même que les objectifs qui lui sont fixés, exigent que tous les documents, tant dans leur fond que leur forme, soient fin prêts, dans les deux langues, avant le démarrage des Assises. Ce qui demande un travail relativement important à l'amont.

C'est pourquoi, les délais ci-après, à respecter scrupuleusement ont été fixés :

- ❖ Transmission de la version provisoire des communications provisoires = 15 juin 2008
- ❖ Transmission des remarques et observations aux auteurs = 30 juin 2008
- ❖ Transmission des versions définitives = 10 juillet 2008

Il est impératif de tenir ces délais eu égard au travail, non moins colossal, de traduction, qui ne pourra vraiment commencer qu'après réception des versions définitive des documents. Ceux qui ne pourraient pas respecter ces délais seront tenus de procéder eux-mêmes à l'écriture des documents dans les deux langues.

Le mode de transmission le plus recommandé est le courrier électronique. Les supports électroniques, tels que clés USB et CD-ROM, pourront être utilisés pour des envois par plis en Express (DHL, Chronopost, Fret-Air Sénégal International, Air Burkina, Air Ivoire, etc.), par ceux qui n'ont pas la possibilité d'utiliser le courrier électronique.

Les documents seront transmis simultanément

A Monsieur Alfred ZAMPOU
Président du Comité de Coordination

04 BP 7004 Ouagadougou 04 (Burkina Faso)
Tél. : 00 226 50 34 07 90
Port. : 00 226 70 26 99 80
Fax : 00 226 50 34 35 72
E-mail : zampou@yahoo.fr

A Monsieur Tchona IDOSSOU
Coordonnateur des Programmes de Partenariat AGEPAR /
Divers Partenaires

01 BP 689 Ouagadougou 01 (Burkina Faso)
Tél. : 00 226 50 34 30 43
Port. : 00 226 78 81 38 36 / 70 65 54 66
Fax : 00 226 50 34 05 50
E-mail : idossou@fasonet.bf

A Monsieur Bassirou GUISSÉ
Président du Comité National /AGEPAR
1^{er} Délégué de l'AIPCR

Tél. : 00 221 33 822 07 78
Port. : 00 221 77 530 55 06
Fax : 00 221 33 823 82 92
E-mail : bassirouguisse@yahoo.fr

A Monsieur Lathyr NDIAYE
Président du Comité National Scientifique /AGEPAR/Sénégal

Tél. : 00 221 33 825 82 18
Port. : 00 221 77 637 62 78
Fax : 00 221
E-mail : latnds@yahoo.fr

A Monsieur DIALLO Hassimi Harouna
1^{er} Vice Président de l'AGEPAR

Tél : 00223 222 40 96/633 3838
Fax : 00 223 223 60 92
E-mail : pistednr@cefib.com
cordial@yahoo.fr

A Monsieur NAMBEA Auguste
2^{ème} Vice Président de l'AGEPAR

Tél : 00 236 61 41 24/50 28 52
Fax : 00 236 61 46 28
E-mail : augustenambea@yahoo.fr

A Monsieur ATADJO D. Alfred
Secrétaire Exécutif de l'AGEPAR

Tél : 00 229 21 31 63 07/ 21 31 32 82
Fax : 00 229 21 31 63 07/21 31 74 62
E-mail : atamic2007@yahoo.fr
anatorek@yahoo.fr