

53390



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr.
LIMITÉE

E/CN.14/TRANS/104
21 janvier 1974

FRANCAIS
Original: FRANCAIS/ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT DE LA PREMIERE REUNION
SUR LA ROUTE TRANS-OUEST AFRICAINE
DAKAR-NDJAMENA

Niamey, 9-11 janvier 1974

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
Introduction	1	1
Participation	2 - 3	1
Ouverture de la réunion	4 - 13	1 - 3
Election du bureau	14	3
Adoption de l'ordre du jour	15	3
Organisation des travaux.....	16	3
Examen des structures institutionnelles.....	17 - 18	3 - 4
Etat de la route trans-ouest africaine	19 - 23	4 - 5
Déclarations des pays industrialisés et des organisations internationales	24 - 33	5 - 6
Questions diverses	34	7
Lieu et date de la prochaine réunion	35	7
Adoption du rapport	36	7

Annexes

Annexe I. Mandat du Comité de coordination de la route Dakar-Ndjamena.

Annexe II. Etudes.

RAPPORT DE LA PREMIERE REUNION
SUR LA ROUTE TRANS-OUEST AFRICAINE
DAKAR-NDJAMENA

Niamey, 9-11 janvier 1974

Introduction

1. La première réunion sur la route trans-ouest africaine, Dakar-Ndjamen, s'est tenue à Niamey (Niger) du 9 au 11 janvier 1974.

Participation

2. Les représentants des pays africains suivants ont participé à la réunion. Cameroun, Gambie, Haute Volta, Mali, Niger, Nigéria et Sénégal.

3. Des représentants des pays et organisation suivants ont participé à la réunion en qualité d'observateurs

- a) Pays Algérie, Belgique, Canada, France, Italie, Japon, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni.
- b) Organisations Banque Internationale pour la reconstruction et le développement Fonds Européen de développement (FED), Fédération routière internationale (FRI), Organisation commune africaine, Malgache et Mauricienne (OCAM) Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS).

Ouverture de la réunion

4. La première réunion portant sur la création d'un réseau routier trans-ouest africain a été ouverte par S.E. M. Harou Kouka, Ministre des travaux publics de la République du Niger. M. Harou Kouka a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Gouvernement de la République du Niger et en son nom propre.

5. Après avoir brièvement rappelé les effets de la sécheresse dont son pays avait particulièrement souffert, M. Harou Kouka s'est excusé des moyens limités que le Niger avait pu fournir. Il a souligné l'importance des transports pour le développement des relations entre les différentes communautés africaines, tant sur le plan social que sur le plan économique. Il a notamment fait remarquer que si des liaisons faciles existaient entre les différentes capitales africaines et les principales villes européennes, il y en avait peu entre les pays d'Afrique de l'Est et ceux d'Afrique de l'Ouest.

6. M. Kouka a souhaité que la réunion atteigne les objectifs qu'elle s'était fixée et aboutisse à des résultats concrets.

7. M. Mamadou Aw, Secrétaire exécutif adjoint de la CEA, a remercié au nom du Secrétaire exécutif, M. Robert Gardiner, et en son nom personnel, le Président et le Gouvernement du Niger pour l'accueil excellent qui a été réservé à Niamey à tous les participants. Il les a également remerciés d'avoir bien voulu accueillir la réunion et d'avoir prêté leur assistance pour son organisation malgré les difficultés que traversait le Niger du fait de la sécheresse.

8. M. Aw a ensuite fait l'historique du projet du réseau routier trans-ouest africain depuis la conférence sous-régionale sur la coopération économique qui s'était tenue à Accra en avril 1967, conférence qui avait réuni les 14 pays de l'Afrique de l'Ouest et qui avait recommandé la réalisation d'une liaison routière praticable en toutes saisons entre les pays de la sous-région, la simplification des formalités douanières, et l'application d'autres mesures de coopération sous-régionale, notamment en matière de transport.

9. M. Aw a ensuite exposé le principe qui avait été retenu pour la réalisation de ce projet, et qui avait consisté à raccorder entre elles des routes nationales. Cela devait permettre dans une première phase d'aboutir à une route reliant plusieurs pays, praticable en toutes saisons pour des véhicules de type courant et présentant des caractéristiques géométriques variables suivant l'importance de la circulation sur les divers tronçons. Ce principe devait amener les participants à choisir parmi les itinéraires possibles ceux qui exigeaient le minimum de travaux afin d'établir la liaison permanente souhaitée, à brève échéance et au moindre coût.

10. Le Secrétaire exécutif adjoint a ensuite défini la politique des transports que la CEA s'était donnée du fait de sa vocation continentale. Cette politique consisterait à concevoir un programme d'interconnexion des réseaux routiers sous-régionaux, à réaliser dans le cadre d'un plan global à l'échelle du continent :

- La route transaharienne reliant la Méditerranée aux rives du fleuve Niger;
- L'axe Dakar-Ouagadougou-Ndjamena prolongé jusqu'à la mer Rouge;
- Un deuxième axe est-ouest reliant Dakar à l'océan Indien en passant par Conakry, Abidjan, Lagos, Bangui et Kampala;
- Enfin un autre axe nord-sud, parallèle à la vallée du Nil, suivant sensiblement le 25ème méridien et reliant la Méditerranée au lac Kariba.

11. M. Aw a souligné que l'absence de ces liaisons qui n'avaient jamais figuré dans les préoccupations des anciennes métropoles, n'en constituait pas moins un obstacle aux tentatives d'unification des économies et des peuples africains. En effet, qu'il s'agisse de transports aériens, routiers ou ferroviaires, rien de vraiment rationnel n'existait encore en Afrique, surtout dans le sens est-ouest. Ainsi, bien que le développement des transports et des communications dépende des nécessités objectives de l'échange, dans l'acception la plus large du terme, le raisonnement selon lequel l'infrastructure se créait en fonction de l'importance de la circulation devait être amené lorsqu'un continent entier se trouvait en état de sous-développement. En effet, dans ce cas c'était l'infrastructure qui créait le trafic et devait en conséquence le précéder dans la plupart des cas.

12. Les gouvernements africains devaient consentir un effort collectif pour financer au départ les grands projets de transports routiers et créer à cette fin, dans les meilleurs délais un fonds routier africain. Ce fonds pourrait se constituer à partir non seulement de souscriptions volontaires de personnes, de gouvernements et d'institutions intergouvernementales mais également par la perception de taxes à percevoir dans les pays riverains, qui seraient payées par les Africains eux-mêmes. Au-delà de l'aspect comptable et financier de la question, il y aurait là un aspect psychologique d'une très grande portée; en

effet c'était l'Afrique des Etats qui était à la recherche de son unité à travers les vicissitudes que l'Afrique des peuples serait sans doute mieux en mesure de surmonter.

13. M. Aw a remercié les délégations d'avoir bien voulu participer à la réunion et particulièrement les représentants des organisations intergouvernementales africaines, des organismes de financement et d'aide au développement, et ceux des gouvernements des pays développés dont la participation témoignait de leur volonté de coopérer à ce projet.

Election du bureau

14. Les participants ont élu le bureau suivant:

Président M. Jacques Tollié (Niger)

Vice-Président M. S.O. Okin (Nigeria)

Rapporteur M. Hamadi Diallo (Mali)

Adoption de l'ordre du jour

15. L'ordre du jour suivant a été adopté.

1. Ouverture de la réunion
2. Election du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Organisation des travaux
5. Examens des documents présentés par la CEA
 - a) Structures institutionnelles pour la réalisation du projet de la route trans-ouest africaine;
 - b) Etat actuel du réseau trans-ouest africain.
6. Discussions
7. Questions diverses
8. Lieu et date de la prochaine réunion
9. Adoption du rapport

Organisation des travaux

16. Les horaires suivants ont été retenus pour l'organisation des travaux de la réunion

matinée 9 h - 13 h.

après-midi 16 h - 18 h.

Examen des structures institutionnelles pour la réalisation du projet de la route trans-ouest africaine Dakar-N'djamena

17. Le secrétariat a exposé les deux formules possibles en rappelant les structures dont la réunion pourrait s'inspirer. Il s'agissait de celle de la route transsaharienne, avec un secrétariat général chargé de l'exécution des décisions d'un comité de liaison, et de celle de la route transafricaine Mombasa-Lagos avec un bureau créé au sein du secrétariat de la CEA. Dans le

premier cas, les frais de secrétariat y compris la rémunération du personnel étaient assumés par les pays et dans le second cas le personnel du bureau appartenait à la Division des transports de la CEA et était rémunéré par la CEA. Le secrétariat a suggéré d'adopter un modèle d'organisation calqué sur celui de la route trans-africaine Mombasa-Lagos. Après des échanges de vues, les participants sont convenus d'adopter un comité de coordination par axe routier et d'en confier le secrétariat à un bureau des routes transafricaines à constituer au sein de la Commission économique pour l'Afrique.

18. Les participants ont ensuite adopté après l'avoir amendé, le mandat du Comité de coordination de la route Dakar-Ndjamena dont le projet avait été proposé par le secrétariat.

Etat de la route trans-ouest africaine

19. Le secrétariat a présenté la partie du document E/CN.14/TRANS/100 relative à la description de la route Dakar-Ndjamena qui était proposée comme axe nord du réseau routier trans-ouest africain.

20. Les représentants des différents Etats membres ont ensuite décrit aussi bien l'état de la route dans leurs pays respectifs que l'état d'avancement des divers projets d'étude ou d'aménagement en cours.

21. Concernant l'itinéraire de la route dans les territoires des divers pays, les participants sont convenus de ce qui suit :

- a) Territoire du Sénégal . L'axe Dakar -Tambacounda - Naye est considéré comme itinéraire de la route. La route Dakar-Nouakchott pourrait être incorporée à l'axe côtier Lagos-Dakar et en constituer le prolongement vers le nord.
- b) Territoire de la Mauritanie . La Mauritanie n'ayant pas envoyé de délégation à la réunion, le secrétariat de la CEA est invité au nom des Etats membres à prendre contact avec les autorités mauritaniennes, pour savoir quelles sont leurs priorités afin d'essayer de les concilier avec les décisions prises à la réunion. Il y aura lieu d'examiner en particulier les possibilités d'un raccordement entre Nouakchott et Niore du Sahel.
- c) Territoire du Mali. L'axe Naye -Kayes-Niore du Sahel-Kolokani-Bamako-Ségou-Bla-Koutiala-Koury-Faramana sera l'itinéraire de la route. Cet itinéraire diffère entre Bla et Koury de l'itinéraire figurant dans le document E/CN.14/TRANS/100, en ce sens qu'il évite la "boucle de San" et permet de raccourcir de 157 km la longueur de la route au Mali. Cette route est bitumée de Bamako à la frontière voltaïque.
- d) Territoire de la Haute-Volta. L'axe Faramana-Bobo Dioulasso-Ouagadougou-Fada-N'Gourma-Gouina a été retenu.
- e) Territoire du Niger. L'axe Gouina-Niamey-Birni N'Konni-Guidam-Rondji-Jibiya a été retenu comme itinéraire de la route. Cependant le Niger, considérant qu'il peut disposer, dans un proche avenir, d'un axe bitumé passant par Zinder et Gouré jusqu'à Nguigni à l'extrémité est du pays, pense qu'il est souhaitable d'intégrer ce tronçon au réseau international

de la sous-région. En conséquence il demande que soient étudiées les différentes solutions pour cette intégration, et que soit défini un ordre de priorité des investissements à réaliser.

- f) Territoire du Nigéria. Le Nigéria est en faveur de l'itinéraire proposé dans le document E/CN.14/TRANS/100, c'est-à-dire Jibiya-Kano-Maiduguri-Gambarou, étant donné que la plus grande partie de ce tronçon est terminée, tandis que certaines parties sont en construction ou vont faire l'objet d'appel d'offres (conformément au document remis au secrétariat). En outre cet itinéraire traverse certaines des villes commerciales et industrielles les plus peuplées du Nigeria septentrional et est celui qui répond le mieux aux objectifs déclarés de la route trans-ouest africaine.
- g) Territoire du Cameroun. A partir de Maiduguri, le Cameroun souhaiterait que l'itinéraire descende vers Mora via Bama. En suivant cet itinéraire la route remonterait ensuite vers le nord en passant par Waza, Maltam et aboutirait à Fort Foureau.

22. Les participants ont ensuite donné mandat au secrétariat de la CEA de:

- trouver les modalités appropriées pour établir entre Maiduguri (au Nigéria) et Fort Foureau (au Cameroun) l'itinéraire répondant le mieux aux objectifs de la route trans-ouest africaine et d'étudier avec les pays intéressés (Nigéria et Cameroun) les moyens de son acceptation;
- prendre toutes les dispositions requises en vue de mener les études figurant à l'annexe II du présent rapport.

23. Le Secrétaire exécutif adjoint a dit une fois de plus sa satisfaction de voir de nombreux pays et organisations internationales participer à la réunion et a exprimé l'intention du secrétariat de les associer étroitement à l'exécution du nouveau projet. Il les a ensuite invités à faire part aux participants des commentaires qu'appelaient, de leur part, les résultats des travaux de la réunion.

Déclarations des pays industrialisés et des organisations internationales

24. Fédération routière internationale (FRI). Le représentant de la Fédération routière internationale a déclaré avoir suivi avec intérêt les débats de la réunion portant sur ce projet de réseau routier trans-ouest africain, qui pourrait compter sur l'appui sans réserve de la FRI. Il a déclaré en outre que ces routes trans-ouest africaines devraient être intégrées à un réseau global des routes trans-africaines et que les gouvernements des pays africains devraient manifester par une déclaration leur désir de suivre une politique globale dans le domaine des transports routiers. Cela éviterait notamment aux organisations internationales d'avoir à faire un choix pour l'aide à apporter, étant donné que les routes feraient partie d'un même réseau.

25. Fonds européen de développement (FED)/ Le représentant du FED a déclaré que le FED adoptait une attitude positive vis-à-vis de la construction routière en Afrique et en particulier de routes permettant de relier différents pays. Le FED était prêt à participer à l'application des décisions prises à la réunion sur la demande des gouvernements des Etats associés. Le FED ne financerait pas cependant des études de faisabilité et limiterait son intervention au financement d'études d'exécution et de travaux de construction.

26. France. Le représentant de la France a déclaré avoir suivi avec un vif intérêt les débats de la réunion et étudié les documents qui y avaient été présentés. Il a ajouté que son pays, qui maintenait les meilleures relations de coopération avec la plupart des pays intéressés au projet, était favorable à la réalisation de ces routes trans-ouest africaines, qui, non seulement, serviraient certainement au développement des pays respectifs, mais favoriseraient aussi leur regroupement ainsi que les échanges commerciaux, humaine et culturels africains. Il a terminé en souhaitant que les décisions de la réunion aboutissent rapidement aux travaux de construction.
27. République fédérale d'Allemagne. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a déclaré que son pays soutenait fermement le projet des grands axes routiers africains. Il a rappelé que son pays aidait déjà à la réalisation de routes dans la sous-région qui faisaient partie du réseau envisagé, et était prêt à prendre en considération des dossiers portant sur des tronçons de la route.
28. Royaume-Uni. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré avoir suivi avec intérêt le déroulement de la réunion, et il a ajouté que son pays était prêt à examiner toute demande d'aide pour la réalisation de la route. Dès à présent, en sa qualité de chef de la Section Outre-Mer du Road Research Laboratory, il offrait au Bureau toutes les facilités découlant de l'expérience de son service.
29. Belgique. Le représentant de la Belgique s'est excusé de n'avoir pu assister au début des débats pour des raisons indépendantes de sa volonté. Il a ensuite exprimé l'intérêt que son pays manifestait et continuerait à manifester pour la réalisation du projet.
30. BIRD. Le représentant de la BIRD s'est également excusé de son retard et a rappelé le soutien de la BIRD aux grands projets de transport africains et en particulier aux projets favorisant l'intégration économique des pays africains.
31. Algérie. Le représentant de l'Algérie a remercié le secrétariat de la CEA pour l'invitation qui lui a été faite d'assister en qualité d'observateur à la réunion. L'Algérie accordait un grand intérêt au projet car l'Afrique souffrait de la faiblesse des moyens de communication. C'est pourquoi elle s'était engagée dans le projet de route transsaharienne qui permettrait de relier l'Afrique du Nord à l'Afrique sahélienne et dont 1 400 km avaient déjà été réalisés en territoire algérien.
32. Organisation commune africaine, malgache et mauricienne (OCAM). Le représentant de l'OCAM s'est excusé d'être arrivé à Niamey en retard et de n'avoir pu de ce fait participer aux débats de la première réunion sur les routes trans-ouest africaines. Il a remercié le secrétariat de la CEA, au nom du Secrétaire général de l'OCAM, pour l'invitation qui lui avait été faite. Après avoir rappelé l'intérêt économique et politique du projet, il a déclaré que l'OCAM apporterait tout son appui à sa réalisation.
33. Japon. Le représentant du Japon a remercié la CEA d'avoir invité son pays à participer en qualité d'observateur à la première réunion sur les routes trans-ouest africaines. Après avoir noté l'intérêt du projet pour la coopération ainsi que le développement économique et social des pays africains, il a souligné que son pays qui avait offert son assistance pour le projet de route transafricaine Mombasa-Lagos, continuerait, dans la mesure du possible, de participer à de telles réalisations.

Questions diverses

34. Le secrétariat a informé les participants que la CEA, en collaboration avec les gouvernements de la France et du Royaume-Uni, organisait un colloque sur les techniques de construction des routes, qui devait se tenir du 23 au 30 avril 1974 à Addis-Abéba. Les deux gouvernements fourniraient une équipe de conférenciers spécialistes des techniques de construction des routes, ainsi que des publications rédigées spécialement à l'intention du colloque. Le colloque devait servir de point de rencontre où l'expérience en matière de techniques routières et les résultats des recherches à ce sujet seraient présentés et discutés de manière approfondie par des ingénieurs africains spécialisés dans la construction des routes. Ce colloque porterait donc principalement sur les aspects techniques de l'étude, de la construction et de l'entretien des routes. Les gouvernements africains avaient déjà été invités à envoyer deux ingénieurs s'occupant activement de planification, d'étude et de construction des routes.

Lieu et date de la prochaine réunion

35. Les participants ont donné mandat au secrétariat de la CEA d'entrer en consultations avec les gouvernements des pays membres pour arrêter le lieu de la prochaine réunion du Comité de coordination et la date, qui devrait se situer en janvier ou février 1975.

Adoption du rapport

36. Les participants ont adopté le rapport de la réunion, à la séance de clôture le 11 janvier 1974.

MANDAT DU COMITE DE COORDINATION DE LA ROUTE
DAKAR-NDJAMENA

Préambule

Le Comité de coordination de la route Dakar-Ndjamena est constitué comme suit

Article I

Le Comité de coordination est composé de représentants de haut niveau de chacun des pays traversés par la route. Les membres du Comité peuvent être assistés d'un ou de plusieurs suppléants appartenant à des services techniques. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique (ou son représentant) est membre du Comité. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement, la Banque africaine de développement et le Fonds européen de développement sont invités à être membres d'office du Comité. Les représentants des pays intéressés par le projet en qualité de coopérateurs sont membres associés du Comité. Les représentants des institutions spécialisées et autres organismes compétents, de même que des experts peuvent être invités par le Comité de coordination.

Article 2

Le Comité de coordination stimule et coordonne la planification et l'exécution du projet de route Dakar-Ndjamena. A cet effet,

- a) Il formule des directives à l'intention du Bureau pour l'élaboration d'un programme de travail coordonné pour la construction de la route.
- b) Il recommande aux gouvernements des Etats membres intéressés des mesures relatives à l'exécution du projet de route.
- c) Il étudie les possibilités d'obtenir une assistance financière et technique extérieure pour l'exécution du projet.
- d) Il aide les gouvernements des Etats participants à rédiger et à présenter des demandes d'assistance technique, financière ou autres et collabore à l'administration de l'aide accordée par l'Organisation des Nations Unies au titre de son programme d'assistance technique et par d'autres organisations et donateurs.
- e) Il étudie périodiquement l'avancement de l'exécution des projets et programme relatifs à la route entrepris par les Etats participants.
- f) Il étudie les accords entre les gouvernements intéressés par les problèmes associés à la construction et à l'amélioration des tronçons de la route et formule des conseils à ce sujet.
- g) Il recommande des mesures tendant à l'amélioration de la circulation internationale sur le réseau trans-ouest africain après son ouverture, notamment dans les domaines suivants

- i) Réglementation de la circulation routière actuellement en vigueur dans les pays traversés par la route, en vue d'une harmonisation progressive;
- ii) Règles applicables au trafic des marchandises et des voyageurs, y compris les formalités en matière de passage en douane, passeports, santé et visas;
- iii) Harmonisation des règlements douaniers applicables aux mouvements internationaux de voitures particulières et utilitaires;
- iv) Extension des facilités de transit dont bénéficie le transport de marchandises entre les ports et les pays sans littoral;
- v) Assurance automobile.

Article 3

Le Secrétaire exécutif pourvoira aux services de secrétariat nécessaires. Il s'efforcera d'autre part d'obtenir de certains pays coopérants qu'ils détachent des ingénieurs, des économistes des transports et autres experts compétents en vue de la création d'un Bureau des routes transafricaines, sous la responsabilité d'un coordonnateur. Le Bureau assurera le secrétariat du Comité de coordination et sera responsable de l'organisation des réunions et de l'exécution des directives qui lui seront données par le Comité de coordination.

Article 4

Le Comité de coordination adopte son propre règlement intérieur, sous réserve des dispositions énoncées ci-après.

Article 5

Le Comité de coordination se réunit une fois par an. Des réunions extraordinaires peuvent être convoquées en cas de nécessité.

Article 6

A chaque réunion ordinaire le Comité de coordination élit son président et son vice-président, choisis parmi les représentants des pays africains intéressés. Le président et le vice-président sont, respectivement, les représentants du pays hôte et du pays qui suit le pays hôte dans l'ordre alphabétique. Ils restent en fonction jusqu'à la réunion ordinaire suivante.

A la fin du mandat du président, le vice-président lui succède et il est procédé à la désignation d'un autre vice-président selon la procédure indiquée au paragraphe précédent du présent article.

Article 7

Le lieu des réunions est fixé par le Comité, de préférence dans la capitale de l'un des pays intéressés choisis à tour de rôle, dans l'ordre alphabétique.

Article 8

Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, en liaison avec le président en exercice, distribue les convocations aux réunions du Comité de coordination, établit l'ordre du jour provisoire et distribue les documents appropriés, deux mois au moins avant l'ouverture des réunions du Comité.

Article 9

Le Comité de coordination peut inviter toute personne ayant la compétence requise, à participer à ses délibérations, sans droit de vote.

Article 10

Le Comité de coordination ne peut délibérer valablement que si les deux tiers au moins des gouvernements des Etats membres sont représentés. Chaque membre peut se faire assister par des conseillers de son choix.

Article 11

Les décisions du Comité de coordination sont prises autant que possible à la suite d'un consensus entre les représentants de tous les gouvernements des Etats membres, le vote n'intervenant qu'exceptionnellement et à la condition que l'existence de l'organisation ne soit pas en cause.

En cas de vote, la majorité des deux tiers des membres présents est requise.

Article 12

Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique et le coordonnateur pourvoient aux services nécessaires aux réunions du Comité de coordination.

Article 13

Les délibérations du Comité de coordination font l'objet d'un rapport rédigé par le Coordonnateur du Bureau de la route en anglais et en français, les deux versions faisant également foi.

Les décisions sont présentées sous forme de résolutions consignées dans un document séparé annexé à ce rapport.

Article 14

Le Coordonnateur est chargé de rédiger périodiquement des rapports sur l'exécution des décisions du Comité de coordination.

Article 15

Le Comité de coordination présente ses rapports aux gouvernements participants et à la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique.

Article 16

Les frais de tous les participants aux réunions du Comité de coordination sont à la charge des gouvernements et organisations qu'ils représentent, pendant la durée de leur déplacement.

ETUDES

a) Etudes techniques

Sénégal. Tambacounda-Nayé (180 km)

Mali . Nayé-Kolokani (665 km)

Niger . Zinder-Gouré (150 km), sur l'autre itinéraire possible, à savoir. Zinder-Gouré-Maine Soroa, et de la jusqu'à Maiduguri.

Haute Volta. Houde-Sakoineé. 200 km.

b) Etudes sur la simplification des formalités et réglementations relatives à la circulation internationale, et portant sur les points ci-après.

- i) Réglementation de la circulation routière actuellement en vigueur dans les pays traversés par la route, en vue d'une harmonisation progressive;
- ii) Règles applicables au trafic des marchandises et des voyageurs, y compris les formalités en matière de passage en douane, passeports, santé et visas;
- iii) Harmonisation des règlements douaniers applicables aux mouvements internationaux de voitures particulières et utilitaires;
- iv) Extension des facilités de transit dont bénéficie le transport de marchandises entre les ports et les pays sans littoral;
- v) Assurance automobile.