



24479



NATIONS UNIES  
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr. : LIMITEE

E/CN.14/574  
E/CN.14/TRANS/86  
20 octobre 1972

Original  
Anglais/Français

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE



RAPPORT DE LA REUNION  
AYANT POUR OBJET DE DETERMINER L'ASSISTANCE DES PAYS INDUSTRIALISES  
POUR LA REALISATION DU PROJET DE LA ROUTE TRANSAFRICAINE

Addis-Abéba, 9-12 octobre 1972

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
Introduction - - - - -	1	1
Participation - - - - -	2	1
Ouverture de la réunion - - - - -	3 - 4	1
Adoption de l'ordre du jour - - - - -	5	1
Organisation des travaux - - - - -	6	2
Présentation des documents établis par le Bureau de la route transafricaine - - - - -	7 - 45	2
A. Etat actuel de la route transafricaine	10 - 33	2
B. Mandat - - - - -	34 - 38	6
C. Routes à raccorder à la route transafricaine - - - - -	39 - 45	7
Perspectives d'aide : Récapitulation des offres faites par les pays - - - - -	46 - 55	8
Adoption du rapport - - - - -	56	10

### Introduction

1. La réunion ayant pour objet de déterminer l'assistance des pays industrialisés pour la réalisation du projet de route transafricaine s'est tenue à Addis-Abéba, du 9 au 12 octobre 1972.

### Participation

2. Ont participé à la réunion les représentants des pays suivants : Belgique, Etats-Unis d'Amérique, France, Italie, Japon, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède, ainsi que les représentants de la Banque africaine de développement (BAD), de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) et de la Commission des Communautés européennes - Fonds européen de développement (FED).

### Ouverture de la réunion

3. M. Robert K.A. Gardiner, Secrétaire exécutif de la CEA, a souhaité la bienvenue aux participants. Dans son allocution d'ouverture, il a fait observer que le projet de route transafricaine était unique en son genre parce qu'il avait permis de réunir les représentants des pays développés et des institutions financières internationales tout d'abord pour étudier l'idée et maintenant pour en examiner la réalisation. Il a souligné combien il importait que ce projet réussisse, car les enseignements qui s'en dégageraient présentaient une grande utilité pour tous ceux qui s'intéressaient au projet.

4. M. Mamadou Aw, Conseiller spécial du Secrétaire exécutif, a rendu compte des activités entreprises depuis la réunion que le Comité de coordination de la route transafricaine avait tenue à Bangui en avril 1972. Il a signalé que le Comité avait arrêté le tracé de la route transafricaine et le programme de travail à exécuter par le Bureau de la route transafricaine. Il a estimé qu'il fallait aussi attacher l'attention qui convenait aux recommandations formulées par les représentants des pays limitrophes qui s'étaient réunis à Addis-Abéba du 12 au 15 septembre 1972. En concluant, il a émis l'espoir que les offres qui seraient faites permettraient d'effectuer les études de faisabilité pour le projet de la route transafricaine dans son ensemble.

### Adoption de l'ordre du jour

5. L'ordre du jour suivant a été adopté :

1. Ouverture de la réunion
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Organisation des travaux
4. Présentation des documents établis par le Bureau de la route transafricaine
5. Discussion
6. Questions diverses
7. Adoption du rapport

Organisation des travaux

6. L'horaire de travail suivant a été fixé :

10 heures - 13 heures  
15 heures - 17 h.30

Présentation des documents établis par le Bureau de la route transafricaine

7. Sept documents ont été présentés dont l'un était intitulé "Rapport sur l'état actuel de la route transafricaine" (E/CN. 14/TRANS/74) et dont les six autres rendaient compte d'une manière plus détaillée de la situation actuelle de la route et des mesures à prendre dans chacun des six pays qu'elle traversait. Ces documents indiquaient sous forme aussi pratique que possible les contributions que, selon les renseignements disponibles à la CEA, les pays industrialisés et les institutions financières internationales pourraient apporter à la réalisation des études de faisabilité de la route transafricaine.

8. En outre, les documents suivants ont été communiqués à la réunion "Mandat pour une étude de faisabilité concernant la route transafricaine" (E/CN. 14/TRANS/67) et "Rapport de la réunion sur les routes à raccorder à la route transafricaine" (E/CN. 14/572 - E/CN. 14/TRANS/76).

9. Les participants sont convenus que les documents présentés par le Bureau de la route transafricaine seraient discutés en trois parties, comme suit :

- a) L'état actuel de la route transafricaine (sept documents);
- b) Le mandat pour l'étude de faisabilité de la route transafricaine (E/CN. 14/TRANS/67);
- c) Le rapport de la réunion sur les routes à raccorder à la route transafricaine (E/CN. 14/572 - E/CN. 14/TRANS/76).

A. Etat actuel de la route transafricaine

KENYA

10. Le tronçon de la route transafricaine au Kenya a été bitumé, mais des plans sont en cours pour l'élargissement et le renforcement de la chaussée (E/CN. 14/TRANS/81).

11. Le représentant du Gouvernement du Royaume-Uni a déclaré qu'une équipe britannique de recherche se trouvait déjà au Kenya pour étudier les incidences réciproques des coûts de construction et d'entretien des routes et d'exploitation des véhicules. Il a souligné que deux études spécifiques étaient en cours : l'une visant à obtenir des renseignements précis sur le coût d'entretien des routes bitumées et des routes gravillonnées, et l'autre sur la durabilité des routes, en vue de déterminer l'épaisseur la mieux adaptée pour renforcer le revêtement.

UGANDA

12. Le tronçon ougandais de la route transafricaine est une route utilisable par tous les temps, mais des plans sont en cours pour la reconstruction de la plus grande partie de ce tronçon (E/CN. 14/TRANS/82).

13. Le représentant du secrétariat a informé les participants que, conformément à la décision prise lors de la deuxième réunion du Comité de coordination de la route transafricaine, tenue à Bangui en avril 1972, une mission de la CEA s'était rendue en Ouganda pour discuter de l'itinéraire de la route transafricaine à travers ce pays. Il a déclaré qu'il avait été décidé que l'itinéraire Malaba-Kampala-Fort Portal-Kasindi constituerait le tronçon de la route transafricaine en Ouganda. Il a souligné que le gouvernement attachait une grande importance à l'amélioration du tronçon Kampala-Fort Portal-Kasindi, compte tenu des priorités nationales.

#### ZAIRE

14. Le tronçon de la route transafricaine au Zaïre comprend une route de terre généralement mal entretenue, et il est nécessaire que l'on effectue une étude de faisabilité pour toute la longueur du tronçon (E/CN. 14/TRANS/79).

15. Le représentant du Japon a déclaré que son gouvernement était prêt à effectuer l'étude de faisabilité du tronçon Kisangani-Bangassou. Il a ajouté que son gouvernement souhaiterait à cet effet recevoir une requête officielle.

16. Le représentant de la Belgique a annoncé que le Gouvernement du Japon ayant fait savoir qu'il prendrait en charge l'étude de faisabilité du tronçon Kisangani-Bangassou, et sans préjuger la décision qui reste à prendre par le Ministre de la coopération au développement du Gouvernement belge, il lui semblait que l'examen pour la prise en charge par la Belgique de l'étude de faisabilité d'un tronçon - très probablement entre Kasindi et Kisangani - se ferait dans une perspective favorable.

17. Cependant, pour ce qui était du document E/CN. 14/TRANS/79 relatif à la route au Zaïre, l'étude de faisabilité proposée semblait trop poussée notamment en ce qui concernait la partie technique. On y réclamait en effet l'établissement d'un dossier complet d'avant-projet comprenant tous les plans. Il était évident qu'une telle étude de faisabilité serait plus onéreuse que les études de ce genre réalisées normalement, où la partie technique était bien moins élaborée.

18. Les estimations au tableau récapitulatif du document E/CN. 14/TRANS/79 s'élevaient pour les 793 km entre Kasindi et Kisangani à 355 000 zaires en ce qui concernait les études de faisabilité. D'après les données en sa possession ces études ne devraient s'élever qu'à 158 600 zaires. Le représentant de la Belgique estimait dès lors que les termes du document E/CN. 14/TRANS/67 "Mandat pour une étude de faisabilité concernant la route transafricaine" devraient pouvoir être revus. Concernant les études d'ingéniering, les estimations figurant dans le document s'élevaient à 948 000 zaires alors que d'après ses critères elles devraient être de l'ordre de 793 000 zaires. Ce qui faisait pour l'ensemble des études requises 951 600 zaires (1 903 200 dollars des Etats-Unis) au lieu de 1 303 000 zaires (2 606 000 dollars) figurant dans le document.

## REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

19. Le représentant du secrétariat a informé les participants que les réserves formulées à la réunion de Bangui par les Gouvernements du Zaïre et de la République centrafricaine concernant l'itinéraire de la route transafricaine avaient été levées et qu'un accord était intervenu pour le passage de la route à Bangassou entre les deux pays (E/CN. 14/TRANS/77).

20. Le représentant du FED a informé les participants que les services du Fonds se proposaient de saisir dans les prochaines mois les instances de décision en vue du financement du bitumage de la section Damara-Sibut.

21. La délégation française a confirmé ses engagements antérieurs, à savoir :

- a) La mise à la disposition du Bureau de la route transafricaine, d'un expert permanent.
- b) La prise en charge des études de faisabilité de la section Garoua Boulaï-Baoro (217 km) conformément à la déclaration faite à la réunion de Bangui.

22. En outre, et après des consultations franco-britanniques, le Gouvernement français était disposé à participer avec le Gouvernement du Royaume-Uni aux études relatives à la circulation des personnes et des biens et à la réglementation de la circulation routière dans les six pays traversés par la route transafricaine.

23. En ce qui concernait les études de faisabilité de la section Garoua Boulaï-Baoro, prolongeant la section Foumban-Garoua Boulaï dont se chargeaient les Gouvernements allemand et italien, le Gouvernement français estimait qu'une coordination était indispensable entre les experts des trois pays. Des contacts avaient déjà eu lieu pour déterminer les modalités de cette coopération et les trois gouvernements espéraient pouvoir arriver rapidement à un accord.

24. Le représentant de la BIRD a déclaré que la Banque mondiale avait financé des projets d'entretien routier en République centrafricaine. Il a également déclaré que la Banque était en possession des conclusions préliminaires des études techniques concernant la section Bangui-Bossembélé et qu'elle allait engager des consultations avec le Gouvernement de la République centrafricaine en vue du financement éventuel des travaux.

## CAMEROUN

25. Les études requises sur la section au Cameroun de la route transafricaine ont été présentées dans le document E/CN. 14/TRANS/78.

26. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a déclaré que son gouvernement était disposé à contribuer de deux façons au projet de la route transafricaine :

- a) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne avait accédé à la demande officielle du Cameroun d'entreprendre une étude de faisabilité concernant le tronçon Foumban-Tibati de la route;

- b) Des mesures avaient déjà été prises afin de mettre à la disposition du Bureau de la route transafricaine les services d'un expert routier dans un délai aussi bref que possible.
27. S'agissant de l'étude de faisabilité, la délégation allemande a proposé que le mandat soit adapté aux caractéristiques particulières d'un tronçon de route donné, et cette proposition a été approuvée par les participants.
28. Au sujet des problèmes intéressant des sections adjacentes de la route, la délégation allemande partageait l'opinion selon laquelle il fallait rechercher les moyens de coordination au niveau opérationnel. Il a été proposé que les différents consultants engagés coopèrent dans des conditions encore à définir.
29. Le représentant de la Banque africaine de développement a déclaré que la BAD a reçu une demande officielle du Gouvernement camerounais et envisageait le financement des études de faisabilité et d'ingéniering requises sur le tronçon Bamenda-Mamfé-Ekok. La Banque souhaitait financer ces études au moyen de dons prélevés sur les crédits d'assistance technique qu'elle attendait de l'AID. Elle avait déjà pris des mesures concrètes dans ce sens et se proposait d'envoyer une mission de reconnaissance au Cameroun pour inspecter le tronçon, recueillir des données complémentaires et établir des projets de termes de référence pour les études.
30. Le représentant du FED a informé les participants que les appels d'offres pour les travaux sur la section Bafoussam-Bamenda avaient été lancés et que l'ouverture des plis aurait lieu très prochainement.
31. Le représentant de la BIRD a indiqué que les études financées par la Banque entre Foumban et le Pont du Noun étaient en cours et devraient être achevées vers le début de l'année prochaine.
32. Le représentant de l'Italie a déclaré qu'une décision avait été prise par son gouvernement pour le financement des études d'ingéniering concernant le tronçon Meidouougou-Tibati pour lequel un montant de 100 millions de lires (c'est-à-dire 180 000 dollars des Etats-Unis) avait été prévu. En outre, son gouvernement était disposé à considérer la possibilité de sa participation au financement des études de faisabilité pour des tronçons à établir en tenant compte des offres qui avaient été déjà faites par certains pays. A ce propos il souhaitait que les conversations engagées avec les représentants de la France et de la République fédérale d'Allemagne sur l'utilité et la possibilité d'une coordination entre les entreprises spécialisées qui seraient désignées par chaque pays pour des études de faisabilité sur le tronçon Foumban-Tibati-Meidougou-Baoro puissent aboutir à un résultat positif.

#### NIGERIA

33. L'état de la route transafricaine au Nigéria a été décrit dans le document E/CN. 14/TRANS/80. Des études d'ingéniering et de faisabilité sont requises sur le tronçon Abakaliki-Ekok 206 km.

B. Mandat

34. Le mandat pour une étude de faisabilité concernant la route transafricaine (E/CN. 14/TRANS/67) a été examiné. Après un échange de vues, les participants sont convenus d'un commun accord.

- a) Que le projet de mandat établi par le Bureau de la route transafricaine serait considéré comme énonçant les directives générales dans le cadre desquelles seraient établis les termes de référence.
- b) Que les termes de référence détaillés seraient établis pour chaque section de la route transafricaine confiée à une entreprise déterminée.
- c) Que ces termes de référence devraient être harmonisés dans toute la mesure du possible, notamment dans le cas de sections adjacentes.
- d) Que les pays donateurs et les organisations internationales pouvaient proposer au Bureau de la route transafricaine les termes de références applicables aux sections qu'ils prenaient en charge.
- e) Que le rapport définitif devrait contenir tous les éléments nécessaires aux institutions financières pour prendre une position quant au financement des travaux et notamment une estimation à 20 p. 100 près de leur coût.
- f) Que le rapport définitif pourrait également contenir les termes de références des études d'exécution, leur estimation et leur durée.

35. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que le Bureau de la route transafricaine devrait prendre les mesures nécessaires pour protéger le concept plus large selon lequel ce projet était de nature internationale. Il a appuyé la suggestion tendant à faire participer des homologues provenant des pays africains aux études de faisabilité et a proposé en outre que le personnel de contrepartie entre, si possible, pour 50 p. 100 dans les effectifs des équipes.

36. Le représentant de la France a fait observer qu'il serait très coûteux de scinder les études de faisabilité en deux périodes séparées par un intervalle de deux mois pendant lesquels les experts ne pourraient avoir qu'une activité réduite. Il a proposé de remplacer cette procédure par la procédure classique du rapport provisoire, présenté en fin de mission pour commentaire au maître d'oeuvre, avant l'édition du rapport définitif.

37. Le représentant de la BIRD a recommandé :

- a) Que pour les tronçons qui remplissaient effectivement le rôle d'axes internationaux, l'attention des consultants soit attirée sur l'étude du trafic international (étude qui présentait souvent des difficultés particulières).
- b) Que les consultants soient invités à évaluer dans le cadre du plan de développement routier de chaque pays, la priorité relative aux travaux qu'ils pourraient recommander sur le tronçon de la route transafricaine.

38. Certains participants, appuyés par le Bureau de la route transafricaine ont estimé qu'une étude sur la façon dont les différents tronçons de la route s'intègrent dans les plans de développement nationaux des pays africains serait inopportune au stade actuel puisqu'il a été décidé de procéder à des études de faisabilité qui auront pour objet final de confirmer ou d'infirmar la viabilité économique et technique de chaque tronçon.

C. Routes à raccorder à la route transafricaine

39. Le représentant du secrétariat a présenté le rapport de la réunion sur les routes à raccorder à la route transafricaine, tenue à Addis-Abéba, du 12 au 15 septembre 1972 (E/CN. 14/572 - E/CN. 14/TRANS/76).

40. Il a signalé qu'à sa première réunion tenue à Tunis en février 1971, la Conférence des ministres de la CEA avait décidé que l'axe routier Mombasa-Lagos passerait par six pays<sup>1/</sup>. Toutefois, de nombreux pays voisins avaient manifesté le vœu de s'associer au projet en raccordant leurs réseaux routiers à la route transafricaine. Pour cette raison et conformément au programme de travail arrêté par le Comité de coordination de la route transafricaine, le Bureau de la route avait établi une étude préliminaire des routes à raccorder à la route transafricaine (E/CN. 14/TRANS/68), qui avait servi de base de discussion à la réunion convoquée en septembre. (Des exemplaires de ce document ont été communiqués aux participants.)

41. En réponse à une question touchant la méthode appliquée pour déterminer les liaisons à établir, le représentant du secrétariat a indiqué que certains itinéraires avaient été retenus, parce qu'il s'agissait du seul tracé possible; dans les cas où différentes solutions étaient possibles, l'itinéraire avait été déterminé, chaque fois que possible, à la suite d'un échange de vues avec les pays intéressés. Il a été souligné que le document contenait des renseignements minima et que l'on espérait obtenir des informations supplémentaires afin de le mettre à jour.

42. Le représentant de la Belgique a déclaré que le Rwanda avait demandé à son pays de bien vouloir prendre en considération l'étude de l'amélioration de la route Kigali-Ruhengeri dont le prolongement aboutissait sur la route transafricaine en Ouganda. Il a également signalé que le PNUD avait financé les études concernant le tronçon Ruhengeri-Gisenyi et qu'une demande de financement pour les travaux de construction de cette route avait été introduite auprès de la BIRD.

43. Le représentant du FED a informé les participants que parmi les routes de desserte retenues au Zaïre, le tronçon Bukavu-Kisangani faisait partie de son programme de travail et que les études y afférentes avaient été engagées sur crédit de la Belgique.

---

1/ Kenya, Ouganda, Zaïre, République centrafricaine, Cameroun et Nigéria.



44. En ce qui concerne le document E/CN. 14/TRANS/76 intitulé "Rapport de la réunion sur les routes à raccorder à la route transafricaine" le représentant du FED a signalé que les déclarations faites par certains "Etats associés" et notamment le Tchad appelaient des observations qui pourraient faire l'objet d'une communication ultérieure du FED au Bureau de la route transafricaine.

45. Certains participants appuyés par le bureau de la route transafricaine, ont attiré l'attention des organisations et pays coopérants, sur la nécessité de trouver une solution aux problèmes des routes à raccorder à la route transafricaine. Les participants ont été invités par le bureau à considérer les informations qui leur ont été communiquées à ce sujet et qui seront complétées ultérieurement, afin de pouvoir faire des propositions concrètes pour le lancement des études des routes de desserte, lors de la prochaine réunion du Comité de coordination en avril 1973.

Perspectives d'aide : Récapitulation des offres faites par les pays

46. Les exposés faits par les représentants des pays développés et des organisations concernant l'aide destinée aux études de faisabilité peuvent être résumés comme suit :

- a) Le Gouvernement de la Belgique envisagerait en principe d'entreprendre l'étude de faisabilité pour le tronçon Kasindi-Kisangani au Zaïre, à condition qu'il reçoive une demande officielle et que cette demande soit approuvée par les autorités belges compétentes.
- b) Le Gouvernement du Japon effectuerait l'étude de faisabilité du tronçon allant de Kisangani (Zaïre) à Bangassou (RCA).
- c) Le Gouvernement français effectuerait l'étude de faisabilité du tronçon Baoro-Garoua Boulaï en République centrafricaine.
- d) Le Gouvernement italien a accepté de financer les études d'ingéniering du tronçon Meidoukou-Tibati au Cameroun et a montré son intérêt pour le financement des études de faisabilité du tronçon Meidoukou-Garoua Boulaï. Il souhaiterait recevoir une demande officielle du Gouvernement camerounais.
- e) Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a accepté d'effectuer l'étude de faisabilité du tronçon Foumban-Tibati au Cameroun.
- f) La Banque africaine de développement envisage de financer les études de faisabilité et les études préliminaires d'ingéniering de la section Bamenda-Mamfé-Ekok.
- g) La Banque africaine de développement avait demandé aux Etats-Unis de l'autoriser à utiliser un don qu'ils lui avaient octroyé, pour le financement de l'étude de faisabilité et des services préliminaires d'ingéniering concernant le tronçon camerounais de la route transafricaine Bamenda-Namfé-frontière nigériane. Les Etats-Unis avaient donné leur accord de principe, l'approbation finale étant conditionnée par une analyse minutieuse des résultats de l'étude de reconnaissance que la BAD devait entreprendre sur le tronçon dans les 60 à 90 prochains jours, le renouvellement par

l'AID du don octroyé à la BAD et l'approbation subséquente des termes de référence, du choix de l'entreprise et de l'octroi final du marché. La décision des Etats-Unis à cet égard devait être communiquée directement à la Banque.

47. Le représentant du Royaume-Uni a rappelé qu'à la dernière réunion du Comité à Bangui, son gouvernement s'était déclaré disposé à financer le coût de l'étude sur i) les voyages et les échanges internationaux et ii) le trafic routier et la réglementation des véhicules, recommandée dans l'étude de préféabilité de la route transafricaine. Par la suite, le Gouvernement français avait exprimé son intention de coopérer à l'étude envisagée, proposition qui avait été chaleureusement accueillie. Le Gouvernement du Royaume-Uni, en consultation étroite avec le Gouvernement français, allait prendre des mesures accélérées pour que des termes de référence détaillés puissent être présentés au Bureau de la route transafricaine afin que l'étude puisse être achevée dès que possible.
48. Le représentant du Royaume-Uni a réaffirmé que son gouvernement était prêt à fournir les services consultatifs et l'assistance de l'Overseas Unit du Laboratoire de recherche routière et des transports du Royaume-Uni, tant au Bureau de la route transafricaine qu'aux pays africains intéressés. Il a appelé en particulier l'attention sur le document intitulé "The application of terrain evaluation to the Trans-African Highway project" établi par l'Overseas Unit et présenté à la deuxième Conférence routière africaine tenue à Rabat en avril 1972. Les données et la méthodologie indiquées dans le document seraient utiles à tous les stades de la planification et de la construction de la route.
49. Le représentant de la BIRD a indiqué que la Banque pourrait collaborer avec le Bureau de la route transafricaine dans l'élaboration de projets de termes de référence et dans la supervision des études notamment en envoyant en mission les experts en transport attachés aux bureaux de Nairobi et Abidjan.
50. Le représentant du FED a déclaré que son organisme pouvait concourir à la définition, notamment en formulant des observations ou commentaires, des projets de termes de référence.
51. A la suite de toutes ces offres d'assistance, 2680 kilomètres de route vont être couverts par les études requises dans la phase actuelle du projet; 800 km qui se répartissent comme suit, ne font pas encore l'objet d'engagement de la part des pays donateurs et des organisations internationales : Nigeria, tronçon Abakaliki-Ekok 206 km, République centrafricaine, tronçon Baoro-Bossembélé 240 km et Bambari-Bangassou 354 km.
52. Le représentant de la Banque africaine de développement a demandé que l'on donne aux pays donateurs et aux institutions financières plus de temps pour examiner les renseignements supplémentaires relatifs aux routes à raccorder à la route transafricaine et il a suggéré que les pays et institutions précisent l'assistance qu'ils pourraient apporter à la création de ces liens qui revêtaient une importance égale à celle du projet de route transafricaine, lors de la prochaine réunion que le Comité de coordination de la route transafricaine devait tenir à Mombasa du 10 au 14 avril 1973.

53. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a informé les participants que son pays, la France et l'Italie, inspirés par l'exemple de coopération entre pays africains dont la route transafricaine est d'ores et déjà une concrétisation, ont décidé de coordonner leurs efforts pour mettre sur pied une coopération dont les modalités seront arrêtées lors d'une réunion prévue à Paris en novembre 1972. Cette coopération devrait permettre :

- a) une économie par la réduction des frais généraux
- b) une homogénéité dans les études de faisabilité
- c) une approche plus aisée des institutions de financement pour la phase prochaine du projet

54. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne, a également déclaré qu'il espérait que cette forme de coopération instituée entre son pays, la France et l'Italie ferait bouler de neige et que d'autres pays et institutions de financement allaient se joindre à eux et que cela pourrait accélérer le renforcement du bureau de la route transafricaine et l'exécution du projet. Il a signalé que les bureaux d'études des trois pays recevraient des propositions de collaboration dans des domaines à définir lors de la réunion de novembre.

55. Dans l'allocution qu'il a prononcée à la clôture de la réunion, M. Gardiner s'est félicité des déclarations du délégué de la République fédérale d'Allemagne et a remercié les participants pour les offres si importantes qu'ils ont faites, au nom de leurs organisations et pays respectifs pour l'exécution du projet de la route transafricaine. Il a également remercié les membres du bureau de la route transafricaine pour le travail qu'ils ont accompli et qui a permis aux pays industrialisés et aux organisations internationales d'appréhender si aisément les besoins d'assistance.

#### Adoption du rapport

56. Le rapport sur la réunion a été adopté par les participants le 12 octobre 1972.