



**NATIONS UNIES**  
**CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE



Distr.  
LIMITEE

69775

ST/CEA/TRANS/2  
28 mai 1982

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

**RAPPORT DE LA REUNION D'EXPERTS DE L'AUTORITE  
DE LA ROUTE TRANS-AFRIQUE DE L'EST  
LE CAIRE-GABERONES**

**TABLE DES MATIERES**

Page

A. Organisation et participation	1
B. Ouverture de la réunion	1 - 6
C. Election du Bureau	6
D. Adoption de l'Ordre du jour	6
E. Compte-rendu des débats	6 -14

**ANNEXES**

Annexe I : Rapport du sous-comité d'experts	1-4
Annexe II: Rapport des pays sur l'état d'avancement de la route trans-Afrique de l'Est	1-40

## A. Organisation et participation

1. La réunion d'experts de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones s'est tenue à Addis-Abeba (Ethiopie) les 16 et 17 novembre 1981.

2. Les Autorités éthiopiennes ont organisé, les 14 et 15 novembre 1981, une excursion sur les routes Addis-Abeba/Langano et Modjo/Nazareth, tronçons de l'axe principal et d'une voie de raccordement à la route trans-Afrique de l'Est respectivement. Cette excursion a permis aux participants de se rendre compte des progrès réalisés en matière de réfection et d'état d'entretien des routes dans la région.

3. Les représentants des pays suivants ont assisté à la réunion : Egypte, Ethiopie, République-Unie de Tanzanie, Soudan, Zambie, Zimbabwe, (membres), Burundi, Djibouti, Jamahiriya arabe Libyenne, Malawi, Rwanda, Swaziland, Ouganda (membres associés) et l'Organisation de l'Unité africaine (OUA).

Les observateurs des pays et organisations suivants ont également assisté à cette réunion :

### a) Pays industrialisés

République fédérale d'Allemagne, France, Italie, Royaume-Uni.

### b) Institutions des Nations Unies

Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Programme alimentaire mondial (PAM).

### c) Institutions financières

Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA).

### d) Autres organisations internationales ou inter-gouvernementale

Commission des communautés européennes (CEE), Fédération routière internationale (FRI) Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa (ARTA).

## B. Ouverture de la réunion

4. M. Adebayo Adedeji, Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, a ouvert la réunion. Il a donné la parole à M. Kassa Guebré, Ministre de la Construction de l'Ethiopie Socialiste et membre du Comité central du COPWE qui s'est déclaré heureux de souhaiter la bienvenue aux participants à la réunion qui, par suite d'une modification a lieu non à Nairobi comme prévu mais à Addis-Abeba.

5. Il a rappelé brièvement les origines de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications, le rôle des transports en général et des transports routiers en particulier dans le développement de l'Afrique. Il a noté que les pays africains étaient parvenus à un accord concernant la formulation des mesures et des programmes pour les liaisons intra-africaines des transports et que l'OUA, la CEA et d'autres institutions des Nations Unies avaient apporté une précieuse contribution au choix de stratégies appropriées pour le développement accéléré des transports. Il a souligné que davantage d'efforts devraient être consacrés à la mise au point du Plan Directeur du réseau routier transafricain, à l'élimination des barrières autres que physiques qui entravent les déplacements et à la réunion des fonds nécessaires pour l'exécution du projet.

6. Il a insisté sur le fait que la RTAE présentait un intérêt pour 17 pays et était raccordée à d'autres routes : Nouakchott-Le Caire, Dakar-Djibouti, Lagos-Mombasa et Lobito-Beira. Il a mis l'accent sur l'importance que l'Ethiopie attachait à la RTAE étant donné que celle-ci permettra d'assurer l'intégration physique et la coopération entre les pays africains et a mis la réunion au courant des programmes et des mesures visant à utiliser pleinement la RTAE. Il a souligné que le tronçon de 1721 km de la RTAE situé en Ethiopie était dans un état relativement satisfaisant, à l'exception d'un tronçon de 217 km (Azezo-Metema).

7. Le Ministre a informé la réunion que, par suite de leur engagement sans réserve, l'Ethiopie socialiste et le Soudan avaient sollicité conjointement le financement par la Communauté économique européenne de la route Azezo-Metema-Gallabat-Gedarif, qu'un Comité technique commun pour le projet avait été créé et que des dispositions analogues étaient actuellement envisagées avec le Kenya et Djibouti pour améliorer les routes internationales de raccordement.

8. Le Ministre a indiqué que, conformément au programme de développement en cours, le revêtement des tronçons de la RTAE en Ethiopie serait renforcé au début de 1982 pour faire face au trafic à la fois plus important et plus dense tandis que le tronçon en gravier (Debre Marcos-Azezo, 422 km) serait revêtu dans un proche avenir tous ces travaux étant fonction du volume de fonds disponibles.

9. Il s'est félicité du fait que les améliorations physiques de la RTAE s'accompagneraient d'une harmonisation des formalités douanières et de l'uniformisation des réglementations en matière de trafic et a indiqué qu'en égard aux bonnes relations de voisinage avec le Kenya, le Soudan et Djibouti, son pays s'efforcerait de faciliter toutes les formalités douanières conformément aux principes de la Charte de l'OUA. Il a mis l'accent sur l'importance de cette réunion et a invité instamment les participants à procéder à des échanges de vues approfondies et à faire des recommandations appropriées au Comité consultatif et/ou Conseil d'administration.

10. En conclusion, le Ministre a informé les participants que l'occasion leur serait offerte de visiter un tronçon de la RTAE ainsi que les installations de l'Autorité éthiopienne chargée de la construction routière et de se rendre compte des efforts que son Gouvernement déployait pour faciliter la solution des problèmes économiques urgents. Il a remercié le Secrétaire exécutif de la CEA d'avoir organisé cette réunion, assuré la préparation des documents et transformé le Comité de coordination intérimaire en un Conseil d'administration et a félicité les Autorités éthiopiennes d'avoir organisé une excursion ainsi que d'autres services de soutien dans un délai aussi bref.

11. Dans sa déclaration, le Secrétaire exécutif de la CEA a souhaité la bienvenue aux participants à la réunion et, au nom de la CEA et des participants, a exprimé sa reconnaissance au Gouvernement militaire provisoire de l'Ethiopie socialiste pour sa collaboration dans l'organisation de la réunion et de l'excursion dans un délai aussi court. Il a remercié également les représentants des pays industrialisés et la communauté internationale pour leur soutien continu au projet de route trans-Afrique de l'Est.

12. Il a rappelé que le Comité de coordination avait été créé et le tracé définitif de la RTAE adopté en 1976. Lors de sa deuxième réunion tenue à Khartoum en 1978, le Comité de coordination avait examiné l'établissement d'une Autorité de la RTAE et a, à cette fin, adopté les statuts de l'Autorité. Enfin, la troisième réunion du Comité de coordination qui s'était tenue à Addis-Abeba en décembre 1980 avait approuvé la création de cette Autorité. Les pays membres avaient fait, a-t-il déclaré un acte historique, en signant immédiatement les statuts de l'Autorité. La présente réunion d'experts avait pour objet d'examiner le programme de travail, le budget et la dotation en personnel de l'Autorité et de faire des recommandations appropriées au Conseil d'administration et dans la détermination de son orientation future. Il a déclaré que les experts avaient un rôle essentiel à jouer dans la création de l'Autorité et la préparation de son avenir.

13. Il a passé en revue le Plan d'action qui est l'un des points importants de l'ordre du jour et englobe notamment une indication du programme de travail, les descriptions de poste des hauts fonctionnaires, le diagramme du programme quadriennal, et l'organigramme ainsi que les dispositions juridiques actuelles régissant l'Autorité et de nouvelles propositions concernant le règlement du personnel, le règlement financier et le règlement intérieur de l'Autorité. Un autre point important concernait à son avis, la détermination de l'état actuel du réseau de la RTEA qui, en dépit de son inclusion dans le programme de travail de l'Autorité, était considérée comme particulièrement importante pour les futurs donateurs. Un autre point important avait trait à la nécessité de faire passer la RTAE par le Zimbabwe, décision qui, de l'avis du Secrétaire exécutif, était simple et logique puisque le Zimbabwe avait maintenant accédé à l'indépendance.

14. Le Secrétaire exécutif a déclaré que la création de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est, Le Caire-Gabon, représentait un événement historique en soi étant donné que l'Afrique constituait la région la plus attardée du point de vue du développement des transports et avait le plus besoin d'une telle réalisation.

15 Il a indiqué que la CEA collaborait aux efforts déployés par la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour raccorder les réseaux de transport d'Afrique, d'Europe et d'Asie occidentale.

16 Il a insisté sur le fait que l'existence de bonnes routes, la libre circulation des biens et des personnes et la mise en place de services pour les usagers revêtait une importance primordiale pour stimuler le développement des voyages internationaux en Afrique.

17 Il a déclaré que les discussions suffisantes avaient eu lieu jusqu'à présent et que celles-ci devaient faire place à des actes qui auraient plus de poids que les paroles et il a souligné l'importance de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, précisant que le succès de la mise en oeuvre du programme trans-Afrique de l'Est déterminerait celui de la Décennie. Il a déclaré en conclusion que toute tendance à retarder l'établissement de l'Autorité de la RTAE aurait pour effet de retarder la réalisation des progrès économiques et sociaux de l'Afrique, de différer l'intégration de la région et aurait une influence négative sur le Plan d'action de Lagos.

18 Au nom du Secrétaire général de l'OUA, M. Victor Djomatchoua Toko, Directeur du Département du développement économique et de la coopération de l'OUA, a souhaité la bienvenue aux participants à la Réunion et en a brièvement rappelé le but.

19. Il a rappelé aux participants que le Programme de la Décennie des transports et des communications, dont fait partie la route trans-Afrique de l'Est, figurait dans le Plan d'action de Lagos adopté en avril 1980 par la Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA et qu'une résolution avait été adoptée en 1978 à Khartoum en vue de l'instauration de l'Autorité et du secrétariat de la route trans-Afrique de l'Est.

20. Il a souligné que l'expérience avait montré que les projets sous-régionaux comme la route trans-Afrique de l'Est ne bénéficiaient pas facilement de financement de sources multilatérales et bilatérales et a prié instamment les participants de compter sur des ressources intérieures pour assurer le fonctionnement de l'Autorité et l'exécution du programme de travail de la route trans-Afrique de l'Est. Il a suggéré à la réunion d'examiner soigneusement les candidatures et de choisir les postulants aux postes de rang élevé des services techniques de la route trans-Afrique de l'Est, de sorte que l'Autorité puisse commencer à fonctionner en 1982 et qu'une réunion technique consultative puisse être convoquée en 1983.

21 M. Djomatchoua a souligné l'importance des mesures propres à faciliter la circulation des personnes et des biens pour assurer un fonctionnement harmonieux du système et a fait remarquer que cela nécessiterait la coopération entre plusieurs services aux niveaux national et sous-régional. Il a indiqué qu'en optant pour la création d'une Communauté économique africaine d'ici à l'an 2000, la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement s'était politiquement prononcée pour une intégration matérielle du continent grâce à des mesures propres à faciliter la circulation des personnes et des biens en vue d'atteindre l'objectif d'une coopération accrue entre les pays africains dans les domaines économique et social.

22. Il a invité les participants à la réunion à formuler des propositions rationnelles permettant de résoudre les problèmes liés à la recherche des moyens propres à faciliter la circulation des personnes et des biens et a suggéré qu'en dehors de la Commission qu'il était proposé de créer en vue d'étudier ces moyens, des comités nationaux composés de représentants de tous les organismes nationaux intéressés par la circulation des personnes et des biens et que la commission soit composée de représentants des comités nationaux. Il a suggéré que l'Autorité déploie des efforts en vue de simplifier et de normaliser les documents de transport et qu'il soit instauré une collaboration étroite entre l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabon et l'Autorité de la route trans-Africaine Mombasa-Lagos. Il a également indiqué qu'il faudrait étudier les mesures à adopter en vue d'assurer, dans le cadre de la Convention internationale des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises, la formation du personnel traitant les documents de transports.

23 Il a souligné qu'il était important de rassembler les informations adéquates et à jour sur les programmes et projets relatifs au transport, informations qui seraient fournies par les Etats membres de la CEA, de l'OUA et d'autres institutions des Nations Unies dans les efforts déployés par ces derniers pour surveiller l'exécution du Programme de la Décennie, du Plan d'action de Lagos et de l'Acte final de Lagos, puis il a lancé un appel aux participants pour qu'ils fassent en sorte que ces informations soient fournies de manière à permettre une meilleure planification de la deuxième phase du Programme de la Décennie.

24 En conclusion, il a exhorté les experts à assumer pleinement les responsabilités qui leur avaient été confiées et a indiqué que l'OUA s'associerait à leurs recommandations et leur assurait de son soutien.

C. Election du bureau (point 2 de l'ordre du jour)

25 Les représentants suivants ont été élus pour constituer le bureau de la Réunion des experts :

Président : Ethiopie  
Vice-Président : Soudan  
Rapporteur : Egypte

26 Le personnel du secrétariat de la CEA a apporté son assistance à l'élaboration du rapport.

D. Adoption de l'ordre du jour (point 3 de l'ordre du jour)

27 L'ordre du jour ci-après a été adopté :

1. Ouverture de la réunion
2. Election du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
4. Situation actuelle de la route trans-Afrique de l'Est et de ses routes de raccordement : rapports des pays
5. Examen du plan et du programme d'action de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est
6. Questions diverses
7. Adoption du rapport.

E. Compte-rendu des débats

Etat d'avancement de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est et des routes de raccordement : Rapport des pays (point 4 de l'ordre du jour)

28 Les pays membres participants et associés ont présenté leurs rapports sur l'état d'avancement de la route trans-Afrique de l'Est et/ou de ses routes de raccordement. Ces rapports apparaissent en annexe I au présent rapport.

29 Le représentant de l'Egypte a brièvement décrit le tunnel Ahmed Hamdi, première liaison fixe et permanente entre la route trans-Afrique de l'Est et le réseau routier asiatique.

30 Les participants ont adopté les rapports des pays tels qu'ils ont été présentés.

Examen du plan et du programme d'action de la route trans-Afrique de l'Est  
(point 5 de l'ordre du jour)

31 Un membre du secrétariat de la CEA a ensuite présenté le Plan d'action <sup>1/</sup> principal document de la Réunion. Ce Plan contient un canevas du programme de travail élaboré pour l'Autorité (programme immédiat et programme à long terme) ainsi que le programme détaillé. Il est suivi d'un diagramme en bâtons, d'un organigramme administratif, des définitions d'emploi des dirigeants et des cadres de l'Autorité ainsi que d'un budget quadriennal provisoire.

32 Le Plan d'action contient également deux séries de documents juridiques : la première comprend une résolution d'un Comité de coordination portant création de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est, les statuts approuvés de l'Autorité et un accord relatif à l'emplacement du siège que le Conseil d'administration doit signer avec le gouvernement hôte, la seconde série contient de nouvelles propositions comprenant le projet de règlement intérieur, le projet de règlement financier ainsi que le projet de règlement du personnel de son secrétariat.

a) Programme de travail

33 Le programme de travail <sup>2/</sup> a été conçu pour refléter les activités auxquelles l'Autorité pourrait se livrer pendant la première année de son existence. Il comprend l'inventaire de l'axe routier et de ses routes de raccordement destiné en premier lieu à déterminer les tronçons de route ne répondant pas aux normes, l'élaboration et la justification du projet, la mobilisation des ressources nécessaires, l'adoption des mesures visant à faciliter la circulation des personnes et des biens le long du réseau trans-Afrique de l'Est ainsi que la création de plusieurs comités inter-Etats ayant pour rôle de faciliter la mise au point des projets, la normalisation des règlements et procédures ainsi que la mise en place de services routiers et de services destinés aux usagers de la route.

34. Un autre membre du secrétariat de la CEA a souligné l'importance que revêtait le programme de travail lequel, sans être pour autant exhaustif, a néanmoins été considéré comme adéquat, réaliste et très pratique.

35 Se référant à l'élimination des barrières autres que physiques, le représentant de l'OUA a réitéré la nécessité non seulement de créer des comités inter-Etats ayant pour rôle de faciliter la circulation des personnes et des biens, mais encore des comités nationaux chargés de garantir la liberté d'accès et de transit sur le réseau de la route trans-Afrique de l'Est.

36. Le représentant de l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa a brièvement expliqué la façon dont son autorité, qui est entrée en service en février 1981, avait essayé de dresser l'inventaire de son réseau routier, considérant à cet effet la route Lagos-Mombasa comme une seule entité, et la façon dont

---

<sup>1/</sup> ST/CEA/TRANS/1.

<sup>2/</sup> ST/CEA/TRANS/1, Annexe 1.



elle avait toujours oeuvré en collaboration avec les ingénieurs de ses différents pays membres. Il a par ailleurs déclaré que dès la création de l'Autorité, celle-ci avait réussi à obtenir des engagements substantiels d'aide bilatérale et multilatérale, ce qui pourrait constituer un précédent dans le cas de l'institution de l'Autorité trans-Afrique de l'Est.

37. Plusieurs participants ont déclaré qu'ils considéraient le programme de travail comme un instrument adéquat à toutes fins pratiques, et ont signalé que tout amendement susceptible, d'y être apporté ultérieurement devait être examiné en temps opportun. Le programme de travail a ensuite été adopté sans modification.

b) Accord de siège

38. La réunion d'experts a examiné le texte de l'Accord de siège <sup>3/</sup> que l'Autorité devra signer avec le gouvernement du pays hôte, et a approuvé le texte présenté, sous réserve qu'aucune référence ne soit faite dans ce texte à l'un quelconque des pays membres.

c) Budget révisé

39. Les experts ont étudié le budget révisé de l'Autorité <sup>4/</sup>, qui a été réajusté conformément aux traitements et indemnités qui s'appliquent aux institutions intergouvernementales africaines.

40. Les experts ont échangé leurs avis sur le budget et :

- a) ont approuvé le budget révisé tel qu'il était présenté;
- b) ont convenu que les pays membres devraient verser 80 p.100 du montant du budget, et que les membres associés devraient contribuer pour les 20 p.100 restants.

d) Nomination aux postes de cadres de direction et autres cadres

41. En réponse à la lettre du Secrétaire exécutif de la CEA <sup>5/</sup> adressée à tous les Etats membres et Etats membres associés, leur demandant de soumettre des candidatures pour les postes de Directeur général, directeur général adjoint, directeur technique, conseiller juridique, économiste/planificateur des transports, ingénieur de construction/d'entretien, et assistant administratif, 39 candidatures ont été reçues, en provenance de six pays <sup>6/</sup>.

<sup>3/</sup> ST/CEA/TRANS/1, annexe VI

<sup>4/</sup> ST/CEA/TRANS/2, annexe III

<sup>5/</sup> Lettre ref. ECO 520/2/2, TCT/TAH/0335 du 20 mai 1981.

<sup>6/</sup> Egypte, Ethiopie, Malawi, République-Unie de Tanzanie, Soudan, Zambie.

42. Le Secrétariat de la CEA a donc distribué à toutes les délégations présentes à la réunion, un exemplaire de chacune des candidatures reçues, ainsi que des curricula vitae et des lettres de recommandation éventuelles des gouvernements.

43. La réunion d'experts, après délibération, a jugé utile de désigner un sous-comité composé de représentants du Zimbabwe (président), de la République-Unie de Tanzanie, du Swaziland, de la CEA et de l'OUA, chargé de sélectionner les candidats les plus compétents, pour chaque poste, compte-tenu de leur formation et de leur expérience professionnelle.

44. Le sous-comité a toute latitude en ce qui concerne les critères de sélection, sous réserve que, dans un souci d'abrégier la liste des candidats :

a) il élimine tous les candidats n'ayant pas les qualifications requises, et

b) il élimine tous les candidats qui n'ont pas reçu l'appui formel de leur gouvernement .

45. Le sous-comité devait présenter son rapport le jeudi 19 novembre 1981 au matin.

46. Le sous-comité chargé d'examiner les qualifications des candidats aux postes de direction de l'Autorité de la RTAE a effectué une pré-sélection des candidats les plus qualifiés et a présenté un rapport de six pages 7/ dans lequel le nombre des candidats pré-sélectionnés était de 15 :

Directeur général	3 candidats
Directeur général adjoint	2 candidats
Contrôleur financier	Pas de candidat
Vérificateur extérieur des comptes	Pas de candidat
Directeur des services techniques	1 candidat
Conseiller juridique	3 candidats
Economiste des transports/planificateurs	2 candidats
Ingénieur en construction/entretien	2 candidats
Assistant administratif	2 candidats

47. Trois autres candidats ont également été recommandés, mais aucun document n'attestait qu'ils avaient l'appui de leur gouvernement.

48. Le président du sous-comité (Zimbabwe), en présentant le rapport lors de la reprise de la réunion d'experts, a déclaré que le sous-comité était unanime sur les trois points suivants :

---

7/ Voir annexe I.

- i) l'expérience effective des candidats dans les domaines concernés serait essentielle;
- ii) seuls les candidats de pays membres/pays membres associés ayant rempli leurs obligations (signatures et ratification des statuts de l'Autorité de la RTAE) pourraient être nommés à ces postes, et
- iii) les postes seraient distribués en fonction des qualifications et d'une répartition équitable entre les pays membres/membres associés qui avaient présenté des candidats qualifiés.

L'autorité de la RTAE est une organisation technique et non politique.

49. Après délibération, et après le départ de tous les candidats pré-sélectionnés, une proposition a été faite de recommander au Conseil d'administration des candidats des pays suivants, comme convenant le mieux aux postes à pourvoir. Certaines délégations ont émis des réserves à cette proposition :

- Poste TEAHA - 01 : Directeur général - Ethiopie  
(Shiffaraw Demissie)
- Poste TEAHA-02 : Directeur général adjoint : Egypte  
(Ahmed Mohammed El Messery)
- Poste TEAHA - 03 : Contrôleur financier - Vacant
- Poste TEAHA - 04 : Vérificateur extérieur des comptes - Vacant
- Poste TEAHA - 05 : Directeur des services techniques - Zambie  
(R.M. Ngoma)
- Poste TEAHA - 06 : Conseiller juridique - Soudan  
(Murghani Abdalla Malik)
- Poste TEAHA - 07 : Economiste des transports/planificateur - Malawi  
(E.A. Chimwaza)
- Poste TEAHA - 08 : Ingénieur de construction/d'entretien - Burundi  
(Leopold Ruromona)
- Poste TEAHA - 09 : Assistant administratif - République-Unie de Tanzanie  
(B.B.L Kimanbo)

50 Le représentant du secrétariat de la CEA a rappelé aux participants que, conformément au mandat donné à la réunion d'experts ceux-ci pouvaient seulement présenter une liste de candidats pré-sélectionnés au Conseil d'Administration, mais n'avaient pas à nommer effectivement un candidat pour chaque poste. Il a souligné que cette prérogative relevait uniquement du Conseil d'administration.

51 Il a souligné par ailleurs que, pour les postes de Directeur général et de Directeur général adjoint, les candidats ayant les qualifications requises devraient être interviewés avant d'être effectivement nommés par le Conseil d'Administration.

52. Il a déclaré qu'à son avis, la réunion des experts ne respectait pas la procédure normale de nomination des candidats. Il n'incombait pas à la réunion des experts de nommer les fonctionnaires, a-t-il répété, cette prérogative étant réservée au Conseil d'administration.

53. Le représentant de la CEA a fait observer en outre que, en l'état actuel, tous les membres n'avaient pas encore signé, ni ratifié les statuts; qu'aucun crédit budgétaire n'était encore ouvert pour le fonctionnement de l'Autorité; qu'il existait même une incertitude quant à l'emplacement du Siège de l'Autorité; et que tous ces problèmes devaient être résolus avant de procéder aux nominations des fonctionnaires de l'Autorité.

54. Le représentant de l'OUA s'est déclaré du même avis que le représentant de la CEA.

55. Cependant certaines délégations se montrèrent inflexibles sur l'interprétation qu'elles donnaient à leur mandat, et réaffirmèrent l'opinion selon laquelle le mandat qu'elles avaient reçu leur imposait de nommer un candidat pour chaque poste et d'assurer une répartition équitable des postes entre les pays membres et les membres associés qui avaient présenté des candidats qualifiés.

56. A l'issue des débats, le Président a résumé la discussion ainsi :

- a) Adoption du rapport du sous-comité tel qu'il était présenté, et
- b) Recommandation au Conseil d'Administration de nommer les personnes citées au paragraphe 4 de ce rapport aux postes indiqués dans ce même paragraphe.

57. Les participants ont également chargé le sous-comité des nominations de vérifier si le candidat du Burundi au poste d'ingénieur en construction/entretien était bien qualifié pour ce poste, son curriculum vitae n'étant pas arrivé à temps en raison de problèmes de communications.

- e) Date de création officielle de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est

58. Afin de fixer la date de création officielle de l'Autorité et de démarrage des travaux, les participants ont demandé dans le cas où l'Autorité ne pourrait être installée au Siège approuvé à la date du 1er janvier 1982, si la CEA ou l'OUA pourrait fournir des bureaux provisoires et autres facilités.

59. Les représentants de la CEA et de l'OUA ont déclaré qu'aucune de leurs organisations n'avait, à l'heure actuelle les moyens budgétaires ni les bureaux disponibles pour accueillir le secrétariat de l'Autorité de la RTAE.

60. Les participants ont donc convenu de recommander au Conseil d'Administration de retenir la date du 1er juillet 1982 pour la création officielle de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est.

Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

a) Normes routières

61 Le représentant du Zimbabwe a décrit les normes en vigueur dans son pays et a déclaré que celles-ci pouvaient, dans la plupart des cas, être adoptées comme normes de la route trans-Afrique de l'Est. Les règles concernant la vitesse minimum prévue, la charge par essieu, la signalisation routière, le marquage de la chaussée et les limitations de vitesse sont conformes aux règles internationales.

62 Après un échange de vues sur la nécessité d'adopter des normes et une réglementation routières uniformes sur l'ensemble du système routier trans-Afrique de l'Est, les participants ont convenu que chaque pays présenterait également une description des normes et pratiques en vigueur sur son territoire en vue de les uniformiser.

63. Le représentant du Zimbabwe a également décrit les prolongements nécessaires du réseau routier trans-Afrique de l'Est vers le sud.

b) Qualité de membre du Zimbabwe

64. Le représentant du Zimbabwe a exposé les avantages que présenterait la modification du tracé de la route trans-Afrique de l'Est en vue de la faire passer par le Zimbabwe (le Zimbabwe n'avait pas encore accédé à l'indépendance lorsque l'idée de route trans-Afrique de l'Est a été conçue). Il a souligné que la modification du tracé de l'axe routier par le Zimbabwe présenterait des avantages importants. L'exposé du Zimbabwe est joint à ce rapport en annexe II.

65 Les participants ont pesé le pour et le contre de la proposition et ont finalement décidé à l'unanimité que le tracé de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberonnes serait modifié et traverserait le Zimbabwe, et, par voie de conséquence, que le Zimbabwe devait accéder à la qualité de membre à part entière de l'Autorité trans-Afrique de l'Est.

c) Ratification des statuts de l'Autorité

66 Le représentant du Zimbabwe a informé la réunion d'experts qu'il avait reçu un mandat de son gouvernement en vue de signer les statuts de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est.

67 Il a également confirmé que son gouvernement avait déjà engagé la procédure de ratification des statuts.

68 Le représentant du Zimbabwe a enfin déclaré qu'en raison du manque de personnel qualifié, son pays n'avait pas l'intention de soumettre des candidatures pour les postes de l'Autorité.

d) Communication reçue du Gouvernement du Kenya

69 Le secrétariat de la CEA a informé les participants à la réunion qu'il avait reçu une communication du Gouvernement du Kenya indiquant qu'il n'enverrait aucune délégation pour assister à la Réunion inaugurale à Addis-Abeba, et que le Kenya recommandait en fait d'examiner la possibilité de fusion entre l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberon et l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa. Le Kenya donnerait des éclaircissements sur sa position à l'occasion de la réunion du Conseil d'administration de la route transafricaine qui devait se tenir à Bangui les 14 et 15 décembre 1981.

70 Les participants à la réunion ont demandé au secrétariat de la CEA de chercher à obtenir des éclaircissements de la part du Kenya, et de s'informer si le message reçu du gouvernement de ce pays signifiait en fait que le Kenya retirait son offre d'accueillir le siège de l'Autorité.

71 Un représentant de l'Ambassade du Kenya a déclaré, au cours de la session suivante, qu'il avait reçu une communication supplémentaire de son pays selon laquelle le Kenya proposait la fusion entre l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est et l'Autorité de la route transafricaine pour différents raisons économiques et de logistique. Le texte complet du message est le suivant :

" Le Kenya préconise la fusion de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est avec celle de la route transafricaine en une seule structure institutionnelle pour les raisons suivantes :

1) les objectifs de l'Autorité de la RTAE et de celle de la RTA sont identiques et complémentaires ;

2) les ressources humaines et financières limitées dont on dispose militent en faveur d'une mise en commun des efforts dans le cadre d'une seule institution afin de mieux coordonner les activités de l'Autorité de la RTAE et de l'Autorité de la RTA;

3) la plupart des Etats-membres de la route transafricaine n'ont pas honoré leurs engagements vis-à-vis du budget de fonctionnement de l'Autorité installée à Bangui. Une seule organisation entraînerait une charge financière moins importante;

4) Une seule Autorité conduirait à avoir un plus grand nombre de membres et de membres associés, ce qui serait bénéfique dans la mesure où la contribution financière annuelle de chaque Etat serait réduite;

5) Conformément à l'article 20 des statuts de l'Autorité de la RTAE, les deux tiers des gouvernements des Etats-membres doivent ratifier ces statuts; à ce jour, seulement 4 gouvernements sur 8 ont approuvé les statuts. Le Gouvernement du Kenya n'a pas encore établi l'instrument de ratification et a le droit d'adopter la position qui sert le mieux ses intérêts. Enfin, le Gouvernement du Kenya recommande à la CEA de repousser à une date ultérieure la tenue de la Réunion inaugurale du Conseil d'Administration de l'Autorité de la RTAE et demande au comité de coordination de la RTAE d'examiner la question. Cette information a déjà été communiquée au Conseiller de la CEA en matière de transports d'une part et à M. Tchouta Moussa d'autre part, par téléphone".

72 Les participants ont trouvé que ce fait nouveau ne modifiait en rien l'arrangement selon lequel Nairobi était considéré comme le siège approuvé de l'Autorité, et ont déclaré que la proposition de fusion serait examinée en temps et lieu voulus.

73 Le représentant du Kenya a confirmé qu'il n'avait reçu aucune instruction selon laquelle l'offre du Kenya d'héberger l'Autorité de la RTAE aurait été retirée et a déclaré qu'il prendrait immédiatement contact avec son gouvernement sur cette question de toute façon; cependant à moins que les participants ne soient informés du contraire et jusqu'à ce moment-là, ceux-ci devraient poursuivre leurs travaux en se fondant sur l'hypothèse que le Kenya était toujours le pays-hôte de l'Autorité de la RTAE.

Adoption du rapport (article 7 de l'ordre du jour)

74 Lors de la session de clôture les participants à la réunion d'experts ont adopté le rapport tel qu'il avait été présenté.

RAPPORT DU SOUS-COMITE CHARGE DES NOMINATIONS DE  
CADRES DE DIRECTION ET AUTRES CADRES

1. Le sous-comité des nominations a tenu sa première réunion dans la salle de commissions no 13 au siège de la CEA, le 18 novembre 1981 à 10h30.
2. Les personnes ci-après étaient présentes =  
Président : M. Mariyo M. Nzuwah , Zimbabwe  
  
Membres : M. D.J.M. Kapya , République-Unie de Tanzanie  
M. P.E.B. Mulinde , Swaziland  
M. John M. Foday , OUA  
M. Tchouta Moussa , CEA
3. Le sous-comité a retenu les critères suivants en vue d'effectuer une pré-sélection des candidats :
  - a) les candidats doivent être ressortissants d'un pays membre ou d'un pays membre associé ;
  - b) les candidats doivent avoir l'appui de leurs gouvernements respectifs;
  - c) les candidats doivent répondre aux critères exposés dans l'annexe II du Plan d'action (ST/CEA/TRANS/1);
  - d) les candidats doivent avoir les qualifications requises pour les postes auxquels ils postulent;
  - e) les candidats aux postes de haut niveau que sont les postes de Directeur général et de Directeur général adjoint devront être interviewés par un comité de sélection avant leur confirmation.
4. En outre, le sous-comité a décidé d'accepter les documents probants et les témoignages fournis par les gouvernements, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une vérification.
5. Le sous-comité a aussi décidé que, conformément à la lettre de la CEA ref. ECO 520/2/2, TCT/TAH/0335 datée du 20 mai 1981 annonçant les vacances de postes de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est, un seul candidat par poste serait retenu pour chaque pays membre.
6. Les candidatures provenant des pays membres associés peuvent être retenues, sauf pour les postes de Directeur général et de Directeur général adjoint.



7. En conséquence, par voie d'élimination (sur la base des critères énumérés ci-dessus), le sous-comité a établi une première liste des candidats comme suit (à l'exception des candidats du Malawi pour lesquels aucun représentant n'était présent pour fournir des références) :

01 - Directeur général	1. Abdel Gawad Baghat 2. Shiffaraw Demisse 3. Abdu Mohammed Abdu	Egypte Ethiopie Soudan
02 - Directeur général adjoint	4. Ahmed Mohamed El-Massery 5. El Mahdi Abdel Rahman El Sheikh 6. Ignatius Gabriel Mwanambale	Egypte Soudan Zambie
03 - Contrôleur financier	Pas de candidat remplissant les conditions requises <u>1/</u>	
04 - Vérificateur extérieur des comptes	Aucune candidature reçue <u>2/</u>	
05 - Directeur des services techniques	7. R.M. Ngoma	Zambie
06 - Conseiller juridique	8. Mirghani Abdalla Malik 9. Mumba Sinyth Kapumpa	Soudan Zambie
ou bien	10. G.M. Ntaba	Malawi
ou	11. W.M. Hanjahanja	Malawi
ou	12. B.H.K. Kapata	Malawi
ou	13. J.M. Chirwa	Malawi
ou	14. R.M. Msisha	Malawi
ou	15. T.C. Myirenda	Malawi
07 - Economiste/planificateur des transports	16. Mckhtar Mostafa Hassan	Egypte
ou bien	17. P.M.C. Ligoya	Malawi
ou	18. A.L. Shawa	Malawi
	19. E.A. Chinwaza	Malawi
08 - Ingénieur en construction/entretien	20. Adol Hamzam Madkour	Egypte
09 - Assistant administratif	21. B.B.L. Kimamba	Tanzanie
ou bien	22. A.M.B. Muthamba	Malawi
ou	23. D.Z. Mkandawire	Malawi
ou	24. M.C.C. Khunga	Malawi

1/ Deux candidats un tanzanien et un éthiopien, n'avaient pas reçu l'appui de leur gouvernement.

2/ Il ne s'agit pas d'un poste permanent (2 mois/an).

8. a) La délégation égyptienne a accepté de retirer les candidatures de :

- i) Mohamed Ahmed Owais (Directeur général)
- ii) Ahmed Eisawi Saleh (Directeur général adjoint) et
- iii) Mostafa Attia Mahgoab (Ingénieur en construction/entretien)

b) Tous les autres candidats qui ont dû être éliminés l'ont été faute de pouvoir prouver l'appui de leurs gouvernements respectifs.

La session du sous-comité a repris l'après-midi, et, après délibérations, celui-ci a dressé la pré-sélection à présenter au Comité d'experts. Cette liste est la suivante :

TEAHA-01 - Directeur général	Abdel Gawad Baghat	Egypte
	Shifaraw Demissie	Ethiopie
	Abdu Mohamed Abdu	Soudan
TEAHA-02 - Directeur général adjoint	Ahmed Mohamed El	
	Messery	Egypte
	El Mahdi Abdel	
	Rahman El Sheikh	Soudan
TEAHA-03 - Contrôleur financier		

Note 1 : Le sous-comité estime que les deux candidats à ce poste :

- 1) Ayalew Mekonnen (Ethiopie) et
- 2) L.Z. Mosha (Tanzanie)

ont les qualifications requises et peuvent figurer sur la liste, mais aucun document n'atteste qu'ils ont reçu l'appui de leur gouvernement.

TEAHA-04 - Vérificateur extérieur des comptes

Note 2 : Le sous-comité recommande que le Directeur général, en accord avec le Président du Conseil d'administration, s'adjoigne chaque année les services d'un vérificateur extérieur des comptes, plutôt que de procéder à son recrutement dès maintenant.

TEAHA-05 - Directeur des services techniques

R.M. Ngoma      Zambie

TEAHA-06 - Conseiller juridique

Mirghani Abdalla  
Malik      Soudan

Mumba Stryth  
Kapumba      Zambie  
R.M. Msisha      Malawi

TEAHA-07 - Economiste/planificateur des transports	Mokhtar Mostafa Hassan	Egypte
	E.A. Chimwaza	Malawi
TEAHA-08 - Ingénieur en construction/ entretien	Adel Hassan Madkour	Egypte
	Tesfaye Asfaw	Ethiopie

Note 3 : Le sous-comité a retenu, en plus de la candidature d'Adel Hassan Madkour (Egypte), celle de Tesfaye Asfaw (Ethiopie), qui est tout aussi qualifié pour le poste d'ingénieur en construction/entretien. Nonobstant la règle selon laquelle seuls les candidats ayant reçu l'appui de leur gouvernement peuvent être retenus, et dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'Autorité, le sous-comité recommande d'examiner également cette candidature sous réserve d'obtenir l'appui de son gouvernement.

TEAHA-09 - Assistant administratif	B.B.L Kimamba	Tanzanie
	A.M. Kuthamba	Malawi

Les définitions de postes des cadres supérieurs et autres cadres exigent que les candidats aux postes 01 et 02 soient citoyens de pays-membres et que les candidats aux postes 03 et 09 soient citoyens de pays membres ou de pays membres associés. Le sous-comité a donc recommandé qu'avant de procéder à toute nomination, l'Autorité s'assure que les candidats sont bien citoyens de pays qui ont rempli leurs obligations de membres ou de membres associés en ce qui concerne les statuts.

Enfin, le sous-comité, à l'unanimité, a exprimé la conviction que, pour développer l'esprit de participation pleine, et active de tous les pays membres et pays membres associés, les nominations devraient se faire sur la base d'une répartition des responsabilités et des charges administratives et professionnelles aussi large que possible, de préférence entre tous les membres. Le sous-comité est persuadé que, de cette façon, tous les membres et membres associés seront intéressés au succès et à l'avenir de l'Autorité.

RAPPORT DES PAYS SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DE LA ROUTE  
TRANSAFRIQUE DE L'EST ET DE SES VOIES DE RACCORDEMENT

Page

- A. Egypte
- B. Soudan
- C. Ethiopie
- D. Zambie
- E. Zimbabwe
- F. Malawi
- G. Swaziland
- H. Ouganda
- I. Burundi
- J. Rwanda
- K. Djibouti

A. Egypte1. Sommaire

Depuis le rapport présenté par l'Egypte lors de la dernière réunion qui s'est tenue à Addis-Abeba du 16 au 20 décembre 1980, de grands progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'état de la route trans-Afrique de l'Est en Egypte. Ces progrès concernent non seulement l'axe routier principal et ses voies de raccordement, mais une attention particulière a également été accordée à l'extension de ce réseau et à son raccordement à d'autres routes transafricaines et aux réseaux d'Asie et d'Europe.

Les travaux de doublement et de renforcement de la chaussée de l'actuelle route du désert à deux voies entre le Caire et Alexandrie sont en cours. Cette route permettra un flux de trafic élevé et rapide entre la route trans-Afrique de l'Est et la route "Le Caire-Nouakchott" qui traversera les pays africains riverains de la Méditerranée.

En outre, la construction du tunnel Ahmed Hamdy sous le Canal de Suez est maintenant achevée et assure une liaison ininterrompue entre la route trans-Afrique de l'Est et les réseaux asiatiques et européen. Les tableaux ci-dessous donnent l'état détaillé du réseau routier.

2. Etat actuel du réseau routiera) Route longeant le Nil

Tronçon	Etat du revêtement (km)				Remarques
	Bitumé	Gravier	Terre	Total	
Le Caire - Elmarazile	23			23	Route à deux voies doubles séparées; 7,50 m de large dans chaque direction; bitumée
Elmarazile-Elayat	30			30	Deux voies; 7,50 m de large bitumée. Travaux en cours pour son élargissement en une route à deux voies doubles séparées, de 7,50 m de large dans chaque direction.

Elayat-Aswan-High Dam <sup>1/</sup>	907	907	Deux voies, 7,50 m de large; bitumée
High Dam - km 150	150	150	Deux voies, 7,50 m de large ; construction sera achevée fin 1981 Planning respecté.
Km 150 Abu Sumple <sup>1/</sup>	70	70	Etudes techniques détaillées achevées appel d'offres clos, actuellement en construction. Deux voies , 7,50 m de large; bitumée, sera achevée en 1983.
Abu Sumple - Wadi Halfa <sup>1/</sup>	100	100	Route en terre; étude préliminaire achevée, étude détaillée en cours; construction commencera après l'achèvement des secteurs ci-dessus.
Longueur totale		1280	

<sup>1/</sup> N.B. Le doublement de la chaussée est réalisé par étapes lorsque l'importance du trafic le justifie

b) Route côtière de la Mer rouge

Tronçon	Etat du revêtement (km)				Remarques
	Bitumé	Gravier	Terre	Total	
Le Caire-Suez	134			134	Route à deux voies doubles séparées; 7,50 m de large dans chaque direction, bitumée
Suez-Zafarana	106			106	Deux voies; 6 m de large, bitumée; travaux en cours pour élargissement à 7,50 m et la rénovation du revêtement; seront achevés fin 1983.
Zafarana-Ras Gareb	119			119	Deux voies; 6 m de large bitumée; étude en cours en vue de l'élargissement à 7,50 m et de la rénovation du revêtement.
Ras Gareb-Ghardaka	146			146	Deux voies; 6 m de large bitumée; travaux en cours pour l'élargissement à 7,50 m et la rénovation du revêtement; seront achevés fin 1982.
Ghardaka-Bernice	432			432	Deux voies; 6 m de large bitumée; étude en cours en vue de l'élargissement à 7,50 m et de la rénovation du revêtement
Bernice-Frontière soudanaise			250	250	Route en terre; étude en cours en vue de la construction
Longueur totale				1187	

c) Routes de raccordement à la route trans-Afrique de l'Est

Tronçon	Etat du revêtement (km)			Remarques
	Total	Carrossable par tous les temps	Saison sèche	
Alexandrie-Le Caire-Route du désert				Routes bitumée à deux voies, 7,50 m de large. Travaux en cours pour le doublement de la chaussée en une route à deux voies doubles de 7,50 m chacune, seront achevés fin 1982. Emprise suffi- sante réservée pour élargissement ultérieur Route de raccordement à forte capacité reliant la RTAE à la route Le Caire-Nouakchott.
Le Caire-Suez-Route du désert	130	130		Route bitumée à deux voies doubles séparées 7,50 m de large dans chaque direction
Tunnel Ahmed Handy (à Suez)				Sous le canal de Suez en béton. Deux voies, 7,50 m de large, tra- vaux achevés sur 1 640 m. Accès aux réseaux asiatique et européen.
Le Caire-Ismailia	120	120		Route bitumée, à deux voies doubles séparées de 7,50 m de large chacune



Ismailia-Port-Said	120	120	Route bitumée à deux voies; 8 m de large
Zafarana-Kurimat	250	250	Route bitumée à deux voies; 7,50 m de large
Safagaquena	160	160	Route bitumée à deux voies; 7,50 m de large
El Kosseir-Quft	145	145	Route bitumée à deux voies, 7 m de large
Edfu-Marsa Alam	225	225	Route bitumée à deux voies, 7m de large
Aswan-Bernice	250	250	Route en terre; étude en cours en vue du bitu- mage

---

B. Soudan

1. Sommaire

En raison de l'importance vitale du réseau routier, le Soudan a accordé une importance considérable à la Route trans-Afrique de l'Est. Des efforts importants ont été consentis et tous les ressources disponibles ont été utilisées pour concrétiser cette route au Soudan.

L'état actuel de la RTAE au Soudan est le suivant :

2. Etat actuel

a) Axe principal

Tronçon	Etat du revêtement (km)				Remarques
	bitume	gravier	terre	total	
Hadi Halfa-Dongola			4000	4000	Etudes techniques achevées; financement recherché pour la construction
Dongola-Khartoum			547	547	Etude de pré faisabilité commencera sous peu
Khartoum-Wad Medani		187		187	
Wad-Medani-Gedaref		227		227	
Metema (frontière éthiopienne)			155	155	Etudes techniques achevées; financement recherché pour la construction CEE contactée conjointement par le Soudan et l'Ethiopie

b) Routes de raccordement avec la mer rouge

Tronçon	Etat du revêtement (km)				Remarques
	bitumé	gravier	terre	total	
Frontière soudanaise à Bernice (Egypte)			198	198	
Port Soudan-Frontière égyptienne			450	450	
Port Soudan-Hiya	204			204	
Hiya-Kassala	350			350	
Kassala-Gedaref	220			220	
Gedaref-Galabat/Metema (Ethiopie)			155	155	

c) Routes de raccordement avec le Tchad

Tronçon	Etat du revêtement (km)				Remarques
	bitumé	gravier	terre	total	
Wad Medani-Sennar-Kosti	217			217	En construction réalisée à 80 p.100; sera achevée en mars 1982.
Kosti-Um Ruaka			150	150	Sera achevée en mars 1982
Um Ruaka-El Obied			164	164	Etudes techniques détaillées seront achevées en août 1982 incluses dans le programme de la première phase.

El Obeid-El Nuhud	225	225	Fonds arabe présenti pour financer l'étude de faisabilité		
El Nuhud-El Fasher	270	270			
El Fasher-Nyala	194	194	Construction d'une route en gravier en cours, dans une première phase		
Nyala-Kas Kalingie	80	60	70	210	Construction d'une route asphaltée sur toute la longueur; travaux devraient être achevés en 1983
Kalingie-Genina-Adrie- frontière tchadienne	252	252			Incluse dans le programme de la Décennie

C. Ethiopie1. Etat actuel du réseau routiera) Sommaire des principales routes

Tronçon	Etat du revêtement (km)			Total	Remarques
	Bitumé	Gravier	Terre		
Metema-Azezo		55	162	217	
Azezo-Dejen	81	415		496	
Dejen-Addis-Abeba	233			233	
Addis-Abeba-Modjo	72			72	
Modjo-Awasa	204			204	
Awasa-Dilla	81			81	
Dilla-Yabello	208			208	
Yabello-Moyale	210			210	
Total Ethiopie	1089	470	162	1721	

b) Programme des travaux

Pays et tronçon	Longueur (km)	Revêtement existant	1981	1982	1983	1984	1985
Metema-Azezo	217	T/G	F		CG	CG	CG
Azezo-Debre Marcos	422	G	F	F	ET	ET	
Debre-Markos-Dejen	81	B	E	E	E	E	E
Dejen-Addis-Abeba	236	B	E	E	E	F	F
Addis-Abeba-Awasa	276	B	RA	RA	RA	RA	E
Awasa-Dilla	81	B	E	E	E	E	E
Dilla-Moyale	418	B	E	E	E	E	RA

Etat du revêtement existant

T. = Terre (praticable en saison sèche); G. = Gravier; B. = Bitumé;

Phase suivante

F. = Etude de faisabilité; ET = Etude technique; CG. = Construction en gravier;  
E. = Entretien; RA. = Rénovation du revêtement asphaltique.

D. Zambie

1. Sommaire

La Zambie, étant un pays enclavé, dépend du transit par route et par rail, traversant d'autres pays pour avoir accès à la mer.

Une des routes les plus importantes donnant cet accès à la mer est la route internationale T1-T2 reliant le Botswana à la République-Unie de Tanzanie, de Kazungula à Nalsonde respectivement; soit une distance de 1.548 km.

Le revêtement de bitume et l'amélioration de cette route aux normes de la catégorie IC (chaussée bitumée d'une largeur de 6,10 m) a commencé au début des années 50, avec les tronçons Livingstone-Lusaka-Kapiri-Mposhi achevés en 1964.

C'est à la fin de cette période qu'il fut nécessaire d'assurer d'urgence le transport du cuivre et du pétrole quand la Rhodésie du Sud devint un régime illégal; un important trafic utilisa alors la route en gravier entre Nakonde et Kapiri Mposhi pour avoir accès à la ceinture du cuivre et à Lusaka.

Pendant la saison des pluies, le transport des marchandises devint extrêmement dangereux et coûteux, et en 1966, un programme quadriennal fut lancé pour améliorer et bitumer la route sur toute sa longueur entre la frontière tanzanienne et Kapiri Mposhi, soit une distance de 809 km.

Ce projet fut divisé en cinq contrats, et tous ont été achevés en 1970. Le tronçon en gravier restant, entre Livingstone et Kazungula à la frontière entre le Botswana et la Zambie a été bitumé en 1971.

Il reste, sur un tronçon de 40 km de long, une bande bitumée étroite entre Livingstone et Zimba pour lequel des offres ont été reçues et on espère que la construction commencera sous peu en vue d'améliorer la route aux normes de la catégorie IB.

Le financement de l'entretien de cette route de 1548 km de long n'a pas été suffisant au cours des 10 dernières années et bien que certaines opérations de rénovation et d'entretien périodique aient été effectuées au cours de cette période, elles se sont avérées insuffisantes pour empêcher la détérioration rapide du revêtement de la chaussée.

Une étude sur le revêtement de cette route a été effectuée récemment par le département des routes, qui a préconisé les principales opérations nécessaires pour remédier à cet état de fait. Il s'agit des opérations suivantes :

- i) Reconstruction;
- ii) Renforcement de la chaussée par une couche de revêtement aggloméré de 40 mm;
- iii) protection de la surface au moyen de l'épandage de gravillons et d'asphalte.

Le coût total de ces travaux est évalué à 92,9 millions de Kwacha, ce qui est une somme importante, mais si ce programme n'est pas financé, des investissements importants seront progressivement perdus, chaque saison des pluies prenant son tribut, ce qui aura de graves conséquences pour les voyageurs et pour la croissance économique.

Un autre sujet qui concerne l'entretien des routes est celui des limitations de la charge maximum par essieu. Les différences de réglementation à ce sujet entre pays voisins risquent de susciter des problèmes dans les mouvements de trafic international.

Des discussions ont été entreprises et se déroulent actuellement entre Gouvernement des pays de l'Afrique australe en vue d'adopter des charges par essieu uniformes. Les résultats de ces discussions sont très satisfaisants, et il devrait être possible, dans un proche avenir d'adopter des limitations de charge par essieu communes à ces différents pays.

Ces discussions devraient maintenant être élargies à tous les utilisateurs de la route trans-Afrique de l'Est.

Il serait également utile de discuter des questions de réglementations concernant la circulation, les véhicules et les routes sur la future route trans-Afrique de l'Est qui constituent actuellement des barrières : normes de conception des routes; signalisation routière, réglementations douanières et du commerce extérieur; formalités d'immigration et fonctionnement des postes-frontières.

Si elle bénéficie d'un financement adéquat et fait l'objet d'une coopération étroite entre les pays utilisateurs-, la route trans-Afrique de l'Est traversant la Zambie pourra offrir une voie rapide et agréable aux voyageurs parcourant de longues distances.



E. Zimbabwe

Comme la Zambie, le Zimbabwe est lui aussi un pays enclavé; la route trans-Afrique de l'Est Le Capre-Gabonnes est donc d'importance capitale pour le Zimbabwe.

Environ 2 968 km du système routier du Zimbabwe font partie du réseau de la route trans-Afrique de l'Est. Les routes zimbabwéennes comprises dans le réseau sont les suivantes :

- a) la route Chirundu-Salisbury-Umtali, qui fait partie de l'axe routier important reliant Lusaka à Beira;
- b) la route Salisbury-Bulawayo;
- c) la route Bulawayo-Beitbridge;
- d) la route Bulawayo-Fort Victoria-Umtali, qui fait partie de l'itinéraire le plus court entre le Botswana et le port de Beira au Mozambique;
- e) la route Salisbury-Nyamapanda, qui est une liaison essentielle entre le nord du Mozambique et le Malawi et la section sud de la route trans-Afrique de l'Est;
- f) la route Livingstone-Bulawayo-Plumtree allant jusqu'à Francistown.

Cette dernière route fait partie du tracé modifié proposé entre Livingstone et Francistown.

Sur ces 2 968 km, une longueur de 2 864 km est constituée de routes bitumées à deux voies répondant à toutes les normes techniques proposées par l'Autorité. Les 104 km restants se composent d'un tronçon de 95 km de route bitumée à une seule voie, sur la section Fort Victoria-Pont de Birchenough de la route Bulawayo-Fort Victoria-Umtali et d'un tronçon de 9 km de route en gravier sur la section Plumtree-Frontière du Botswana de la route entre Francistown et Bulawayo. Les travaux de reconstruction et d'amélioration de la route à une seule voie de 95 km de long en une route bitumée à deux voies sur toute sa longueur, doivent commencer au début de 1982, et les travaux concernant la construction de la route en gravier de 9 km de long selon des normes identiques devraient être achevés en décembre 1984, date à laquelle les travaux concernant le tronçon se trouvant au Botswana de la route Francistown-Bulawayo seront également achevés.

En plus de ce qui précède, le Zimbabwe a entrepris un programme de remise en état de tronçons de son réseau routier international qui ont dépassé leur durée économique d'existence, et dont l'état tend à devenir inacceptable par les voyageurs. Les projets de rénovation de routes comprises dans le système routier trans-Afrique de l'Est sont les suivants :

- i) la reconstruction près de Chirundu de plusieurs tronçons courts, totalisant 12 km, sur la route Chirundu-Salisbury : ces tronçons se sont dégradés par suite de l'effondrement des sols dégradés par suite de l'effondrement des sols salins utilisés par inadvertance lors de la construction initiale des accotements . Ce projet, qui doit démarrer mi-1982, devrait être achevé mi-1983.

ii) la reconstruction, près de Salisbury d'un tronçon de 9 km de la route Salisbury-Umtali. Ce projet qui a déjà démarré, doit être achevé mi-1982.

iii) la reconstruction, près de Salisbury d'un tronçon de 27 km de la route Chirundu-Salisbury. Ce projet, qui comprend la construction d'un passage dénivelé rail/route, doit démarrer en 1984.

iv) la reconstruction près de Beitbridge d'un tronçon de 24 km de la route Bulawayo-Beitbridge qui a été construit sur des sols expansifs et dont la chaussée s'effondre maintenant. Ce projet, qui a déjà démarré, devrait être achevé mi-1983.

Le Gouvernement du Zimbabwe, conscient de la nécessité d'offrir une plus grande sécurité sur les routes, a aussi entrepris un programme de construction de passages dénivelés rail/route à l'emplacement de tous les passages à niveau rail/route, sur la route Salisbury-Bulawayo. Les travaux de construction des ouvrages d'art de ce programme sont avancés et l'ensemble du programme devrait être achevé en 1983.

Le Zimbabwe poursuit un programme d'actions ayant pour objectif la construction de toutes les routes incluses dans le système routier trans-Afrique de l'Est et qui se trouvent au Zimbabwe, selon des normes correspondant aux normes les plus élevées retenues par l'Autorité.

Il a été mentionné que la proposition de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones avait été faite initialement avant que le Zimbabwe n'accède à l'indépendance, et que par conséquent, il était logique que la route proposée contourne le Zimbabwe. Maintenant, l'Afrique entière célèbre avec joie la liberté et l'indépendance du Zimbabwe et, pour sa part le Zimbabwe désire et était prêt à apporter la plus grande contribution possible au développement du continent, particulièrement aux projets régionaux tels que la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones.

Le Zimbabwe a déclaré qu'il considérerait qu'il était de la plus haute importance et qu'il allait de l'intérêt de tous les membres de l'Autorité que le tracé actuel de la route trans-Afrique de l'Est soit réexaminé, en égard aux changements intervenus dans la situation géo-politique en Afrique australe.

1. Sur le plan technique, il serait très avantageux de choisir un tracé de route traversant le Zimbabwe, passant par Chirundu et Salisbury.
  - a) cette voie traverse une zone très développée de l'Afrique australe sur les plans agricole, industriel, commercial et minier, et qui présente en outre une importance à vocation touristique.
  - b) les routes sont déjà construites selon les normes techniques adoptées pour la route trans-Afrique de l'Est.
  - c) A Chirundu, un pont existe déjà sur le fleuve Zambèze.

2. Toutefois, conscient du fait qu'un programme a déjà été arrêté et que des routes et ponts sont achevés sur le tracé passant par Livingstone, de la Zambie au Zimbabwe, le Zimbabwe a demandé aux membres de l'Autorité d'examiner et d'approuver le changement de tracé par Livingstone selon lequel la route traverserait le pont de Victoria Falls, passerait par les centres miniers et industriels de Wankie à Bulawayo et continuerait via Plumtree sur Francistown et le Botswana jusqu'à Gaborone. L'adoption de ce tracé est considérée comme essentielle pour les raisons ci-après :

- a) un pont sur le fleuve Zambèze existe déjà à Victoria Falls;
- b) les routes ont été construites selon les normes de la route trans-Afrique de l'Est;
- c) l'itinéraire a une importante vocation touristique, comprenant les chutes Victoria et la réserve d'animaux du parc national de Wankie;
- d) la ville de Bulawayo est la deuxième ville du Zimbabwe, avec une infrastructure industrielle et commerciale importante.

Proposition de modification du tracé de la route trans-Afrique de l'Est présentée par le Gouvernement de la République du Zimbabwe

Le projet de route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaborone a été conçu avant l'accession du Zimbabwe à l'indépendance, et il n'y avait donc pas d'autre choix possible que de contourner le Zimbabwe. La situation a changé depuis lors. Le Zimbabwe est maintenant indépendant, et, en tant que membre de l'Organisation de l'Unité africaine, participe à tous les programmes de la CEA le concernant notamment la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, et la route trans-Afrique de l'Est. En conséquence, le tracé de l'axe routier et de ses routes de raccordement devrait être réexaminé en vue de tirer le meilleur parti des infrastructures existant au Zimbabwe.

L'axe principal de la route trans-Afrique de l'Est

Le projet actuel concernant la section Livingstone (Zambie) - Francistown (Botswana) de la route passe par Kazungula. Cette section, longue d'environ 550 km, nécessite d'importants travaux en vue de la construction d'un pont sur le fleuve Zambèze à Kazungula, ainsi que des travaux de construction routière sur 300 km. Le Gouvernement du Botswana a indiqué que le financement des travaux routiers est assuré et que la reconstruction des 300 km de route en une route bitumée à deux voies normalisées a commencé; l'achèvement des travaux de construction de la route est donc assuré. Par contre, on ne peut en dire autant du pont de Kazungula, étant donné que l'étude de faisabilité, qui, selon la SADCC 1/ doit envisager tous les solutions possibles et existantes, n'a pas encore été entreprise. Il n'est donc pas possible d'avoir l'assurance que le financement nécessaire à la construction du pont de Kazungula, estimé à 20-25 millions de dollars des Etats-Unis, pourra être obtenu.

1/ SADCC : Conférence sur la coordination du développement en Afrique australe.

Le Zimbabwe proposé en conséquence que le tracé de cette section de la route trans-Afrique de l'Est soit modifié pour passer par Bulawayo, profitant de l'existence du pont de Victoria Falls sur le Zambèze, et évitant aussi toute incertitude quant à l'avenir de la route. Un avantage supplémentaire de ce nouveau tracé via Bulawayo découle du fait que la ville de Bulawayo, étant un des principaux centres industriels et commerciaux de la région de la SADCC, engendrera une partie non négligeable de la circulation utilisant le système routier trans-Afrique de l'Est.

La route Livingstone-Bulawayo-Francistown a 650 kilomètres de long. La section Livingstone-Bulawayo-Plumtree, longue de 548 kilomètres, est une route bitumée à deux voies, qui répond à toutes les normes techniques proposées pour la route trans-Afrique de l'Est. Les 92 kilomètres restants (Plumtree-Francistown) sont une route en gravier, actuellement en cours de reconstruction en une route bitumée à deux voies répondant aux normes mentionnées plus haut. Le Gouvernement du Botswana a indiqué que les travaux de reconstruction de leur section de la route Plumtree-Francistown ont déjà commencé et seront achevés en août 1983. Le Zimbabwe prévoit d'avoir terminé sa section à cette date.

#### Les routes de raccordement

En supposant que la proposition de modification du tracé de l'axe routier principal soit acceptée, des routes de raccordement reliant le nord-est du Botswana à l'axe routier seront sans doute nécessaires. On peut suggérer les différentes solutions suivantes :

- a) la route Victoria Falls-Kazungula : la section zimbabwéenne de ce tronçon est une route bitumée à deux voies, de 70 kilomètres de long;
- b) la route Matetsi-Pandamatenga : la section zimbabwéenne est une route en gravier améliorée, longue de 65 kilomètres. La reconstruction de cette route en une route bitumée à deux voies normalisée est un projet de la SADCC et fait partie du programme de développement du Zimbabwe.

Le Zimbabwe propose par ailleurs qu'en plus des routes de raccordement suggérées ci-dessus et de celles qui ont été décidées lors de la troisième réunion du Comité de coordination, les routes suivantes soient considérées comme routes de raccordement :

- a) la route Bulawayo-Fort Victoria-Umtali, qui est l'itinéraire le plus direct reliant le Botswana à Beira;
- b) la route Bulawayo-Chicualacuala-Maputo, qui représentera la liaison la plus directe entre la route trans-Afrique de l'Est et Maputo.

En outre, le Zimbabwe demande que l'Autorité examine les liaisons possible entre le système routier namibien et la route trans-Afrique de l'Est.

Botswana : L'Amélioration de la route Botswana-Zambie section Nata-Kazungula

I. Identification et résumé

Origine du projet : Présenté par le Gouvernement du Botswana

Autorité responsable du projet : Ministère des travaux publics et des communications

Ordre de priorité : 1 : Remise en état/amélioration

Nature du projet : Amélioration en une route normalisée, bitumée à deux voies, modification du tracé d'une partie de la route Nata-Kazungula, 300 km

Coût du projet : 30,4 millions de dollars des Etats-Unis (coût total)

Financement requis : Un financement à hauteur de 19,8 millions de dollars des Etats-Unis est fourni par le FED et l'USAID. Des discussions sont en cours pour le financement d'un montant supplémentaire de 6,9 millions de dollars des Etats-Unis. Des fonds de développement nationaux couvrent 1,4 millions de dollars des Etats-Unis. Reste à financer une somme de 2,3 millions de dollars des Etats-Unis.

Période d'exécution : 2 ans

Date de démarrage : les travaux sont en cours

## 2. Description du projet

La route Nata-Kazungula fait partie de l'axe routier trans-Afrique de l'Est. Elle sert à acheminer le trafic de marchandises et de voyageurs à travers le Botswana, vers la Zambie et les autres pays au nord. En outre, elle est utile au développement des zones nord-est du Botswana.

La route existante est en gravier et a un bon alignement. Elle doit être améliorée par un bitumage sur une largeur de 6 m avec des accotements de 0,70 m.

## 3. Etat actuel

Le contrat a été signé avec un entrepreneur italien, qui se trouve sur place et a déjà commencé les travaux.

La plus grande partie du financement est acquise ou en voie de l'être. Un financement supplémentaire ne sera pas nécessaire.

Botswana/Zambie : Pont de Kazungula-Etude

I Identification et résumé

Origine du projet : Présenté par le Gouvernement de la Zambie, soutenu par le Gouvernement du Botswana.

Autorités responsables du projet : Zambie, Ministère de l'énergie, des transports et des communications

Ordre de priorité : Botswana, Ministère des travaux publics et communications.  
Etude

Nature du projet : Etudier la faisabilité d'un nouveau pont sur le fleuve Zambèze à Kazungula pour relier le Botswana à la Zambie et remplacer le service de ferry existant actuellement.

Coût du projet : de l'ordre de 20 à 25 millions de dollars des Etats-Unis  
Etude de faisabilité : 0,5 millions de dollars des Etats-Unis.

Partie payable en devises étrangères : Construction : 60-70 p.100  
Etude : 90 p.100

Durée : Etude : 8 mois

Démarrage souhaitée : 1982

## 2. Description du projet

Quatre pays sont reliés entre eux à un endroit précis situé au milieu du fleuve Zambèze. La traversée du fleuve à cet endroit offre la seule liaison directe entre le Botswana et la Zambie, et cette liaison est assurée dans la journée par un ferry-boat.

La traversée du fleuve fait partie de la route trans-Afrique de l'Est.

L'objectif est de remplacer le service de ferry par un pont, ce qui offrirait une plus grande sécurité et une liaison 24 heures sur 24.

On dispose de très peu d'informations sur l'état du site. Le fleuve à environ 450 mètres de large. Les rives sont en partie marécageuses. Il n'y a probablement pas sur le fleuve une navigation nécessitant un pont très haut. Le Botswana a proposé la construction d'un ponton à une seule voie.

La Zambie a soulevé la question selon laquelle le pont devrait également être conçu en vue d'une liaison ferroviaire reliant la Zambie au projet de chemin de fer trans-Kalahari et à Walvis Bay.

## 3. Avancement du projet au cours de l'année passée (1981)

La SADCC a chargé ses services techniques de définir les mandats de l'étude de faisabilité, et doit contacter le PNUD en vue de son financement..

Ainsi qu'ils le déclarent dans un communiqué commun publié après la première réunion de la Commission commune permanente de coopération Botswana-Zambie, qui s'est tenue à Livingstone en août 1981, les deux gouvernements sont d'accord pour construire un pont à Kazungula.

## 4. Etat actuel

La définition du mandat de l'étude sera terminée mi-septembre 1981. Celle-ci doit porter notamment sur les questions suivantes :

- a) l'étude générale de la demande de transport et de circulation, comprenant des projections. L'étude doit porter sur la Zambie et le Botswana et les zones proches du Zimbabwe et de la Namibie. Elle doit également tenir compte des autres liaisons routières et ferroviaires existantes, en remontant et en descendant le Zambèze;
- b) Etude générale du réseau routier et possibilité de liaison ferroviaire;
- c) Enquêtes préliminaires sur le terrain et enquêtes sur les aspects juridiques, sur le trafic fluvial éventuel, et autres aspects;
- d) Etude préliminaire du plan de construction du pont, selon différentes normes;
- e) Aspects de l'organisation et de la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien;
- f) Analyse coût-bénéfices;
- g) Recommandations.

## 5. Activités futures

Le financement doit être assuré avant le lancement de l'appel d'offres.



Zimbabwe : Amélioration de la route Plumtree-Frontière du Botswana

I. Identification et résumé

Origine du projet : Présenté par le Gouvernement du Zimbabwe.

Autorité responsables du projet : Ministère des routes et de la circulation routière, des postes et des télécommunications

Ordre de priorité : 1 : Remise en état/amélioration

Nature du projet : Amélioration en une route bitumée normalisée et modification partielle du tracé du tronçon de 9,4 km compris entre Plumtree et la frontière du Botswana.

Coût du projet : 2,4 millions de dollars des Etats-Unis

Partie à payer en devises étrangères : 50 p/100

Durée : Un an

Démarrage souhaitée : 1982

## 2. Description du projet

L'objectif est de relier le réseau de routes principales du Zimbabwe à celui du Botswana. La section de route correspondante au Botswana, comprise entre Francistown et la frontière, sera construite grâce à un financement de la BIRD.

La route existante est, sur 2,7 km, une route anciennement bitumée de 5,50 m de large, et, sur 6,7 km, une route en gravier ayant un mauvais alignement horizontal et vertical, la route doit être améliorée et réalignée, pour devenir une route bitumée à deux voies, construite aux normes en vigueur au Zimbabwe pour les routes principales.

## 3. Avancement du projet au cours de l'année passée (1981)

Le contrat relatif à la construction de la section de la route Francistown-Plumtree se trouvant au Botswana doit être signé en septembre 1981, et les travaux doivent être achevés en août 1983. Ceci souligne l'urgence de réaliser la section de route se trouvant au Zimbabwe.

Une moyenne de 50 à 55 véhicules, dont cinq véhicules lourds, traversent le poste-frontière chaque jour.

## 4. Etat actuel

Les plans techniques détaillés sont terminés. Les dossiers d'offres peuvent être prêts quelques semaines après la décision de mise en oeuvre. Le projet est inclus dans le programme triennal de construction de routes au Zimbabwe, mais il n'existe pas de fonds disponibles sur le plan national.

## 5. Activités futures

Le financement du projet est nécessaire.

Propositions de règles normalisées 1/

Les normes en vigueur au Zimbabwe concernant la plupart des questions énumérées dans cette liste figurent en détail dans le document intitulé "Infrastructure routière du Zimbabwe", lequel a été préparé par le Ministère des Routes et de la Circulation routière des postes et des télécommunications en vue de la Conférence internationale sur les ressources économiques du Zimbabwe.

1. Limitation de vitesse

La réglementation concernant les limitations de vitesse au Zimbabwe est fonction des normes auxquelles répondent les routes, et est basée sur des considérations relatives à la sécurité et à la consommation d'énergie. Les limitations de vitesse au Zimbabwe sont les suivantes :

	<u>Routes bitumées à deux voies KM/H</u>	<u>Autres routes Km/h</u>
a) Véhicules lourds, avec ou sans remorque, et autobus	80	60
b) Véhicules avec une ou plusieurs remorques	60	60
c) Limitation en agglomération urbaine (tous véhicules)	60	60

Les limitations de vitesse au Zimbabwe étant basées sur les conditions qui prévalent dans le pays, une réduction de ces normes ne serait pas de son intérêt.

2. Définitions

Le Zimbabwe définit les véhicules lourds et légers en tentant de distinguer les véhicules du type véhicule particulier pour passagers et véhicules légers de transport d'une part des véhicules lourds de transport d'autre part. Les définitions sont les suivantes :

- a) véhicules légers : poids total en charge de 2 300 kg maximum ou nombre de place assises inférieur ou égal à 7;

---

1/ Concerne : Document E/CN.14/ TRANS/ 159. Annexe II intitulé "Elements propres à faciliter la circulation des personnes et des biens".

- b) Véhicules lourds : poids total en charge supérieur à 2 300 kg;
- c) Omnibus : Poids total en charge supérieur à 2 300 kg et nombre de places assises égal ou supérieur à 8.

La définition d'un véhicule lourd étant utilisée essentiellement pour déterminer la catégorie du véhicule en vue de son imposition, toute modification apportée à ces définitions nécessiterait la restructuration de la base d'imposition des véhicules. La législation du Zimbabwe concernant le permis de conduire fait également une distinction entre les différentes catégories de véhicules, les niveaux de qualifications requis pour la conduite de véhicules légers ou de véhicules lourds étant sensiblement différents. Une modification des définitions proposées nécessiterait la restructuration de la base d'imposition des véhicules et de délivrance des permis de conduire; l'importance de ces deux opérations ne se justifie probablement pas par le résultat final; d'autant plus que n'importe quel visiteur détenteur d'un permis de conduire étranger a le droit de conduire les véhicules qui sont spécifiés sur son permis de conduire, même si le véhicule ne correspond pas aux normes en vigueur au Zimbabwe.

### 3. Priorités

La proposition selon laquelle le trafic approchant d'un croisement cède le passage au trafic se trouvant déjà dans le croisement est conforme à la réglementation zimbabwéenne et est en conséquence acceptable. Toutefois, il est nécessaire de réglementer la conduite dans les cas suivants :

- i) intersections non réglementées, et
- ii) trafic tournant à droite ou à gauche dans des intersections où aucune mesure de contrôle de la circulation ne réglemente les véhicules qui tournent.

La réglementation du Zimbabwe, dans les deux cas est, pour l'alinéa i) "donner la priorité aux véhicules venant de la route située à droite", et pour l'alinéa ii) "ne pas tourner face, à la circulation qui arrive".

Le Zimbabwe suggère que ces règles soient adoptées sauf que dans le cas de l'alinéa (i), dans les pays où s'applique la règle de conduite à droite la priorité serait donnée aux véhicules venant de la gauche.

### 4. Dimension et poids

Les pays de la SADCC parmi lesquels trois sont membres de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est et en sont membres associés, sont parvenus à un accord sur tous les points de ce chapitre, lors d'une réunion qui s'est tenue à Lusaka les 18 et 19 décembre 1980. Les normes approuvées lors de cette réunion sont celles en vigueur au Zimbabwe.

a) Charge maximum

La réglementation zimbabwéenne concernant la charge par essieu est basée sur un poids maximum par roue équivalent à 3 850 kg, ce qui est l'équivalent du poids par route de l'AASCH 80 KN équivalent à l'essieu simple utilisé au Zimbabwe. La charge maximum par essieu est, au Zimbabwe :

- i) essieu porté par moins de 4 roues : 7 700 kg
- ii) essieu portés par 4 roues ou plus; 8 200 kg

En outre, la charge autorisée est limitée dans les deux cas par l'espace entre les essieux, afin d'éviter une surcharge des structures. Cette disposition limite la charge totale autorisée à 55 000 kg.

La charge maximum par essieu de 8,2 tonnes n'est que légèrement supérieure au maximum de 8,0 tonnes adopté comme spécification de la route trans-Afrique de l'Est lors de la deuxième réunion du Comité de coordination de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabonnes (voir section 25 E/CN.14/TRANS/159/Annexe I). La proposition de normalisation à 10 tonnes n'est donc pas acceptable, d'autant plus que les pays de la SADCC se sont déjà mis d'accord sur un maximum de 8,2 tonnes.

b) Dimension maximum

Les dimensions suggérées dans la liste d'éléments propres à faciliter la circulation des personnes et des biens sont inférieures à celles autorisées par la réglementation zimbabwéenne. Etant donné qu'une diminution des dimensions maximales autorisées des véhicules rendrait un grand nombre de véhicules existants illégaux, le Zimbabwe n'est pas disposé à accepter lesdites propositions.

Là encore, les propositions de normalisation semblent s'éloigner considérablement des spécifications maximales qui avaient été adoptées pour l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est lors de la deuxième réunion du Comité de coordination.

Véhicules et charges exceptionnels

Dans certains cas, une dérogation à la réglementation zimbabwéenne concernant la charge maximale par essieu et les dimensions maximales des véhicules est accordée pour des véhicules et des chargements particuliers.

5. Feux arrière

La réglementation zimbabwéenne n'exige qu'une lumière à l'arrière, sauf pour les véhicules exceptionnellement larges. Les propositions de la route trans-Afrique de l'Est sont de deux lumières à l'arrière, ce qui est conforme à l'article 32 (2) de la convention des Nations Unies de 1968. Cette proposition est acceptable par le Zimbabwe, d'autant plus que la plupart des véhicules dans le pays sont déjà équipés de deux feux arrière.

## 6. Remorques

### a) Remorques légères

La proposition de la route trans-Afrique de l'Est concernant les remorques légères fixe le poids à vide à 250 kg et le poids en charge à 1000 kg maximum. La réglementation zimbabwéenne définit une remorque légère par sa capacité, qui doit être inférieure ou égale à 550 kg, quel que soit son poids à vide. La Convention des Nations Unies de 1968 recommande un poids total en charge de 750 kg maximum, ce qui est très inférieur à la proposition de la route trans-Afrique de l'Est. Ladite proposition est donc inacceptable.

### b) Freins sur les remorques lourdes

La proposition de la route trans-Afrique de l'Est selon laquelle les freins doivent agir sur la moitié au moins des routes est conforme aux normes en vigueur au Zimbabwe. Il faudra toutefois arriver à un accord sur la définition d'une remorque lourde.

### c) Lettres "T" et "R" phosphorescentes à l'arrière

La législation zimbabwéenne prévoit un "T" rouge phosphorescent à l'arrière et un "R" blanc phosphorescent à l'avant, tous deux placés à l'extrémité du côté droit du véhicule. Dans certains cas, des signaux sont prévus à la fois sur le côté droit et sur le côté gauche du véhicule, en particulier pour le trafic international, étant donné que certains pays appliquent la règle de conduite à droite.

L' utilité du "R" phosphorescent n'est pas claire.

### d) Chaînes de sécurité

Le Zimbabwe est d'accord sur la nécessité de chaîne de sécurité obligatoires.

## 7. Normes de conception des routes

### a) Vitesse minimum

Au Zimbabwe, les routes sont conçues pour une vitesse minimum de 60 km/h.

### b) Emprise

La largeur de l'emprise pour les routes rurales au Zimbabwe est de :

- i) routes à deux voies : 75 m maximum
- ii) toutes autres routes : 31,5 mètres.

En outre, le développement est contrôlé sur une distance de 200 m de chaque côté de la ligne médiane de la route.

c) Emplacement de la route

Les routes sont généralement situées au milieu de l'emprise, sauf dans le cas où une extension de la route en route à deux voies est prévue.

d) largeur des accotements

La largeur des accotements au Zimbabwe est de 1,50 m de chaque côté pour les routes principales. Il ne semble pas nécessaire d'augmenter la largeur de ces accotements étant donné que toutes les routes principales sont pourvues d'aires de repos et d'aires de stationnement pour véhicules situées à l'écart de la route à des intervalles rapprochés.

e) Pente transversale de la chaussée

Les normes en vigueur au Zimbabwe concernant la pente transversale de la chaussée sont :

- i) pour les routes : 3 p.100
- ii) pour les ponts : 2 p.100

f) Charge des ponts

Les ponts au Zimbabwe sont construits selon les normes BS 5400 HA de charge et 45 unités de charge HB.

8. Panneaux de signalisation routière

a) Panneaux routiers

A l'exception du panneau "STOP" les panneaux de signalisation routière au Zimbabwe sont basés sur ceux recommandés par la Convention des Nations Unies de 1968. L'abréviation TPO/BCEOM n'a pas été comprise.

b) Panneaux directionnels

Toutes les intersections situées sur les routes nationales sont équipées de panneaux directionnels; en outre des panneaux directionnels sont placés à l'avance pour toutes les intersections importantes.

c) Bornes kilométriques

Des bornes kilométriques sont placées à 0,5 km d'intervalle sur toutes les routes nationales. Les routes principales sont également équipées de panneaux indiquant la distance des villes importantes; ces panneaux sont situés à intervalles de 10 km.

d) Marquage de la chaussée

Le marquage de la chaussée est effectué soit au niveau du département, soit par contrat spécial; il n'est pas inséré de clause spéciale dans les contrats de construction des routes bitumées. Le marquage des routes est obligatoire pour toutes les routes bitumées.

9. Commodités pour l'usager

a) Simple hotels

Le Gouvernement du Zimbabwe n'a pas prévu de service public d'hôtels sur ses routes, toutefois, l'installation de services privés destinés aux usagers est autorisée.

b) Terrains de camping

Même remarque que pour (a) .

c) Carte de l'axe routier transafricain

Au Zimbabwe, les cartes routières et les guides touristiques sont publiés par l'Association automobile et non par le gouvernement. Il nous semble que les bureaux internationaux de l'Association automobile africaine devraient se saisir de ce problème.

d) Circulation de nuit

Il n'existe aucune restriction à la circulation de nuit au Zimbabwe.

e) Contrôle du bon état des véhicules

Tous les véhicules de service public sont soumis à une inspection annuelle, garantie par un certificat de contrôle du bon état du véhicule. En outre, des patrouilles de contrôle routier veillent au respect de la réglementation concernant le bon état de tous les véhicules.

f) Barrières de pluie sur les routes non bitumées

Des barrières de protection sont construites le long des remblais de plus de 7,50 m de hauteur ou de plus de 320 m de longueur. On suppose que les barrières de protection et les barrières de pluie sont identiques.



10. Propositions concernant les accords nécessaires

Au Zimbabwe, la fabrication des véhicules, leur utilisation et les équipements dont ils doivent être pourvus sont réglementés par le "Règlement sur les routes et la circulation routière (fabrication, équipements et utilisation), 1972", les sections suivantes doivent attirer l'attention :

- a) section 7 : encombrement des véhicules ou des remorques;
- b) section 29 à 39 : rétroviseurs pour tous les types de véhicules;
- c) section 66, 67 et 69 : charge des véhicules.

Cette réglementation ayant pour objectif la protection des autres usagers, il serait souhaitable d'envisager une normalisation dans les domaines mentionnés ci-dessus.

F. MalawiSommaire

Le Gouvernement du Malawi attache la plus grande importance à cette route qui, lorsqu'elle sera achevée, pourra apporter une contribution immense à l'ensemble du développement de cette partie de l'Afrique. Compte-tenu de cette importance; le gouvernement du Malawi sera régulièrement représenté à toutes les réunions importantes de l'Autorité. Il souhaite que le statut de la route soit réexaminé et amélioré périodiquement.

Le Malawi est un pays enclavé long et étroit ce qui demande un système national de transports axé non seulement sur l'amélioration des liaisons nord-sud, mais aussi et simultanément sur la prise en considération des liaisons est-ouest.

Le pays dépend dans une large mesure des ports mozambicains de Beira et de Nacala pour l'exportation de ses produits agricoles et pour l'importation de ses biens d'équipement en provenance des pays métropolitains. Le Malawi aura plus de débouchés lorsqu'il sera relié au réseau routier trans-Afrique de l'Est.

Etat actuel du réseau routier

Dans son programme de développement routier, le Malawi a inscrit plusieurs liaisons avec la route trans-Afrique de l'Est; actuellement, le Malawi a les projets suivants :

1. Route Karonga-Songwe-Kyela

Cette route constituera une liaison internationale vitale avec les pays voisins au nord, et sera également une artère importante du système transafricain mis en place pour faciliter la circulation des personnes et des biens entre les différents pays du continent africain. La route offrira au Malawi, qui est un pays enclavé, un autre débouché sur la mer par le port de Dar-es-Salaam en République unie de Tanzanie, augmentant ainsi le volume des exportations et des importations du pays. Cette route est encore à l'état de projet.

2. Route Karonga-Chitipa-Nakonde-Mbola-Mpulungu

Outre le fait d'être une route de raccordement au système routier transafricain, cette route constitue une liaison internationale vitale avec la Zambie, le Zaïre, le Rwanda, le Burundi et la République unie de Tanzanie. Lorsqu'elle aura été améliorée, cette route, qui relie la partie sud du lac Tanganyika à la partie nord du lac Malawi, permettra d'accroître le flux de marchandises transportées sur ces lacs et créera ainsi un système de transport intégré hautement compétitif qui permettra d'augmenter les échanges régionaux et internationaux. La route actuelle, dans le corridor Karonga-

Chitipa-Nakonde-Mbaba-Mpulungu est quasiment impraticable pendant la saison des pluies. Le nouveau projet a été soumis conjointement par la Zambie et le Malawi à la CEE à Bruxelles.

3. Routes Lilongwe-Mchinji-Chipata-Lusaka

Le tronçon restant de cette liaison vitale avec la route trans-Afrique de l'Est a été achevé fin 1979. Avec le nouvel aéroport de Lilongwe, cette route jouera un rôle important en tant que complément aux autres systèmes de transport. En outre, cette route dessert cinq zones parmi les plus productives du Malawi et offre ainsi un débouché économique aux marchandises d'exportation.

4. Route Blantyre-Mwanza-frontière du Mozambique

Outre le fait qu'elle constitue une route de raccordement au système routier trans-Afrique de l'Est au Zimbabwe et en Zambie, cette route, avec le prolongement de la route Blantyre à Milange et Quiliman au Mozambique est une liaison vitale avec l'Océan indien pour les pays situés à l'ouest du Mozambique. Elle en est au stade des études techniques et sera financée par la CEE.

G. Swaziland

Sommaire

Le Swaziland accorde une grande importance à la route trans-Afrique de l'Est dans la mesure où elle relie le pays au port de Maputo qui est un débouché essentiel pour les exportations de Swaziland.

Dans le cadre de la Conférence sur la coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC) ce système constitue une priorité essentielle et représente la seule façon de réduire la dépendance vis-à-vis de la République d'Afrique du Sud.

Le Swaziland étant un pays enclavé entouré par l'Afrique du Sud et le Mozambique, il dépend entièrement des ports des pays voisins pour sa survie.

La route en construction connaît certaines difficultés dues à ce qui a été nommé ses effets sur l'environnement.

Cette opposition a retardé sa construction. Néanmoins ces obstacles ont été surmontés, et une équipe d'évaluation composée de représentants de la Banque africaine de développement et de l'Agence suédoise internationale pour le développement (SIDA) s'est rendue récemment dans le pays et les négociations concernant cette route devaient achever fin novembre 1981.

Cette route constituant le seul lien avec le reste de l'Afrique, le Gouvernement lui accorde une grande importance et espère commencer sa construction en 1982-1983.

H. OugandaSommaire

La délégation ougandaise a signalé l'ommission de la route de raccordement Nimunde-Malaba via Atiak-Gulu-Lira-Soroti-Mbale-Tororo, qui relie la route transafricaine à Malaba, ville frontrière avec le Kenya.

Les études relatives à l'amélioration de cette route en une route bitumée de catégorie I ont déjà été effectuées.

L'Ouganda estime que cette route n'est pas seulement une liaison avec la route transafricaine, mais constitue aussi une liaison avec la route Khartoum-Kosti-Malakal-Ninude-Gulu-Kampala (route de raccordement à la route transafricaine).

Le représentant de l'Ouganda a indiqué que le Gouvernement ougandais avait donné son accord pour l'amélioration de la route Kaseso-Ntungamo qui relie Kigali au Rwanda. Ce projet facilitera la liaison avec la route transafricaine à Kaseso vers le nord et aussi avec la route trans-Afrique de l'Est à Kigali vers le Sud.

En ce qui concerne la route de raccordement de Kampala à Malaba (à la frontière Ouganda-Kenya) l'objectif principal du programme est la remise en état du tronçon Kampala-Malaba. L'Ouganda a réussi à ce jour à intéresser la Banque mondiale au financement des études pour la remise en état du tronçon Kampala-Jinja, et a eu des discussions et a pu intéresser la République fédérale d'Allemagne au financement de la remise en état du tronçon Jinja-Malaba. Comme pour la route Kampala-Masaka, les études pour la remise en état sont achevées et des fonds en provenance de la CEE sont attendus pour les travaux de reconstruction. Le tronçon de Masaka à Kyotera, long de 60 km a été bitumé selon les normes des routes bitumées de catégorie I, et, pour les 84 km restants entre Kyotera et Mutukula à la frontière avec la République Unie de Tanzanie les études techniques ont été achevées il y a quelques temps, mais il est maintenant nécessaire d'évaluer ces études avant de bitumer la route.

En ce qui concerne la route Kasese-Ishaka-Ntungamo-Kagitumba-Kigali il est prévu de remettre en état la route bitumée de catégorie I existante entre Kasese et Ishaka, et de reconstruire la route en gravier de catégorie I existante entre Ishaka-Ntungamo et Kagitumba en une route bitumée de catégorie I.

L'Ouganda a récemment achevé, conjointement avec le Rwanda, la construction d'un pont de 70 m de long à forte capacité de charge, sur leur frontière commune à Kagitumba.

En ce qui concerne l'harmonisation des mouvements internationaux de personnes et des biens et l'élimination des obstacles à leur libre circulation, l'Ouganda a récemment tenu une réunion à Mombasa (Kenya) avec le Rwanda, le Burundi, le Kenya et Le Zaïre, au cours de laquelle les participants ont convenu des mesures à prendre en vue de l'élimination de ces obstacles.

## I Burundi

### Sommaire

Le représentant du Burundi a souligné l'importance vitale du projet de route trans-Afrique de l'Est. Le Caire-Gaberon pour son pays, car ce projet permettra de désenclaver le Burundi.

Le Burundi a deux voies de sortie par la route en direction du nord et de l'est.

La première voie passant par le Rwanda, permet de rejoindre l'axe Kigali-Kampala-Mombasa, mais également la route transafricaine Lagos-Mombasa.

Le tronçon qui relie le Burundi à cet axe est terminé et entièrement bitumé à partir de la capital Bujumbura jusqu'à la frontière avec le Rwanda, la rivière Akanyaru.

En ce qui concerne la voie de l'est en direction de la route trans-Afrique de l'Est le Gouvernement du Burundi lui accorde une priorité absolue. Déjà, un premier tronçon 32 km est terminé et bitumé et la centaine de kilomètres qui séparent le Burundi de la frontière tanzanienne doit être réalisée pour rejoindre l'autre tronçon au Rwanda dans la région de Rusumo.

J Rwanda

Sommaire

L'enclavement du Rwanda se traduit par son éloignement de la mer. Les liaisons avec les ports maritimes sont longues et peu nombreuses.

Seulement deux voies sont actuellement utilisées par le trafic rwandais. Les routes Kigali-Mombasa et Kigali-Dar-es-Salaam longues respectivement de 1 700 km et 1 800 km sont les seules voies utilisables.

Les ports de Matadi et de Lobito ne sont plus utilisés par le Rwanda depuis 1960.

1. Route Kigali-Mombasa

La route Kigali-Mombasa est longue d'environ 1700 km dont 202 km sur le territoire rwandais.

Le tronçon Kigali-Kagitumba (202 km) est asphalté sur 76 km de Kigali jusqu'à Kayonza et le reste, de Kayonza jusqu'à Kagitumba (126 km) est en terre mais praticable toute l'année et l'entretien est régulier. Cependant une autre voie plus courte environ 60 km pour atteindre la bonne route en Ouganda est possible au Rwanda (Kigali-Gatuna). Mais celle-ci est tellement sinueuse et a des pentes si raides qu'elle est empruntée que par les véhicules de tourisme et les camions à vides, surtout les camions citernes rentrant à Nairobi.

Le projet d'asphaltage du tronçon Kayonza-Kagitumba a démarré au mois d'août 1981 avec les études d'exécution qui dureront 18 mois. Si le financement est trouvé, les travaux pourront démarrer en 1983 et dureront trois ans.

2. Route Kigali-Dar-es-Salaam

Cette route est longue de 1 800 km environ dont 164 km sur le territoire rwandais. Totalement asphaltée et ayant de très bonnes caractéristiques géométriques, la route Kigali-Rusumo nécessite un prolongement qui soit praticable toute l'année au delà des frontières rwandaises en Tanzanie.

3. Les liaisons à la trans-Afrique de l'Est

La route Kigali-Mombasa rejoint la trans-Afrique de l'Est à Nairobi et est déjà considérée comme bretelle de raccordement du Rwanda à la route transafricaine Lagos-Mombasa. Dans ce cadre, la partie asphaltée de la route constitue 46,5 p.100, la partie en terre 19 p.100, la partie en gravier ou latérite 34,5 p.100 et les travaux de bitumage sont en cours sur 67 km.

Ces chiffres sont calculés sur une longueur totale de 355 km de route qui traverse le Rwanda de la frontière burundaise à la frontière ougandaise sur l'axe Akanyaru-Kigali-Kagitumba. Ce sont les mêmes chiffres qu'il faut prendre dans le cadre de la trans-Afrique de l'Est pour l'atteindre à Nairobi.

La route Kigali-Dar-es-Salaam rejoint la trans-Afrique de l'Est à Dodoma en passant par Isaka en Tanzanie. Sur le territoire rwandais elle est entièrement asphaltée et ses caractéristiques techniques sont suffisamment bonnes pour écouler un trafic international.

Rwanda : Etat du revêtement en km

Tronçons	Bitume	Gravier	Terre	Total	Observations
Akanyaru-Kigali	89		67	156	En construction
Kigali-Kanonbe	10			10	
Kanonbe-Kayonza	66			66	
Kayonza-Kagitumba		123		123	vers l'Ouganda vers la République Unie de Tanzanie
Kayonza-Rusumo	88			88	
Total	253	123	67	443	
Taux de réalisation	57,3 %	27,7 %	15 %		



K. Djibouti

Sommaire

Dès l'indépendance, c'est à dire juin 1977, les Autorités djiboutiennes se sont fixés en matière d'infrastructure routière des objectifs internationaux.

Les projets internationaux constituent pour ce qui concerne la route trans-Afrique de l'Est, le renforcement de la route actuelle Djibouti-Dikhil-Ethiopie, pour son aménagement en axe lourd dans l'éventualité du développement accéléré de l'Ethiopie. Ce projet est fonction de l'exploitation des potentialités très importantes de l'Ethiopie. Il est également fonction du port de Djibouti qui constitue un port de transbordement pour la région. En plus le port de Djibouti se développe avec la réalisation d'un terminal à conteneurs.

La route Djibouti-Galafi (frontière éthiopienne) - 217 km a été réalisée sur sa totalité en 30 ans environ, c'est à dire :

- Djibouti, embranchement de la route d'Arta (PK0-PK30) construite à partir de 1953;

- Embranchement de la route d'Arta à l'entrée du Grand-Bara (PK30-PK97) commencée en 1971 et terminée en 1981;

- Sortie du Grand-Bara à Dikhil (PK 97-PK116) réalisée en 1973;

- Dikhil-Galafi (frontière éthiopienne) PK116-PK217 construite entre 1975-1977.

L'état du surface, généralement acceptable au niveau du revêtement, est marqué toutefois par une usure généralisée, accusant des déformations ponctuelles au niveau des sections les plus anciennes.

Peau de crocodile, faïencage, usure des bords du revêtement et nids de poule sont les aspects ponctuelles des dégradations courantes que l'on rencontre.

Dans le cadre de la route trans-Afrique de l'Est, en première urgence le tronçon Djibouti-Arta, vieux de 28 ans est à largir et remettre complètement en état. Pour le reste, c'est à dire l'embranchement de la route d'Arta à Galafi, il importe de revoir des caractéristiques géométriques, surtout le profil en travers et de renforcer la chaussée.

Ce raccordement servira également pour la liaison est-ouest de l'Afrique. La délégation djiboutienne souhaite que la Commission économique pour l'Afrique adopte l'application Djibouti-Dakar pour cette liaison est-ouest de l'Afrique.

Par ailleurs, la délégation djiboutienne souhaite la future autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabon, uniformise les normes techniques dans les différents pays membres ou pays associés.