

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
LIMITEE

E/CN.14/TRANS/15
6 novembre 1962

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Conférence des transports d'Afrique orientale
Addis-Abéba, 29 octobre - 9 novembre 1962

PROJET DE RAPPORT DE LA CONFERENCE DES TRANSPORTS
D'AFRIQUE ORIENTALE

PROJET DE RAPPORT DE LA CONFERENCE DES TRANSPORTS
D'AFRIQUE ORIENTALE

1. La Conférence des transports d'Afrique orientale s'est tenue du 29 octobre au 9 novembre 1962 à la Maison de l'Afrique, conformément à une suggestion formulée dans un rapport d'avancement présenté à la quatrième session de la CEA et approuvée par celle-ci.
2. Une conférence consacrée à la sous-région de l'Afrique de l'ouest avait eu lieu en octobre 1961 à Monrovia (Libéria); elle ne s'était occupée que du transport routier; la Conférence des transports d'Afrique orientale, en revanche, s'est penchée sur toutes les formes de transport et, en outre, sur le tourisme, inscrit pour la première fois à l'ordre du jour.
3. La sous-région de l'Afrique de l'est, telle que la troisième session l'a définie, comprend les pays suivants, qui avaient été invités à envoyer des représentants :
 4. Betchouanaland, Burundi, Côte française des Somalis, Ethiopie, Fédération de Rhodésie et du Nyassaland, Kenya, Mozambique, Ouganda, République malgache, République de Somalie, Rwanda, Soudan, Tanganyika et Zanzibar, ainsi que la France et le Royaume-Uni. En outre, les organisations intergouvernementales et non-gouvernementales s'occupant de transport et de tourisme avaient aussi été invitées à se faire représenter.
5. Les pays représentés étaient l'Ethiopie, la Fédération de Rhodésie et du Nyassaland, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, la République de Somalie, le Tanganyika, la France et le Royaume-Uni.
6. La Commission de coopération technique pour l'Afrique/Conseil scientifique pour l'Afrique (CCTA/CSA), l'East African Common Service Organisation (EASCO), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile (OTA), l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (UIOOT) et la Fédération routière internationale (FRI) ont envoyé des observateurs. De même, ont envoyé des observateurs les gouvernements des pays suivants : Etats-Unis d'Amérique, Grèce, Japon, Libéria, Pays-Bas, RAU, République fédérale d'Allemagne, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, URSS et Yougoslavie (cf. Annexe 2).

7. La séance d'ouverture de la Conférence a eu lieu le 29 octobre à 15 heures en présence de tous les représentants et observateurs.

Le discours d'ouverture a été prononcé par S.E. Balambaras Mahteme Selassie Wolde Maskel, ministre éthiopien des travaux publics et des communications, qui a salué les participants au nom du Gouvernement éthiopien et souhaité que leurs travaux aboutissent à d'heureux résultats. A cette occasion, le Ministre éthiopien a souligné l'importance d'une coordination de toutes les activités de transport et il a insisté sur la nécessité d'obtenir toute l'assistance internationale possible.

8. M. Ewing, Chargé des fonctions de Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique et Directeur de la Division de l'industrie, des transports et des ressources naturelles a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire exécutif, puis il a tracé les grandes lignes des travaux que la Conférence aurait à aborder (cf. Annexe 4).

9. M. P.J.H. Okondo, Secrétaire parlementaire, Ministère des travaux publics du Kenya, a été élu président et le Chef E.A.M. Mang'enya, Secrétaire parlementaire, Ministère des communications, de l'énergie et des travaux publics du Tanganyika, a été élu vice président.

10. L'ordre du jour provisoire a été adopté sans modification (voir Annexe 1).

11. Il a été décidé que la Conférence, devrait en premier lieu fournir, en séance plénière, des renseignements sur les plans et politiques des divers pays en matière de transport et examiner les principes généraux de la politique des transports.

12. Elle aurait ensuite à créer trois groupes de travail spéciaux chargés d'étudier respectivement les aspects économiques et politiques du transport, certains problèmes techniques, le transport aérien et le tourisme.

13. Un Comité de direction a été alors constitué, il était composé du président, du vice-président, et des chefs des délégations de l'Ethiopie, de la Fédération de Rhodésie et du Nyassaland et du Royaume-Uni.

14. La délégation du Tanganyika ayant proposé que le Congo (Léopoldville) soit inclus dans la sous-région de l'Afrique de l'est, une décision a été prise à cet effet, aux fins de la Conférence.

15. Les représentants ont été saisis d'une définition du mot "coordination" et ils ont décidé d'admettre, avec une légère modification, la définition donnée dans la publication de la Chambre de commerce internationale intitulée "Coordination des transports en Europe" (Rapport de la Commission générale des transports approuvé par le Conseil de la CCI - 22-23 novembre 1960, page 5) (dont on trouvera le texte complet et le texte modifié en appendice). La Conférence a admis toutefois que cette définition pourrait être encore modifiée à la lumière d'échanges de vues ultérieurs.

16. On trouvera ci-après un résumé des renseignements fournis par les représentants des divers pays.

17. Le représentant de l'Ethiopie a indiqué que son pays avait investi des capitaux considérables dans les transports. Jusqu'ici, l'Ethiopie a construit environ 5000 km de routes principales, à revêtement bitumé ou en terre, praticables en tous temps. 1100 km de routes sont en construction, dont l'achèvement est prochain; 630 km supplémentaires de nouvelles routes en sont au stade de la planification. La formation professionnelle ayant fourni des résultats concluants, c'est un personnel éthiopien qui effectue les travaux, depuis la mise en oeuvre du matériel jusqu'aux études techniques du niveau le plus élevé. Le problème principal et la difficulté la plus grande restent le financement de la construction des routes principales; ce problème n'est résolu que partiellement par des prêts étrangers.

18. L'Ethiopie possède deux lignes de chemin de fer : Addis-Abéba/Djibouti, d'une part, et Massauah-Asmara-Bisha, d'autre part. Une nouvelle ligne est en construction : elle reliera la vallée de l'Awash au centre agricole de la province de Sidamo, dans le sud-ouest. Cette voie ferrée pourra être prolongée éventuellement jusqu'au port d'Assab. En raison des particularités géographiques du pays, le transport aérien s'est assuré un rôle important. La compagnie nationale Ethiopian Air Lines dessert 29 centres intérieurs, 12 pays et 3 continents. Un vaste programme de

développement de l'aviation civile dotera très prochainement l'Ethiopie de trois grands aéroports internationaux qui pourront recevoir des avions commerciaux à réaction de type moderne. La compagnie a commandé deux Boeing 720 qui s'ajouteront au parc actuel et assureront des services réguliers à partir du 15 janvier 1963. Un port moderne a été construit à Assab, accessible aux navires de fort tonnage. De son côté, le port de Massaouah a été transformé pour offrir des aménagements plus pratiques. Le pays a cherché à instituer une coordination entre les divers modes de transport. Quelques hiatus existent entre le réseau routier éthiopien et les réseaux des pays limitrophes.

19. Le représentant du Royaume-Uni a suggéré qu'il conviendrait, à l'occasion de la planification d'un développement ultérieur des chemins de fer, de prendre en considération l'écartement des voies, pour le normaliser dans la sous-région. Le représentant de la France a demandé si la ligne Djibouti-Addis-Abéba serait affectée par la nouvelle voie ferrée et le représentant de l'Ethiopie a répondu que la France et l'Ethiopie participaient en collaboration et de concert à tous les travaux.

20. La délégation du Kenya a exposé les grandes lignes de la situation du pays en matière de transport routier; elle a indiqué que l'Administration des routes accordait des subventions à 25.000 milles de routes. Il existe plus de 1000 milles de routes pourvues d'un bon revêtement. Pour revêtir la chaussée de toutes les routes inter-territoriales, la dépense atteindrait 20 millions de livres sterling. Au cours des trois prochaines années, 3 millions de livres seulement pourront être dégagées à cet fin, pour être affectées aux routes des zones agricoles. Comme il convient de réserver les crédits aux routes produisant des résultats économiques immédiats, les routes inter-territoriales n'ont pas été retenues dans le programme des revêtements bitumés.

21. Le représentant de la Fédération de Rhodesie et du Nyassaland a indiqué que, depuis 1954, 68 millions de livres sterling ont été affectées aux routes. La priorité est accordée actuellement aux routes Salisbury-Lusaka et Bulawayo-Livingstone. La route reliant le Cap au Congo est

maintenant large de 22 pieds (6,7m) au moins, elle est bitumée ou en terre et est pleinement conforme aux normes; la route Lusaka-Tunduma est en cours de reconstruction.

22. Depuis 1907, année de la construction de la ligne ferroviaire du Congo, on n'a construit aucune voie ferrée nouvelle. Fait seule exception la nouvelle voie ferrée construite en 1955 pour relier le centre de la Rhodésie à Lourenço Marquês. L'administration des chemins de fer de Rhodesie et les transporteurs routiers ont conclu en 1960 un accord réglementant la politique des prix sur les routes parallèles aux voies ferrées.

23. La CAA doit recevoir deux avions de transport à réaction en 1965.

24. Le représentant de la Fédération routière internationale a demandé des renseignements au sujet de la situation du deuxième itinéraire prévu pour la route Le Cap-Nairobi par Fort Victoria et Salisbury. On lui a indiqué que les travaux pour amener cette route aux normes des routes principales progressaient régulièrement, particulièrement au sud de Fort Victoria et que deux ponts ont été construits sur des cours d'eau importants, le Lundi et le Nuanetsi. La moitié à peu près de ce tronçon est conforme aux normes pour routes principales.

25. En réponse à une autre question au représentant de la FRI relative aux plans prévus pour la route Salisbury-Blantyre, et particulièrement pour le tronçon du Mozambique, le représentant de la Fédération de Rhodésie a indiqué que si l'on entend doter cette route, sans doute jusqu'à Mtoko, d'un revêtement bitumé, la circulation au nord de Mtoko ne justifie pas un revêtement de ce genre. Des améliorations sont actuellement apportées au tronçon Mtoko-Mozambique. On croit savoir, d'autre part, que le tronçon passant par le Mozambique au sud du Zambèse doit être achevé en 1963, alors que l'achèvement du tronçon passant au nord du Zambèse est prévu pour 1964.

26. Il a été indiqué que la route M'Poshi-Tunduma possède un revêtement en terre de haute qualité mais qu'on avait l'intention de bitumer les

35 premiers milles à partir de Kapiri M'Poshi; les travaux pourraient commencer l'an prochain. Par la suite on se propose de bitumer 35 milles de plus.

27. Le représentant du Rwanda a signalé qu'une aide extérieure était indispensable pour la construction de routes dans son pays. Les routes, au Rwanda, sont à peu près le seul mode de transport, à l'exception de quelques pistes d'atterrissage pouvant recevoir des DC3.

28. Le réseau routier du Rwanda se décompose comme suit :

- 1) une route inter-territoriale bitumée de 45 km, tronçon rwandais de la route Bukavu-Uvira;
- 2) 23 routes principales en terre représentant 1350 km environ;
- 3) un réseau secondaire de 4000 km de développement environ;
- 4) un réseau de routes agricoles ou privées.

29. Ce réseau est loin d'être suffisant. Etant donné que la totalité du trafic d'exportation et d'importation passe par d'autres territoires, la nécessité d'une coopération se fait vivement sentir. Tous les transports de marchandises sont assurés à l'heure actuelle par camions. Il est prévu de créer des pistes d'aviation à l'intention du trafic touristique. Il existe actuellement une piste à Kamembe, à la frontière du Congo, une autre à Kigali, auxquelles s'ajoutent quatre pistes réservées aux touristes.

30. Le représentant de la République de Somalie a signalé que son pays ne possède ni voies ferrées ni voies navigables intérieures commodes, en sorte qu'il est exclusivement tributaire des routes. Il a indiqué également que les communications à l'intérieur et avec les pays voisins sont pratiquement inexistantes. Les programmes de développement établis par les pouvoirs publics accordent la priorité à la construction de routes nouvelles et à l'amélioration des routes existantes car les routes actuelles ne sont accessibles qu'aux voitures automobiles à quatre roues motrices. Seule la route Mogadiscio-Fer Fer peut être classée comme praticable en tous temps.

31. Les travaux progressent pour ce qui est des routes desservant les zones agricoles de la région sud du pays; la construction d'une route reliant Afgor et Javaleh au port de Merca est commencée. Aucun plan n'a été établi jusqu'ici en vue d'améliorer les liaisons avec Djibouti, en Côte française des Somalis, ou avec le Kenya. Il serait important de relier Djibouti et Hargeisa, mais il est peu probable que les travaux correspondants puissent être réalisés sans une assistance internationale. Les travaux se poursuivent au port de Kismayu. On procède actuellement aux levés topographiques des ports de Mogadiscio et de Berbera en prévision d'une nouvelle amélioration de leurs aménagements. Ces opérations sont exécutées grâce à une aide financière extérieure.

32. Le développement de l'aviation civile est à l'étude; les opérations topographiques et les recherches en vue de l'amélioration et de la remise en service de certains aéroports sont avancées. En matière de développement des transports, le problème principal est celui de l'insuffisance des moyens financiers.

33. Le représentant du Tanganyika a déclaré que son pays était doté d'un système relativement efficace de transport par route, rail, air et eau. En ce qui concerne le système routier, il est prévu de créer, avec le temps trois grandes artères intérieures - dans le nord, le centre et le sud. Il existe aussi trois routes principales orientées nord-sud, l'une sur la côte est, une autre passant à très peu de choses près à la verticale du centre et la troisième dans la partie ouest. Ces axes de circulation sont reliés par des voies de raccordement importantes. Il y a, en outre, des voies subsidiaires qui aboutissent aux axes de circulation et aux grandes rocade, et enfin des voies secondaires d'intérêt essentiellement local et rural.

34. Du point de vue international, pratiquement toutes ces routes débordent les frontières : celles du Kenya et de l'Ouganda dans le nord, les villes de Tanga-Mombasa sur la côte. Dans ce dernier cas, il s'agit d'une partie de l'artère orientale, partiellement bitumée et sur laquelle de grands travaux de refectio sont en cours entre Tanga et Dar-es-Salam.

Dans le sud, la réfection est achevée entre Lindi et Mtwara. Il existe cependant entre la Province meridionale et un point proche de Dar-es-Salam un tronçon très difficile dont la rectification totale s'impose. On a l'intention de s'écarter de la côte pour pouvoir passer plus facilement la rivière Rufiji. L'agence pour le Développement international a été saisie d'une demande de fonds devant servir à l'établissement d'un plan complet et détaillé jusqu'au stade inclus de la préparation de cahiers des charges. Vers le sud, cette route ne dépasse pas Mtwara et il n'existe pas de liaison avec le Mozambique.

35. Dans le centre, la grande route du nord coupe la frontière en deux points, à Namanza en direction de Nairobi et à Teveta, en direction de Voi et de Mombasa. Le Tanganyika aimerait que le Gouvernement du Kenya entreprenne la refection de ces routes, au delà de sa frontière, pour les amener aux mêmes normes, c'est-à-dire pour qu'elles soient entièrement bitumées. A l'interieur, le Tanganyika s'occupe actuellement de la section Arusha-Moshi-Koragwe-Ubenazamazi-Morogoro-Iruiga et non du tronçon Arusha-Dodoma-Iruiga. Des crédits pour l'amélioration de tronçons de cette route ont été demandés à la Banque mondiale mais ne sont pas encore octroyés. Il existe encore une liaison importante avec le Kenya à l'est du Lac Victoria, entre Mwanza et Kericho. Des travaux de reconstruction sont en cours entre Mwanza et Musoma et coûteront près d'un million de livres avancé par la Development Loan Corporation (Etats-Unis).

36. Dans la partie nord-ouest, le Tanganyika a établi une liaison avec l'Ouganda par le ferry de Kyaka, sur le fleuve Kayera. Les deux gouvernements négocient actuellement la construction d'un pont de 75.000 livres sterling environ. Vers le sud, la route en direction de Bukoka et Biharomulo est très fréquentée, une étude technique complète en vue de reconstruire ce tronçon est en cours. A l'ouest, il existe des routes locales en assez mauvais état, qui pénètrent dans le Rwanda et le Burundi mais les communications avec le reste du Tanganyika sont de qualité inférieure. Dans le sud, le Tanganyika a accès par la route au Nyassaland - par Tunduma et Fort Hale - mais il faudra améliorer les communications par voie d'eau et les installations portuaires du lac Nyasa.

37. Les chemins de fer fonctionnent bien et ont favorisé notablement le développement économique. Le Tanganyika est relié au Kenya par un branchement de la ligne Tanga-Arusha qui rejoint la voie principale Mombasa-Nairobi. A l'intérieur, on construit un branchement entre la ligne Tanga-Arusha et la voie centrale. Dans la région centre-sud, des plans prévoient le prolongement de cette ligne jusqu'à Mbeya, et éventuellement en Rhodésie du nord et peut-être jusqu'au Nyassaland.

38. La Compagnie East African Airways assure un excellent service aérien intérieur et quelques vols à l'extérieur en liaison avec la BOAC la CAA et d'autres compagnies internationales.

39. Les ports côtiers sont desservis par des lignes transatlantiques internationales mais il est possible d'améliorer la situation en installant un service de cabotage par navires de moindre tonnage entre les ports locaux. Sur les lacs Victoria et Tanganyika, il existe un service régulier entre le Tanganyika, le Kenya, l'Ouganda, le Congo et la Rhodésie du Nord.

40. Le représentant de l'Ouganda a déclaré que les routes de son pays étaient actuellement satisfaisantes et que l'on s'appliquait surtout à modifier, améliorer et consolider le réseau. Les plans immédiats ne prévoient pas de travaux sur la route Mbye-Kenya. L'extension de l'aéroport de Entebbe est limitée géographiquement par le lac Victoria et les travaux consisteront surtout à renforcer la piste principale.

41. Le représentant de l'East African Common Services Organization (Organisation des services communs de l'Afrique orientale) a fait savoir que trois "Comets" avaient remplacé les "Canadairs" sur les grandes distances, sur les itinéraires régionaux et sur certaines lignes intérieures. Leur mise en service s'étant révélée très avantageuse, un quatrième "Comet" a été commandé récemment, ce qui permettra de retirer du service normal les "Canadairs" et de les conserver comme appoint, pour les affrètements au voyage et comme appareils de secours.

42. De même, il a été décidé d'affecter les avions à turbo-reacteurs Folkner "Friendships" à des itinéraires intérieurs très chargés qui relient,

en gros, les trois aéroports internationaux - Entebbe à Dar-es-Salam par Nairobi et Mombasa et les aéroports côtiers, dont Zanzibar. Ces appareils doivent entrer en service au début de 1963. Le "Friendship" permet de grands espoirs sur les itinéraires intérieurs très actifs mais ne paraît pas l'idéal pour remplacer les "Dakotas" (DC.3). Peu de changements sont prévus sur les itinéraires aériens actuellement desservis; aucune prolongation des services internationaux n'est envisagée non plus.

43. La Direction de l'aviation civile souffre d'une pénurie de personnel. De nouveaux auxiliaires de navigation, tels qu'un radio-phare VHF, ont été installés aux aéroports de Nairobi et de Entebbe, un autre sera installé bientôt à Mbeya; l'installation d'un quatrième à Dar-es-Salam est envisagée. Une école de formation en matière de contrôle de la circulation aérienne et de télécommunications a été ouverte, capable de recevoir pour le moment 40 stagiaires. Mombasa, depuis que la piste a été prolongée, peut recevoir plus de trafic commercial qu'aucun autre aéroport de l'Afrique de l'est, exception faite de Nairobi.

44. Le représentant de la Fédération routière internationale a ouvert les débats de la troisième journée de la Conférence. Il a déclaré qu'aucun plan de réseau routier pour l'ensemble de l'Afrique n'avait jamais été publié. La Conférence des transports d'Afrique occidentale a décidé d'établir des liaisons dans la sous-région. Dans le présent cas, comme dans celui de l'Afrique de l'ouest, on devra se borner à une seule liaison entre chaque territoire de la sous-région.

45. En étudiant la route Le Cap-Nairobi, la Fédération a noté que des progrès avaient été réalisés. Une réunion s'est tenue à Salisbury en 1957 pour examiner l'intérêt qu'il y aurait à relever à un niveau adéquat la route Le Cap-Nairobi. Des progrès sont constatés également en Rhodésie du nord. Au Tanganyika, des rectifications ont été faites sur la même route. Au Kenya, la partie passant par le fleuve Namango reste à terminer. Le problème principal demeure celui du tronçon de Nairobi vers le nord. La route traditionnelle Juba-Kost-Khartoum n'est pas productive. Il existe une zone plus peuplée, celle du Wau-El Obeid qui

allongerait le parcours. Une autre possibilité consisterait à faire passer la route par l'Ethiopie, c'est-à-dire par Moyali-Addis-Abéba-Bahardar et Gondar. L'orateur a suggéré que la CEA pourrait faire une étude de ces variantes du point de vue économique et du point de vue technique.

46. Au Soudan, à Metama, les Soudanais traceraient des routes qui se rapprocheraient de l'Ethiopie. Le moment est venu pour les gouvernements de fixer les points de traversée des frontières et de coopérer entre eux en provoquant en commun une étude économique et technique à l'effet de déterminer l'itinéraire le plus approprié pour cette zone. La route Khartoum-Kassala-Port Soudan pourrait, si elle était envisagée, se prolonger par le front de mer jusqu'à la RAU. Importante également est la route Beira-Umtali-Salisbury-Bulawayo-Plumtree-Ganzi, en direction du Sud-Ouest Africain. D'après une étude, il conviendrait de construire une route de raccordement passant par le Betchouanaland. A envisager également est une route Mombasa-Nairobi-Kampala, qui se poursuivrait jusqu'à la frontière congolaise. Cette route pourrait faire partie d'une artère régionale. La route Port-Soudan-Khartoum-El Obeid-El Fasha-Gneina-Abeche pourrait faire partie d'une route est-ouest vers Port Lamy et Dakar.

47. La route du Cap devrait disposer d'embranchements vers le Nyassaland, et traversant le territoire portugais. Un autre raccordement à envisager est celui de Nairobi vers la Somalie via Garissa, Kisimayu et Mogadiscio.

48. En réponse à une question relative à l'inclusion des Seychelles et d'autres îles côtières dans un réseau aérien intégré, le représentant de la EACSO a déclaré que la question devait être étudiée car aucun renseignement n'est disponible sur les points où les connexions pourraient être établies.

49. La délégation de l'Ethiopie a suggéré que la CEA étudie les routes allant en direction du nord du Kenya en Ethiopie et que la question soit renvoyée à un Groupe de travail.

50. On a ensuite passé à l'examen du document de la CEA E/CN.14/TRANS/6 Les "Transports et le développement économique en Afrique orientale".

51. La délégation du Royaume-Uni a critiqué l'attitude du Secrétariat qui a souligné les diverses insuffisances du réseau de transports actuel en Afrique sans suggérer de solutions ou sans faire de nouvelles recommandations. Elle a déclaré que ce document était vague dans certains domaines, que les renseignements statistiques y faisaient défaut et qu'il était évident que certaines informations n'étaient pas à jour. Il a été ensuite suggéré qu'une étude comparative des investissements dans les routes principales et de raccordement soit entreprise en vue de rassembler des renseignements relatifs au niveau des investissements consacrés aux transports et relatifs à ce qui se produisait lorsque diverses sortes de routes étaient créées. La délégation du Royaume-Uni a proposé de fournir les questionnaires nécessaires et a suggéré que les renseignements rassemblés soient dépouillés par la CEA.

52. Le représentant de l'OSCAO a attiré l'attention des participants sur le fait que les mêmes techniques de stabilisation des sols allaient être utilisées dans la construction ferroviaire et routière, et qu'il n'était pas possible de faire des déclarations générales au sujet des coûts sans spécifier les normes et la capacité.

53. Le représentant de l'OACI a déclaré que son Organisation avait accepté de mettre un expert des transports aériens à la disposition de la CEA.

54. Le représentant de l'Ouganda a signalé que certaines routes sur les cartes figurant à l'Annexe du document E/CN.14/TRANS/6, ont été classées dans une catégorie erronée et il a proposé que la nomenclature soit normalisée.

55. Le Président a demandé aux représentants de faire connaître les erreurs relevées sur les cartes et a prié le Groupe de travail technique de procéder à une révision.

56. La version finale des principes généraux incorporée dans le paragraphe 2 (Points i-iv) du document E/CN.14/TRANS/9 est la suivante :

- "i) tous les modes de transport doivent être considérés comme se complétant mutuellement;
- ii) il est indispensable de coordonner la planification et le développement des moyens de transport;
- iii) le développement de l'industrie des transports réclame une intervention de l'Etat;
- iv) une planification et des consultations inter-gouvernementales sur les questions des transports doivent être acceptées comme un élément essentiel de la politique générale à suivre".

APPENDICE

1. Ordre du jour
2. Liste des participants et observateurs de la Conférence
3. Liste des documents
4. Discours du Chargé des fonctions de Secrétaire exécutif de la
Commission économique pour l'Afrique

- - - - -