



Nations Unies Commission économique pour l'Afrique

Atelier de la CEA, la CEE et l'ICAP sur la sécurité routière : Conventions de l'ONU sur la sécurité routière et méthodes de prévention de la conduite en état d'ivresse

12 et 13 novembre 2014

DOCUMENT FINAL

1. Introduction

1. L'Afrique connaît une croissance économique sans précédent. Le continent a choisi la transformation économique comme programme de développement, de nombreux pays africains mettant déjà en œuvre des stratégies de développement à moyen ou long terme, visant à les faire passer du statut de pays à faible revenu à celui de pays à revenu moyen. L'investissement dans les infrastructures, en particulier les routes, explique partiellement la croissance économique récente de nombreux pays africains. L'accroissement du réseau routier et l'amélioration de la qualité des routes africaines peuvent avoir eu comme effet pervers l'augmentation du nombre d'accidents de la route. Une croissance économique rapide se traduit également par une augmentation du nombre de véhicules et, partant, par une multiplication des incidents et accidents sur les routes du continent. Cela pourrait donc aggraver la situation, déjà mauvaise, de la sécurité routière en Afrique.

2. C'est dans ce contexte que la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP) ont organisé conjointement un atelier sur les Conventions de l'ONU en matière de sécurité routière et les méthodes de prévention de la conduite en état d'ivresse, les 12 et 13 novembre 2014 à Addis-Abeba (Éthiopie). L'objectif de ce séminaire était de faire le bilan des progrès réalisés par les pays africains dans la mise en œuvre du Plan d'action 2011-2020 pour la sécurité routière africaine, de permettre aux responsables des pouvoirs publics de prendre davantage conscience des instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière, et d'examiner et promouvoir des méthodes efficaces de prévention de la conduite en état d'ivresse.

2. Cérémonie d'ouverture

3. Des allocutions d'ouverture ont été prononcées par M. Stephen Karingi, directeur de la Division de l'intégration régionale et du commerce de la CEA ; M^{me} Eva Molnar, directrice de la Division des transports ; M. Brett Bivans, Premier Vice-Président de l'ICAP ; M. Maurice Niaty-Mouamba, économiste en matière de transport de la Commission de l'Union africaine ; et M. TekletsadikReba, ministre d'État chargé des transports de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, qui a également ouvert l'atelier.

3. Participation

4. Plus de 40 délégués ont participé à l'atelier, y compris des représentants de nombreux ministères gouvernementaux, d'autorités et conseils nationaux de sécurité routière, de commissions régionales de l'ONU, du Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP) et

d'organisations non gouvernementales (fondation camerounaise de sécurité routière (CAROSAF). Les délégués provenaient des pays suivants : Botswana, Cameroun, Éthiopie, Gambie, Ghana, Kenya, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, Nigéria, Ouganda, Swaziland, Tanzanie et Zimbabwe. La Commission de l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Association des organismes nationaux chargés des réseaux routiers d'Afrique australe (ASANRA) étaient également représentés lors de cet atelier. La liste complète des participants est jointe au présent document (annexe 1).

4. Questions soulevées

5. Le programme de travail de l'atelier est joint au présent document (annexe 2).

4.1. Instruments juridiques internationaux en matière de sécurité routière de l'ONU et mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011 -2020).

4.1.2. Inconvénients

- i) Il existe encore de larges écarts concernant les liaisons routières en Afrique et il est nécessaire d'augmenter la part des routes revêtues et de garantir que les infrastructures routières comprennent la signalisation adéquate ;
- ii) Les pays participants détiennent des cadres juridiques et réglementaires complexes en matière de sécurité routière. Toutefois, une harmonisation à l'échelle régionale et mondiale reste nécessaire ;
- iii) La croissance rapide de la motorisation dans les pays africains soulève de nombreuses questions, telles que l'amélioration des transports publics en zone urbaine et interurbaine, et l'amélioration des institutions et pratiques de gestion de la circulation ;
- iv) L'utilisation croissante des motos dans les pays africains pose de nouveaux problèmes ;
- v) Les pays africains détiennent des parcs automobiles vétustes qui doivent être maintenus et renouvelés ;
- vi) Les capacités d'exécution doivent être améliorées de manière générale, particulièrement dans le domaine de la conduite en état d'ivresse, où le manque d'équipement est un obstacle majeur ;
- vii) Le manque de financement d'activités en matière de sécurité routière représente un sérieux défi pour la plupart des pays africains ;
- viii) La capacité analytique limitée doit également être abordée, particulièrement afin de soutenir l'amélioration des méthodes de recueil de données ; et
- ix) Jusqu'à présent, il semble que peu d'attention ait été portée aux défis spécifiques liés au transport des marchandises dangereuses par route.

4.1.3. Recommandations

4.1.3.1. Instruments juridiques internationaux en matière de sécurité routière de l'ONU

6. Les recommandations suivantes ont été faites concernant les instruments juridiques internationaux des Nations Unies sur la sécurité routière :

La CEE en collaboration avec la CEA

- i) Fournir des conseils/informations sur les manières d'accéder à l'ensemble des documents des conventions de l'ONU sur la sécurité routière, y compris les Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968, la Convention de 1968 sur la signalisation routière, et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ;
- ii) Fournir des services de conseil et des activités de renforcement des capacités aux pays africains pour l'accès et la mise en œuvre des dispositions fixées par les conventions de l'ONU sur la sécurité routière ; et
- iii) Sensibiliser les pays africains aux dispositions institutionnelles et aux avantages de nombreuses conventions sur la sécurité routière, comme le Comité d'experts de l'ECOSOC sur les produits dangereux, le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et son Groupe de travail sur la sécurité routière.

Les pays africains et les organisations régionales

- i) Les pays africains et les associations régionales telles que l'Association de la sécurité routière d'Afrique de l'Ouest de la CEDEAO pourraient participer aux réunions du Comité d'experts sur les produits dangereux de l'ECOSOC et du Groupe de travail de la CEE sur la sécurité routière. Toutefois, ils ont besoin d'être financés pour pouvoir participer à ces réunions. À cet égard, la possibilité d'établir des partenariats public-privé pour établir des fonds d'affectation spéciale, ainsi que d'autres options de financement, devrait être explorée afin que ces pays africains et ces organisations puissent participer à ces réunions ;
- ii) Certains pays africains disposent de lois nationales sur le transport de marchandises dangereuses. Cependant, ils manquent des capacités nécessaires pour faire appliquer ces lois. De plus, de nombreuses parties prenantes à l'échelle nationale ne sont pas pleinement au fait de ces lois. Ces pays nécessitent donc l'aide de partenaires de développement afin de renforcer leurs capacités en vue d'appliquer ces lois ; et
- iii) Les organisations du corridor de transport africain et leurs parties prenantes pertinentes devraient s'efforcer de mettre en œuvre les lois et réglementations en matière de sécurité routière et celles sur le transport de marchandises dangereuses.

4.1.3.2. Mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011-2020)

7. Les recommandations suivantes ont été faites concernant la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique :

- i) La CEA devrait faciliter le partage des expériences parmi les pays africains, étant donné la volonté des États membres de partager régulièrement leurs expériences et d'obtenir des conseils sur la mise en œuvre du Plan d'action pour la Décennie de la sécurité routière en Afrique ;

- ii) Les réglementations sur l'importation des véhicules d'occasion en Afrique devraient être spécifiques à chaque pays ;
- iii) La CEA devrait élaborer une stratégie visant à vérifier et garantir la mise à disposition par les États membres d'informations complètes et à jour sur les progrès réalisés concernant la mise en œuvre du Plan d'action africain ;
- iv) L'enquête de la CEA sur la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière devrait également permettre de faire le suivi de la mise en œuvre des Conventions de l'ONU sur la sécurité routière ; et
- v) Les efforts entrepris pour effectuer un examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Plan d'action sur la sécurité routière en Afrique devraient être coordonnés. À cet égard, la CEA devrait compléter son rapport sur l'examen à mi-parcours de la Décennie de la sécurité routière en y intégrant les résultats des enquêtes financées par l'ICAP.

4.1.3.3. Autres recommandations

8. D'autres recommandations ont été formulées, notamment les suivantes :

- i) Des efforts devraient être entrepris pour promouvoir la sécurité routière dans le Programme de développement pour l'après-2015 et dans les discussions sur les Objectifs de développement durable des Nations Unies ;
- ii) Étant donné le défi croissant que représente la sécurité routière à cause de l'usage grandissant de la moto, les pays africains sont encouragés à participer à une conférence portant sur les motocyclistes, laquelle sera organisée par la CEE en collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU en 2015 ; et
- iii) Les pays et organisations africains sont encouragés à utiliser pleinement les ressources et liens disponibles dans la publication en ligne élaborée conjointement par la CEE et l'ICAP, qui sera lancée à l'occasion de la 77^e session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui se tiendra en février 2015.

4.2. Méthodes de prévention de la conduite en état d'ivresse

9. Trois groupes de discussion ont été organisés en parallèle sur le thème de la conduite en état d'ivresse dans le cadre du Plan d'action sur la sécurité routière en Afrique (4^e pilier). Les groupes ont identifié les défis et les catalyseurs liés à la mise en application de mesures visant à réduire la conduite en état d'ivresse dans les pays africains.

4.2.1. Défis

10. Les défis suivants ont été identifiés :

- i) **Législation et sanctions** : Les pays africains manquent généralement d'une législation appropriée pour faire face à la conduite en état d'ivresse. La législation existante est généralement compliquée et comporte des failles. La diversité de la législation d'un pays à l'autre peut semer la confusion chez les conducteurs de véhicules commerciaux ;
- ii) **Mise en application** : L'inadéquation des capacités de la police de la circulation pour mettre à exécution la législation sur la conduite en état d'ivresse, notamment les mauvaises conditions de travail, les alcootests de mauvaise qualité, le manque de formation et les faibles niveaux de connaissance sur la conduite en état d'ivresse, dont les lois et les sanctions, ainsi que la faible maintenance des équipements servant aux alcootests ;

- iii) **Pouvoir judiciaire** :Le faible taux de poursuites judiciaires et la mauvaise connaissance des risques de la conduite en état d'ivresse par le pouvoir judiciaire ;
- iv) **Systèmes de gestion de la sécurité routière** :Les systèmes de gestion de la sécurité routière varient, mais ils sont dans l'ensemble toujours faibles et par conséquent inefficaces. Dans certains pays, tels que le Nigéria, le Ghana et le Kenya, des systèmes solides sont désormais en place ;
- v) **Volonté politique** :La volonté politique de s'attaquer au thème de la sécurité routière est faible dans la plupart des pays ;
- vi) **Responsabilité** : Les politiciens et les ministères ne sont pas tenus responsables de l'obtention des résultats ;
- vii) **Données et systèmes de données** :Dans la plupart des pays, les systèmes de données sont toujours très faibles et peu d'attention est portée à la mise en place d'enquêtes de référence, aux évaluations et au suivi des indicateurs de résultats. Il existe plusieurs exceptions, dont le Kenya et le Nigéria, entre autres ;
- viii) **Normes sociales** :La conduite en état d'ivresse est tolérée dans plusieurs pays et est toujours considérée comme socialement acceptable, notamment par les dirigeants politiques, sociaux et économiques ;
- ix) **Sensibilisation du public** : La connaissance et la sensibilisation du public aux lois et sanctions nationales sur la conduite en état d'ivresse est faible ;
- x) **Connaissance des normes et conventions internationales** : De nombreux gouvernements africains font preuve d'un manque de connaissance et de compréhension concernant les instruments juridiques de l'ONU sur la circulation et la sécurité routières ;
- xi) **Partenariats** : Bien que des efforts soient en cours dans plusieurs pays afin de sceller des partenariats concernant les questions en matière de sécurité routière entre les gouvernements, les entreprises et la société civile, il reste encore beaucoup à faire pour construire des coalitions solides et efficaces ; et
- xii) **Déficit de capacités** : Il n'y a pas assez de professionnels qualifiés en matière de sécurité routière dans toutes les disciplines pertinentes (routes, transport, planification, mise en application, santé et éducation, entre autres).

4.2.2. Catalyseurs

11. Les catalyseurs identifiés par les groupes de discussion sont les suivants :

- i) **Législation et sanctions** :Une législation solide et des sanctions sévères appliquées à tous les auteurs d'une infraction routière ;
- ii) **Mise en application** :De grands efforts entrepris pour mettre en application la législation routière, y compris des forces de police bien formées et équipées et ayant de bonnes conditions de travail. Des appareils d'analyse d'haleine modernes par exemple, permettant d'imprimer les résultats et de les transmettre immédiatement aux conducteurs, de même que des réserves suffisantes de tubes pour alcootest non réutilisables, pour qu'un tube neuf puisse être utilisé pour chaque conducteur testé ;
- iii) **Bonne gouvernance** :Y compris une tolérance zéro pour la corruption et la responsabilité d'obtenir des résultats concrets et mesurables en matière de sécurité routière ;
- iv) **Gestion de la sécurité routière axée sur les résultats** :Des systèmes de gestion de la sécurité routière menés par des ministères ou entités gouvernementales ayant le pouvoir d'agir et pour mission d'obtenir des résultats ;
- v) **Forte volonté politique** :Reflétée dans la volonté des gouvernements et la promotion des initiatives de sécurité routière par les responsables politiques ;

- vi) **Normes sociales** :Des normes qui rejettent la conduite en état d'ivresse, et un public qui perçoit la conduite en état d'ivresse comme étant dangereuse ;
- vii) **Public bien informé** : Un public conscient des risques de la conduite en état d'ivresse et au courant des lois et sanctions existantes ;
- viii) **Partenariats actifs et ouverts** :Impliquant le gouvernement, les entreprises et la société civile sur des questions clefs en matière de sécurité routière ;
- ix) **Données sur la sécurité routière** :Une gestion solide des données, y compris le suivi continu et systématique de la situation et l'évaluation des mesures ;
- x) **Le partage de bonnes pratiques à l'échelle internationale et régionale** ;
- xi) **Programmes de sécurité routière liés au travail** : Destinés aux organisations détenant des parcs automobiles, y compris des mesures d'incitation gouvernementales pour utiliser ces programmes ; et
- xii) **Plans de développement nationaux** :Comprenant la sécurité routière.

4.2.3. Recommandations

12. Il a été recommandé aux États membres d'entreprendre les actions suivantes d'ici la fin de l'année 2015 :

- i) Augmenter la participation visible des hauts fonctionnaires de l'État aux événements liés à la sécurité routière et à la conduite en état d'ivresse ;
- ii) Redoubler d'efforts concrets afin de renforcer la législation, les sanctions et le pouvoir judiciaire, sur la base de bonnes pratiques internationales (respect des décisions prises dans le cadre de la Déclaration d'Accra, notamment celles concernant le taux limite d'alcoolémie dans le sang,) ;
- iii) Renforcer les capacités des professionnels de la sécurité routière, y compris de la police de la circulation ;
- iv) Poursuivre les efforts entrepris pour mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité routière axés sur les résultats ;
- v) Créer des mesures d'incitation pour les exploitants de flottes de véhicules pour améliorer la sécurité routière, en y impliquant l'industrie pétrolière et gazière, l'industrie extractive, les programmes des Nations Unies, ainsi que tous les autres exploitants de flottes.
- vi) Mener des enquêtes de référence sur des questions clés relatives à la sécurité routière, dont la conduite en état d'ivresse ;
- vii) Identifier des interlocuteurs clés pour l'amélioration de la sécurité routière et créer ou renforcer des partenariats ;
- viii) Débloquer des fonds pour acheter des équipements destinés à la police de la circulation, notamment des alcootests modernes, et pour financer des programmes de formation et de maintenance ;
- ix) Initier le dialogue au sein des pouvoirs publics dans le cadre de la demande pour devenir partie contractante aux instruments juridiques et aux conventions des Nations Unies sur la circulation et la sécurité routières ;
- x) Partager des expériences sur la prévention de la conduite en état d'ivresse en Afrique ;

- xi) Inciter l'industrie des boissons alcoolisées à sensibiliser le public aux risques liés à la conduite en état d'ivresse, ainsi qu'à la législation et aux sanctions mises en place dans ce domaine ;
- xii) Rendre les données sur la sécurité routière accessibles au public, à l'image du Kenya ; et
- xiii) Évaluer la performance de la police de la circulation et des autres autorités pertinentes par rapport aux accidents survenant sur certains tronçons de route.

ANNEXE 1

Liste des participants
Atelier de la CEA, de la CEE et de l'ICAP sur la sécurité routière au Centre
de conférences des Nations Unies

11 novembre 2014, Addis-Abeba, Éthiopie

1. Rebecca Huang
CEE
Genève, Suisse
Téléphone : +410229171286
Courriel : Rebecca.huang@unece.org
2. AlibechMireles Diaz
CEE
Genève, Suisse
Téléphone : +410229171286
Courriel : alibech.mirelesdiaz@unece.org
3. JosephineAyiku
CEE
Genève, Suisse
Téléphone : +417975716
Courriel : josephine.ayiku@unece.org
4. Maryvonne Plessis-Fraissard
Consultante, Banque mondiale
1598 Crestwood Lane, Mclean, VA 22101, USA
Téléphone : +17032374757
Courriel : mplessisfraissard@gmail.com
5. Brett Bivans
ICAP
1225 19th Street NW, Suite 500. Washington, DC 20009, USA
Téléphone : +2029861159
Télécopie : +2029862080
Courriel : bbivans@icap.org
6. Susan Biemsderfer
ICAP
1225 19th Street NW, DC, USA
Téléphone : +12029861159
Courriel : susanbelcap.org
7. NeemaSwai
[MODIFIER]
Téléphone : +255713265870
Courriel : nswai@amend.org

8. **Kathleen Elsig**
ICAP, Consultante en matière de sécurité routière
Genève, Suisse
Téléphone : +41795966309
Courriel : Kathleen.elsig@gmail.com
9. **Eva Molnar**
CEE
Genève, Suisse
Téléphone : +41229172400
Courriel : eva.molnar@unece.org
10. **Edwin AchimbomMinan G.**
Fondation camerounaise de sécurité routière (CAROSAF)
B.P. : 412 BUEA
Téléphone : +23777932172
Courriel : emmiang@yahoo.co.uk
11. **Francis Meja**
Autorité nationale de sécurité des transports, Kenya
Téléphone : +254722774696
Courriel : francis.meja@ntsa.go.ke
12. **Robert Nowak**
CEE
Genève, Suisse
Téléphone : +41229171267
Courriel : Robert.nowak@unece.org
13. **RamatoulieCeesay**
Ministère des transports, des travaux publics et des infrastructures
Sukuta-Nema
Gambie
Téléphone : +2207000520
Courriel : ramatoulieceesay@hotmail.co.uk
14. **Avelino Chiche**
Directeur de la sécurité des transports
Ministère des transports et des communications
Maputo, Mozambique
Téléphone : +25825359866 - +25821359866
Courriel : achiche007@gmail.com
15. **Eduardo Francisco Chabana**
Ministère de l'intérieur
Maputo, Mozambique
Téléphone : +258825917260/ 845917260
Courriel : eduardochabana207@gmail.com
16. **Oswaldo Alexander**
Ministère des transports et des communications
Autorité de sécurité routière (INATTER)

Maputo, Mozambique
Téléphone : +258127120720
Télécopie : +25827121414
Courriel : valdoalexan@gmail.com

17. AngellinaMakwecha
Direction de la circulation routière et des services de sécurité
DRTSS, Malawi
P.O.Box 315, Zomba
Téléphone : +265999229000 - 265888444499
Courriel : angyama2007@yahoo.com

18. WienaaMusahCheyuo
Directeur,
DVLA
Box 9379, KIA, Accra, Ghana
Téléphone : +233244866489
Courriel : cwmusah@hotmail.com

19. Busani Christopher Ndlovu
Agent de circulation divisionnaire
Service de police du Botswana
B.P.: 45, Franszown, Botswana
Téléphone : +2673112046, 2401182
Courriel : cbndlovu@gmail.com

20. FlossieManyunya
ASANRA
Box 754, Lilongwe
Malawi
Téléphone : +2651775087
Téléphonemobile : +265882089702
Courriel : fmanyunya@asanra.com

21. Proctor Utete
Conseil de sécurité routière du Zimbabwe
Harare, Zimbabwe
Téléphone : +263751203/08
Téléphone mobile : +263778086333
Courriel : ztsbadmngafric@online.co.zm

22. MulungisiNdlangamandla
Sécurité routière du Swaziland
Box 6867, Mbabane, Swaziland
Téléphone : +26824099000
Téléphonemobile : +2687608368
Courriel : mlungisindl@yahoo.com

23. AshokeMaliki
CEDEAO
Abuja, Nigéria
Téléphone : +2347032347320

Courriel : ashokemalidik@yahoo.com

24. Christine Kayoza

TRANROADS

B.P. : 14079, DSM

Téléphone : +255 767 399393

Courriel : ckayoza@yahoo.com

25. Davis Brian Muhwezi

Planificateur des transports

Direction de la sécurité routière

Autorité des routes nationales de l'Ouganda

B.P. : 28487, Kampala, Ouganda

Téléphone : +256773543509

Courriel : davis.muhwezi@unra.go.ug

26. FelieCikowero-Mjanga

Police de la République du Zimbabwe

No 16, Capri Court Avondale

Harare, Zimbabwe

Téléphone mobile : +263772456001

Télécopie : +2634777854

Courriel : fchikowero@gmail.com

27. Eugene Tendekule

Secrétaire exécutif

Conseil national de la sécurité routière

Windhoek, République de Namibie

Téléphone : +26461231717

Téléphone mobile : +264811279152

Courriel : eugene@nrsc.org.na

28. MoeketsiMolefe

Directeur du département de la sécurité routière

Ministère des transports, des travaux publics et des infrastructures

Maseru, Royaume du Lesotho

Téléphone : +26658601001

Courriel : moeketsimolefe@yahoo.com

29. AdmasuAssefa

Directeur, Directeurat de la sécurité routière

Autorité fédérale des transports

Addis-Abeba, Éthiopie

Téléphone : +251115152805

Courriel : abadmasu@yahoo.com

30. YonasBelete

Ministère des transports

Addis-Abeba, Éthiopie

Téléphone : +25191191009

Courriel : yonasbelete@yahoo.com

- 31. Olumide Dlagunju**
FRSC, Nigéria
Téléphone : 08034718634
Courriel : om.olagunjuefrsc.gov.ng
- 32. TilahunGeletaNegewo**
Expert
Ministère des transports
Addis-Abeba, Éthiopie
Téléphone : +251913019629
Courriel : tilegn@gmail.com
- 33. KayodeOlagunju**
Siège du FRSC, Abuja
Nigéria
Téléphone : +2348033069090
Courriel : ky.olagunjuefrsc.gov.ng
- 34. White Jeffrey**
[MODIFIER]
B.P. : 152, NG, NY
USA
Téléphone : +12129562119
Courriel : juitte@amend.org
- 35. Jane Karonga**
Agent chargé des affaires économiques
Section de l'industrialisation et des infrastructures
Division de l'intégration régionale et du commerce
CEA
Téléphone : +251912966923
Courriel : jakonga@uneca.org
- 36. Maurice Niaty-Mouamba**
Commission de l'Union africaine
Addis-Abeba
Éthiopie
Téléphone : 2519119328661
Courriel : N2MP@yahoo.fr
- 37. TilahunYimerTassew**
Chef du Bureau national de coordination de la sécurité routière
Ministère des transports
Addis-Abeba, Éthiopie
Téléphone : +251115503898
Courriel : tilahun.yimer@yahoo.com
- 38. AmlakuAlemayehu**
Ministère des transports
Addis-Abeba, Éthiopie
Téléphone : +251115400265
Courriel : bamlalem@yahoo.com

39. BahakalYimer
Directeur des relations d'entreprise
Diageo/Meta Abo Brewery
Addis-Abeba, Éthiopie

40. BlayneTsfaye
Responsable de communication
Diageo/Meta Abo Brewery
Addis-Abeba, Éthiopie
Téléphone : +251930077121

SECRÉTARIAT

41. Stephen Karingi, Directeur
Division de l'intégration régionale et du commerce
Commission économique pour l'Afrique
B.P. : 3001
Téléphone : _251115445443
Courriel : Skaringi@uneca.org

42. SoteriGatera, Chef
Section de l'industrialisation et des infrastructures
Division de l'intégration régionale et du commerce (RITD)
Commission économique pour l'Afrique
B.P. : 3001
Téléphone : +251115445449
Courriel : sgatera@uneca.org

43. Robert Tama Lisinge
Agent chargé des affaires économiques
Section de l'industrialisation et des infrastructures
Division de l'intégration régionale et du commerce (RITD)
Commission économique pour l'Afrique
B.P. : 3001
Téléphone : +251115443443
Courriel : rlisinge@uneca.org

44. YonasBekele
Consultant
Section de l'industrialisation et des infrastructures
Division de l'intégration régionale et du commerce (RITD)
Commission économique pour l'Afrique
B.P. : 3001
Téléphone : +251115445160
Courriel : ybekele@uneca.org

ANNEXE 2

1^{re} journée Mercredi 12 novembre 2014		
9 heures - 9 h 30	Inscriptions	
Horaire	Thème	Intervenant(e)
9 h 30-10 heures	Ouverture de l'atelier. Bienvenue <ul style="list-style-type: none"> - Représentant de la CEA - Division des transports de la CEE - Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP) - Représentant de l'Union africaine - Représentant du gouvernement éthiopien 	M. Stephen Karingi, Directeur de la CEA M ^{me} Eva Molnar, Directrice de la CEE M. Brett Bivans, Premier Vice-Président de l'ICAP - TekletsadikReba, ministre des Transports -République fédérale démocratique d'Éthiopie
10 heures – 10 h 50	Présentation de l'atelier et du Plan d'action pour la Décennie de la sécurité routière <ul style="list-style-type: none"> - Présentation de l'atelier - Rôle de la CEE dans le traitement des questions relatives à la sécurité routière à l'échelle mondiale - Plan d'action pour la Décennie de la sécurité routière en Afrique - Discussion 	M ^{me} Maryvonne Plessis-Fraissard M ^{me} Eva Molnar, Directrice SoteriGatera Animé par Maryvonne Plessis-Fraissard
10 h 50 – 11 h 10	Pause	
11 h 10-13 heures	Instruments en matière de sécurité routière de l'ONU et aspect juridique (CEE) Film	M ^{me} Rebecca Huang, CEE M. Robert Nowak, CEE
13 heures – 14 heures	Déjeuner	
14 heures – 14 h 30	Marchandises dangereuses	
14 h 30 – 15 heures	Présentation des résultats de l'enquête sur la sécurité routière dans des pays de la CEA, discussion	
15 heures – 15 h 45	Présentations par pays	
15 h 45 – 16 heures	Pause	
16 heures – 17 heures	Présentations par pays	
17 heures – 17 h 45	Discussion dirigée sur les progrès réalisés quant à la mise en œuvre du Plan de sécurité routière en Afrique	
17 h 45 – 18 heures	Conclusion de la journée – ICAP, CEA, CEE	
		- M. Brett Bivans - M. Stephen Karingi M ^{me} Eva Molnar

2^e journée Jeudi 13 novembre 2014 Animateur : Maryvonne Plessis-Fraissard		
Horaire	Thème	Intervenant(e)
9 heures – 9 h 10	Présentation de la 2^e journée	M ^{me} Maryvonne Plessis-Fraissard
9 h 10 – 10 h 30	L'impact de l'alcool sur les accidents de la route <ul style="list-style-type: none"> - Présentation et perspectives globales(20 min) - Perspectives d'Europe (20 min) - La conduite en état d'ivresse et les accidents de la route en Afrique – Ce que nous savons (20 min) 	M. Brett Bivans, Premier Vice-Président de l'ICAP M ^{me} Eva Molnar, Directrice de la division des transports de la CEE M. Robert Lisinge, Agent chargé des affaires économiques, CEA
10 h 30 – 11 h 30	Enquêtes en Tanzanie et au Cameroun <ul style="list-style-type: none"> - Tanzanie - Cameroun 	M ^{me} Neema Swai, AMEND M. Edwin Minang, Fondation pour la sécurité routière au Cameroun (CAROSAF)
11 heures - 11 h 20	Pause	
11 h 30 - 13 heures	Traitement de la question de la conduite en état d'ivresse – bonnes pratiques internationales Utilisation de l'évaluation de situations pour comprendre les problèmes liés à la conduite en état d'ivresse Conception et mise en œuvre d'un programme efficace de lutte contre la conduite en état d'ivresse	M. Brett Bivans, ICAP M ^{me} Maryvonne Plessis-Fraissard, ICAP M ^{me} Kathleen Elsig, ICAP
13 heures – 14 heures	Déjeuner	
14 heures – 15 h 30	Trois groupes de discussion Étant donné l'engagement général de la CEA et de ses États membres pour mener à bien le Plan d'action pour la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière en Afrique, les groupes de discussion examineront et discuteront des obstacles et des catalyseurs de l'exécution de la dimension relative à la conduite en état d'ivresse dans ce Plan d'action (quatrième pilier). Les groupes de discussion présenteront leur rapport sur les actions clés que les délégations doivent adopter afin d'améliorer les bilans de résultats lors de l'examen à mi-parcours de la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière, prévu en décembre 2015.	Chaque groupe devra nommer un animateur et un rédacteur de procès-verbaux.
15 h 30 – 16 heures	Pause	
16 heures – 17 heures	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration de rapports à l'issue de chaque groupe de discussion, - Questions/réponses À l'issue de la discussion, jusqu'à 10 problèmes seront identifiés comme devant être réglés en priorité pour lutter contre la conduite en état d'ivresse dans la région ces douze prochains mois.	Animé par Maryvonne Plessis-Fraissard
17 heures – 17 h 30	Conclusion de l'atelier – ICAP, CEA, CEE	<ul style="list-style-type: none"> - M. Stephen Karingi - M. Brett Bivans - M^{me} Eva Molnar