

African Union, African Regional Bodies

## Charte Africaine sur la Sécurité Routière

Legislation as at 31 Janvier 2016

There may have been updates since this file was created.

PDF created on 31 Octobre 2024 at 09:34.

[Voir en ligne](#)



A propos de cette collection

The legislation in this collection has been reproduced as it was originally printed in the Government Gazette, with improved formatting and with minor typographical errors corrected. All amendments have been applied directly to the text and annotated. A scan of the original gazette of each piece of legislation (including amendments) is available for reference.

[www.laws.africa](http://www.laws.africa)  
[info@laws.africa](mailto:info@laws.africa)

FRBR URI: /akn/aa-au/act/charter/2016/road-safety/fra@2016-01-31

There is no copyright on the legislative content of this document.  
This PDF copy is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License (CC BY 4.0). Share widely and freely.

Charte Africaine sur la Sécurité Routière  
 Contents

Chapitre I – Dispositions générales ..... 2

    Article 1 – Définitions ..... 2

Chapitre II – Objectifs et principes ..... 3

    Article 2 – Objectifs ..... 3

        Paragraphe 1. .... 3

            Sous-paragraphe a) ..... 3

            Sous-paragraphe b) ..... 3

        Paragraphe 2. .... 3

            Sous-paragraphe a) ..... 3

            Sous-paragraphe b) ..... 3

            Sous-paragraphe c) ..... 3

            Sous-paragraphe d) ..... 3

            Sous-paragraphe e) ..... 3

            Sous-paragraphe f) ..... 3

    Article 3 – Principes ..... 4

        Paragraphe 1. .... 4

        Paragraphe 2. .... 4

        Paragraphe 3. .... 4

        Paragraphe 4. .... 4

Chapitre III – Gestion de la sécurité routière ..... 4

    Article 4 – Création d’agences chefs de file de la sécurité routière ..... 4

        Paragraphe 1. .... 4

        Paragraphe 2. .... 4

            Sous-paragraphe a) ..... 4

            Sous-paragraphe b) ..... 4

    Article 5 – Renforcement institutionnel des agences de la sécurité routière ..... 4

    Article 6 – Stratégies de sécurité routière ..... 4

    Article 7 – Système de gestion des données sur la sécurité routière ..... 4

        Paragraphe 1. .... 4

        Paragraphe 2. .... 4

        Paragraphe 3. .... 5

    Article 8 – Collaboration relative à la sécurité routière ..... 5

        Paragraphe 1. .... 5

        Paragraphe 2. .... 5

Paragraphe 3. ....	5
Paragraphe 4. ....	5
Chapitre IV – Sécurité renforcée en matière de routes et mobilité .....	5
Article 9 – Classements par fonction .....	5
Paragraphe 1. ....	5
Paragraphe 2. ....	5
Article 10 – Gestion du trafic de chantier .....	5
Article 11 – Inspection de sécurité routière .....	5
Paragraphe 1. ....	5
Paragraphe 2. ....	5
Paragraphe 3. ....	5
Article 12 – Audit de sécurité routière .....	5
Paragraphe 1. ....	5
Paragraphe 2. ....	6
Article 13 – Manuel national de conception routière .....	6
Paragraphe 1. ....	6
Paragraphe 2. ....	6
Article 14 – Usagers vulnérables de la route .....	6
Article 15 – Sécurité renforcée pour les véhicules .....	6
Paragraphe 1. ....	6
Paragraphe 2. ....	6
Paragraphe 3. ....	6
Paragraphe 4. ....	6
Paragraphe 5. ....	6
Article 16 – Sécurité renforcée pour les usagers de la route .....	6
Paragraphe 1. ....	6
Paragraphe 2. ....	6
Paragraphe 3. ....	6
Paragraphe 4. ....	6
Paragraphe 5. ....	6
Article 17 – Soins après un accident .....	7
Paragraphe 1. ....	7
Paragraphe 2. ....	7
Paragraphe 3. ....	7
Paragraphe 4. ....	7

Paragraphe 5. ....	7
Chapitre V – Financement, suivi et évaluation .....	7
Article 18 – Modalités de financement .....	7
Paragraphe 1. ....	7
Paragraphe 2. ....	7
Paragraphe 3. ....	7
Article 19 – Conférence des Etats parties .....	7
Paragraphe 1. ....	7
Paragraphe 2. ....	7
Paragraphe 3. ....	7
Sous-paragraphe a) .....	7
Sous-paragraphe b) .....	7
Sous-paragraphe c) .....	7
Sous-paragraphe d) .....	7
Sous-paragraphe e) .....	7
Sous-paragraphe f) .....	8
Paragraphe 4. ....	8
Paragraphe 5. ....	8
Article 20 – Suivi évaluation au niveau national .....	8
Paragraphe 1. ....	8
Paragraphe 2. ....	8
Paragraphe 3. ....	8
Paragraphe 4. ....	8
Paragraphe 5. ....	8
Paragraphe 6. ....	8
Article 21 – Règlement des différends .....	8
Paragraphe 1. ....	8
Paragraphe 2. ....	8
Sous-paragraphe a) .....	8
Sous-paragraphe b) .....	8
Sous-paragraphe i. ....	8
Sous-paragraphe ii. ....	8
Paragraphe 3. ....	8
Chapitre VI – Dispositions finales .....	8
Article 22 – Vulgarisation de la Charte .....	8

Article 23 – Clauses de sauvegarde .....	9
Paragraphe 1. ....	9
Paragraphe 2. ....	9
Article 24 – Signature, ratification et adhésion .....	9
Paragraphe 1. ....	9
Paragraphe 2. ....	9
Article 25 – Entrée en vigueur .....	9
Paragraphe 1. ....	9
Paragraphe 2. ....	9
Paragraphe 3. ....	9
Article 26 – Réserves .....	9
Paragraphe 1. ....	9
Paragraphe 2. ....	9
Paragraphe 3. ....	9
Article 27 – Dépositaire .....	9
Article 28 – Enregistrement .....	9
Article 29 – Dénonciation .....	10
Paragraphe 1. ....	10
Paragraphe 2. ....	10
Paragraphe 3. ....	10
Article 30 – Amendement et révision .....	10
Paragraphe 1. ....	10
Paragraphe 2. ....	10
Paragraphe 3. ....	10
Paragraphe 4. ....	10
Article 31 – Textes originaux .....	10

African Union

# Charte Africaine sur la Sécurité Routière

Publié

Commencé

*[Ceci est la version de ce document à 31 Janvier 2016.]*

## PRÉAMBULE

### Nous, Etats membres de l'Union africaine:

**Considérant** l'Acte constitutif de l'Union Africaine, adopté le 11 juillet 2000 à Lomé au Togo, notamment les articles 14 (e) et 15 qui confient à la Commission de l'Union Africaine une mission de coordination dans les secteurs des transports, de la communication et du tourisme;

**Considérant** le traité établissant la Communauté économique africaine, adopté au mois de juin 1991 à Abuja, au Nigeria, notamment l'article 61 qui définit les étapes devant être entreprises par les Etats membres afin de réaliser un développement harmonieux et intégré du réseau continental de transports et de communications en Afrique;

**Considérant** la décision AHG/Decl.1 (XXXVII) de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA, adoptée lors de la 37<sup>ème</sup> session ordinaire de la Conférence en juillet 2001 à Lusaka en Zambie, établissant le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) en tant que cadre pour le développement de l'Afrique;

**Considérant** les difficultés découlant de la mondialisation économique et la nécessité pour l'Afrique de mettre en œuvre, de façon exhaustive et efficace, le Programme d'action Amalty de 2003, lequel souligne le programme des Nations Unies afférent à la coopération dans les transports en commun pour les pays enclavés en développement;

**Considérant** la Décision Assembly/AU/Dec.78 (V) des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, lors de leur réunion du mois de juillet 2005 à Side, en Libye, d'inclure, dans les Objectifs de Développement pour le Millénaire, les cibles et les indicateurs se rapportant aux transports adoptés au mois d'avril 2005 à Addis-Abeba, en Ethiopie, par les Ministres africains chargés des Transports et des infrastructures, dans le cadre de la réduction de la pauvreté;

**Considérant** la Décision Doc.Assembly/AU/9(XII) relative à la Déclaration, adoptée lors de la douzième Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, au mois de février 2009, concernant le développement des infrastructures de transports et d'énergie en Afrique;

**Considérant** la résolution 64/255 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 2 Mars 2010 proclamant la période 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière ainsi que le plan d'action associé:

**Considérant** la Décision Assembly/AU/Decl.2(XVIII) relative à la Déclaration, adoptée lors de la dix-huitième session ordinaire de la Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, au mois de Janvier 2012 sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et son plan d'action prioritaire (PAP) ainsi que sur l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA);

**Considérant** la Déclaration de Luanda AU/TPT/MIN/Deci (II) et son Plan d'action africain en faveur de la Décennie de la sécurité routière 2011-2020 adopté par sa seconde session ordinaire de la Conférence des ministres responsables du transport en Novembre 2011;

**Considérant** la Décision EX.CL/Dec.682(XX) adoptée par la vingtième session ordinaire du Conseil exécutif sur le rapport de la seconde session ordinaire de la Conférence des Ministres africains chargés des Transports, approuvant la Déclaration de Luanda et les plans d'actions;

**Considérant** les conventions internationales pertinentes en matière de transports, notamment dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de la protection de l'environnement ainsi que dans la facilitation des transports;

**Reconnaissant** la dimension multisectorielle de la sécurité routière et le besoin d'une collaboration plus étroite entre les principales parties prenantes (transports, infrastructures, éducation, police, santé, application des lois...) dans l'amélioration de la situation de la sécurité routière sur le continent;

**Déterminés** à améliorer les infrastructures de transports et les services sanitaires africains de manière à prévenir les collisions et les accidents mortels de la route;

**Reconnaissant** le besoin d'accélérer le développement des infrastructures et des services associés en Afrique par la mise en place des routes plus sûres pour le développement du continent;

**Profondément** préoccupés par le taux excessivement élevé des accidents de la route en Afrique, dont la plupart des victimes sont des piétons, des cyclistes et motocyclistes parmi lesquels les jeunes constituent une forte proportion et dont le coût représente pratiquement 2% du PIB, soit un lourd tribut avec des effets socioéconomiques défavorables sur le continent;

**SOMMES CONVENUS CE QUI SUIT:**

## **Chapitre I Dispositions générales**

### **Article 1 – Définitions**

Aux fins de la présente Charte, on entend par:

« Accident de la circulation routière » désigne une collision ou un accident qui peut ou non aboutir à une blessure, survenant sur une route publique et dans lequel est impliqué au moins un véhicule en marche;

« Acte constitutif » signifie l'Acte constitutif de l'Union Africaine;

« Agence » signifie l'Agence chef de file de la sécurité routière;

« Agence chef de file de la sécurité routière » signifie l'organisme national chargé de la question afférente à la sécurité routière et doté de responsabilités intersectorielles et multidisciplinaires de coordination;

« Assemblée » l'Assemblée des Chefs d'États et de Gouvernement de l'Union Africaine;

« Audits de sécurité » signifie les vérifications entreprises à diverses étapes d'un projet routier, visant à s'assurer que sa conception et sa mise en œuvre sont conformes aux principes de sécurité et à déterminer si d'autres modifications doivent être apportées à sa conception afin d'éviter des accidents;

« Ceinture de sécurité » signifie le dispositif de retenue d'un occupant, porté pour protéger ce dernier d'une blessure, d'une éjection ou d'un autre mouvement en avant, en cas d'accident ou de ralentissement soudain;

« Charte » signifie la Charte Africaine sur la Sécurité Routière;

« Commission » signifie la Commission de l'Union Africaine;

« Contrôle technique des véhicules » signifie le processus technique de vérification de l'ensemble des paramètres techniques permettant de garantir un usage sécurisé des véhicules sur les routes;

« Décès lié à la circulation routière » désigne un décès survenant dans un délai de 30 jours suivant l'accident de la circulation routière;

« Décès lié à la circulation routière » désigne un décès survenant dans un délai de 30 jours suivant l'accident de la circulation routière;

« États membres » signifie les États membres de l'Union africaine;

« États Parties » signifie les États membres qui ont ratifié la présente Charte ou y ont adhéré;

« Etude d'impact sur la sécurité routière » signifie le processus d'évaluation sur la sécurité routière devant être entrepris à toutes les phases de la conception, de la construction et de l'exploitation des infrastructures routières;

« Infrastructures routières » signifie les installations et équipements routiers, y compris le réseau, les places de stationnement, les points d'arrêt, les systèmes de drainage, les pistes cyclables, les ponts et les voies piétonnières;

« UA » signifie l'Union Africaine;

« UNECA » signifie la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique;

« Usagers de la route non motorisés » désigne un usager de la route ne nécessitant pas un moteur pour générer de l'énergie, comprenant l'usage d'animaux attelés ou tractés par une personne, les piétons et les cyclistes;

« Usager de la route » signifie une personne utilisant une partie du réseau routier en tant qu'usager motorisé ou non;

« Usagers vulnérables de la route » signifie les usagers de la route les plus en danger dans la circulation, comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les passagers des transports en commun. Les enfants, les personnes âgées et handicapées peuvent également être classés dans cette catégorie.

## **Chapitre II** **Objectifs et principes**

### **Article 2 – Objectifs**

1. Les principaux objectifs de la Charte sont:

- a) servir de cadre stratégique pour l'amélioration de la sécurité routière en Afrique;
- b) servir d'outil de sensibilisation et d'instrument pour l'amélioration de la sécurité routière sur le continent, visant à faciliter la création d'un environnement permettant de réduire considérablement les accidents de la route.

2. Les objectifs spécifiques visent à:

- a) faciliter la formulation de politiques exhaustives de sécurité routière au niveau national;
- b) accélérer la mise en œuvre des programmes de sécurité routière à l'échelle nationale, régionale et continentale;
- c) contribuer à la coordination de la sécurité routière sur le continent;
- d) favoriser une meilleure coordination des interventions des partenaires au développement dans le domaine de la sécurité routière;
- e) accroître la participation du secteur privé, des organisations de la société civile, des organisations non gouvernementales dans les questions relatives à la sécurité routière; et
- f) promouvoir l'harmonisation de la collecte, du traitement et de la diffusion des données sur la sécurité routière.



### Article 3 – Principes

Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la présente Charte, les Etats parties fonctionnent conformément aux principes suivants:

1. **Autonomie et sens de la responsabilité** en insufflant une vision solide et propre sur l'amélioration de la sécurité routière;
2. **Solidarité et partage des connaissances** sur la sécurité routière;
3. **Subsidiarité** entre les états parties africains, la commission et les autres institutions régionales et continentales concourant au développement et à l'intégration du continent;
4. **Partenariat pour le développement**, entre les parties prenantes africaines, les organismes des Nations Unies et les autres institutions internationales œuvrant en faveur d'un développement humain équitable dans le monde.

### Chapitre III Gestion de la sécurité routière

#### Article 4 – Création d'agences chefs de file de la sécurité routière

1. Les États Parties établissent des agences nationales chefs de file de la sécurité routière légalement mandatées et dotées de responsabilités intersectorielles de coordination, dans un délai de trois (3) ans suivant la ratification ou l'adhésion à la présente Charte.
2. Les agences chefs de file ont pour missions entre autres:
  - a) la dispense de conseils politiques auprès du gouvernement en termes de sécurité routière dans tous les secteurs;
  - b) la formulation et la coordination de la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière.

#### Article 5 – Renforcement institutionnel des agences de la sécurité routière

Les Etats parties fournissent un appui institutionnel aux agences par le biais de ressources financières et humaines, un soutien politique et une reconnaissance afin de leur conférer l'influence nécessaire pour exercer leurs fonctions de coordination.

#### Article 6 – Stratégies de sécurité routière

Les Etats parties élaborent, moyennant un processus inclusif, coopératif et consultatif, des stratégies de sécurité routière avec des priorités, des responsabilités claires ainsi que des objectifs ambitieux et réalisables.

#### Article 7 – Système de gestion des données sur la sécurité routière

1. Les Etats parties renforcent les capacités des agences sous leur responsabilité afin de permettre, de créer et de maîtriser un système crédible de gestion des données sur la sécurité routière englobant la collecte, le stockage, l'exploitation statistique, l'analyse et des modules de rapports de données de qualité.
2. Le système de gestion des données sur la sécurité routière inclut des bases de données nationales sur les véhicules, les conducteurs, les accidents les blessures et les décès les indicateurs intermédiaires comme les taux de port de la ceinture de sécurité ou du casque et les conséquences économiques des blessures liées à un accident de la route.

3. Les données doivent être solides, fiables, harmonisées au plan du continent et disponibles pour la planification, la recherche, le développement, le suivi et l'évaluation des progrès.

### **Article 8 – Collaboration relative à la sécurité routière**

1. Les Etats parties promeuvent des efforts communs à l'échelle nationale, régionale et continentale, visant à améliorer l'efficacité des initiatives de sécurité routière, le partage des connaissances, le suivi et l'évaluation.
2. Ils participent également activement à des partenariats sur la sécurité routière.
3. Les Etats parties créent un environnement donnant la possibilité au secteur privé, à la société civile, aux organisations non gouvernementales, aux institutions universitaires et de recherche de prendre part aux activités de sécurité routière.
4. Les Etats parties célébreront la Journée Africaine de la Sécurité Routière, fixée le troisième dimanche du mois de novembre de chaque année.

## **Chapitre IV Sécurité renforcée en matière de routes et mobilité**

### **Article 9 – Classements par fonction**

1. Les Etats parties procèdent au classement technique des routes selon leur fonction. Les conceptions routières doivent respecter les normes et standards de conception de leur classement respectif et des fonctions auxquelles elles sont destinées.
2. Les Etats parties s'assurent de la prise en compte de la circulation des usagers non motorisés en tant qu'exigence prioritaire dans le cadre de la conception de toutes les catégories de routes, notamment dans le cadre routier urbain et rural.

### **Article 10 – Gestion du trafic de chantier**

Les Etats parties élaborent des politiques et des principes de gestion de la sécurité routière afin d'orienter les consultants et les entrepreneurs pendant les travaux de construction de la route pour assurer la sécurité routière.

### **Article 11 – Inspection de sécurité routière**

1. Les Etats parties s'assurent que des inspections de sécurité routière sont entreprises dans le cadre de tous les processus d'entretien.
2. Les inspections doivent prendre la forme d'une analyse de la sécurité et concerneront au minimum tous les actifs routiers, y compris, mais de manière non limitative, les routes, les chaussées, les voies piétonnes, les pistes cyclables, le mobilier routier, les panneaux, les feux de circulation ou systèmes de contrôle de la circulation, les signalisations horizontales, les barrières de sécurité et les réverbères.
3. L'analyse de sécurité doit également accorder une attention particulière aux zones considérées comme constituant des points dangereux.

### **Article 12 – Audit de sécurité routière**

1. Les États Parties adoptent une législation et des politiques exigeant des audits de sécurité routière dans toutes les phases de conception, de construction et exploitation des infrastructures routières.

2. Les États Parties établissent des principes directeurs officiels en matière d'audit de sécurité routière, afin de traiter notamment la crédibilité et l'indépendance du processus de l'audit.

### **Article 13 – Manuel national de conception routière**

1. Les États Parties s'assurent de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour de manuels de conception pour les routes et les ponts, afin de s'assurer qu'ils sont adaptés, d'une conception sûre et tiennent compte des bonnes pratiques internationales.
2. La conception des routes doit garantir l'aménagement et l'intégration appropriée d'aires de repos dans les réseaux routiers nationaux à grande circulation.

### **Article 14 – Usagers vulnérables de la route**

Les États parties s'assurent que les besoins des usagers vulnérables de la route sont pris en compte de manière adéquate dans le cadre de la planification, de la conception et de la réalisation des infrastructures routières.

### **Article 15 – Sécurité renforcée pour les véhicules**

1. Les États parties adoptent et appliquent des normes minimales de véhicules afin de garantir leur bon état.
2. Les États parties élaborent et appliquent une réglementation sur la limite d'âge des véhicules importés.
3. Les États parties renforcent et imposent l'inspection obligatoire de véhicules de façon périodique.
4. Les États parties proposent des mesures incitatives en faveur de l'acquisition de véhicules neufs, sécurisés sur le plan environnemental et fonctionnel. Ces incitations doivent également s'appliquer aux véhicules de transport en commun et de marchandises.
5. Les États parties élaborent une législation sur le transport des articles dangereux et les marchandises dangereuses.

### **Article 16 – Sécurité renforcée pour les usagers de la route**

1. Les États parties veillent à resserrer les règles et réglementations pour la formation des conducteurs et délivrer des permis de conduire.
2. Les États parties doivent mener une campagne de communication afin d'éduquer et de sensibiliser la population sur les principaux risques des accidents de la route.
3. Les États parties veillent à introduire la sécurité routière dans les programmes scolaires.
4. Les États parties adoptent et mettent en application une législation sur la sécurité routière, se rapportant notamment au contrôle de la vitesse, à celui de la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, au port de la ceinture, à l'utilisation du casque, à l'amélioration de la visibilité et à l'usage du téléphone portable au volant.
5. Les États parties doivent élaborer et appliquer une réglementation sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels et tout autre conducteur. Ils doivent également proposer un mécanisme approprié pour le suivi et la mise en application.

## **Article 17 – Soins après un accident**

1. Les Etats parties renforcent les services de soins pré-hospitaliers et ultérieurs à l'accident, afin de fournir à temps des soins appropriés aux patients blessés de la route et de diminuer les conséquences et les déficiences sur le long terme.
2. Les Etats parties mettent en place des services médicaux d'urgence dans des emplacements stratégiques.
3. Les Etats parties adoptent une loi relative à l'assurance responsabilité civile pour les véhicules motorisés, afin d'assurer les services médicaux d'urgence et la réadaptation des victimes d'accidents de la route.
4. Les Etats parties facilitent la formation (renforcement des capacités) dans les services d'intervention d'urgence sur les blessures.
5. Les Etats doivent s'assurer de la présence des services d'urgence à des emplacements stratégiques des autoroutes pour prendre en charge des blessés des accidents de la route.

## **Chapitre V Financement, suivi et évaluation**

### **Article 18 – Modalités de financement**

1. Les Etats parties reconnaissent les conséquences socioéconomiques engendrées par les accidents de la route en tant que principe directeur dans l'attribution des ressources financières pour la sécurité routière. Les frais relatifs à la sécurité routière doivent être considérés comme un investissement, non comme un coût.
2. Les Etats parties doivent déterminer la proportion des ressources financières devant être attribuées aux interventions sur la sécurité routière dans le cadre du développement et de l'entretien des infrastructures routières.
3. Les Etats parties doivent identifier des sources durables de financement, notamment en interne, pour la sécurité routière.

### **Article 19 – Conférence des Etats parties**

1. Une Conférence des Etats parties est créée par la présente en tant que organe délibérant suprême. Elle est composée des Ministres en charge de la Sécurité Routière.
2. La Conférence des Etats parties à cette Charte, adopte son propre règlement intérieur et tout organe subsidiaire à établir, de même que son règlement financier définissant en particulier les conditions de participation des Parties à cette Charte.
3. La Conférence des Etats parties s'assure de la mise en œuvre effective de la présente Charte à travers des revues et évaluations continues et est également chargée de:
  - a) assure la supervision et orientations stratégiques;
  - b) promouvoir l'harmonisation des politiques, stratégies et mesures appropriées pour accroître la sécurité routière en Afrique;
  - c) examiner et adopter les amendements à cette Charte;
  - d) étudier et prendre toute action subsidiaire nécessaire à la réalisation de l'objectif de cette Charte;
  - e) examiner les rapports et activités du Secrétariat et prendre les mesures appropriées; et

- f) exercer toute fonction prévue par la Charte ou le Règlement intérieur de la Conférence des Etats parties.
4. La Conférence se réunit tous les trois ans.
5. La Commission fait office de Secrétariat de la Conférence des Etats parties et coordonne la mise en œuvre à la présente Charte au niveau continental.

### **Article 20 – Suivi évaluation au niveau national**

1. Les Etats parties élaborent et mettent en œuvre des bases de données durables et précises à l'échelle nationale sur les accidents de la route et imposent l'établissement de rapports obligatoires.
2. Les Etats parties renforcent les capacités nationales pour la gestion des bases de données sur la sécurité routière.
3. Les Etats parties élaborent des données de référence sur la sécurité routière.
4. Les Etats parties rédigent des rapports annuels relatifs aux progrès sur la sécurité routière.
5. L'agence de la sécurité routière de chaque Etat membre coordonne la collecte des données nationales en la matière et assume la fonction de conservateur des systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière.
6. Les Etats parties doivent établir un processus d'évaluation afin d'examiner les progrès et de tirer les enseignements de la mise en œuvre de leurs programmes de sécurité routière.

### **Article 21 – Règlement des différends**

1. Tout différend entre des Etats membres, né de l'interprétation, de l'application ou de la mise en œuvre des présents Statuts, est par consentement mutuel des Etats, réglé par voie de négociation, de médiation, de conciliation ou toute autre voie pacifique.
2. En cas d'échec du règlement amiable conformément à l'alinéa 21 (1) ci-dessus, les parties peuvent, d'un commun accord, porter le différend devant:
  - a) la Cour Africaine de Justice, des droits de l'Homme et des Peuples, si possible; ou
  - b) un collège de trois arbitres désignés comme suit:
    - i. deux arbitres désignés par une partie au différend; et
    - ii. un troisième arbitre qui sera le Président du panel et nommé par le président de la Commission de l'Union africaine;
3. La décision au collège d'arbitres est obligatoire et sans appel.

## **Chapitre VI Dispositions finales**

### **Article 22 – Vulgarisation de la Charte**

Les Etats parties prennent les mesures appropriées pour s'assurer de la vulgarisation la plus large possible de la présente Charte.

### **Article 23 – Clauses de sauvegarde**

1. Aucune disposition la présente Charte ne peut être interprétée comme dérogeant aux principes et valeurs contenues dans tout autre instrument pour la promotion de la sécurité routière en Afrique.
2. Rien la présente Charte ne peut être interprété comme empêchant une partie de prendre des mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies ou tout autre instrument international et limitées aux exigences de la situation jugée nécessaire pour sa sécurité externe ou interne.

### **Article 24 – Signature, ratification et adhésion**

1. La présente Charte est ouverte à la signature, à la ratification, à l'acceptation et à l'adhésion des Etats membres de l'Union africaine.
2. Les instruments de ratification ou d'adhésion sont déposés auprès du Président de la Commission qui informe les Etats membres des dates de dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion.

### **Article 25 – Entrée en vigueur**

1. La présente Charte entre en vigueur trente (30) jours après le dépôt du quinzième instrument de ratification.
2. Le Président de la Commission informe tous les Etats membres de l'entrée en vigueur de la présente Charte.
3. La présente Charte entre en vigueur à l'égard de tout Etat membre qui adhère à la présente Charte présents statuts, à la date de dépôt de l'instrument d'adhésion.

### **Article 26 – Réserves**

1. Un Etat membre peut, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion au présent, soumettre par écrit une réserve conformément aux dispositions de la présente Charte. La réserve n'est pas incompatible avec l'objet et le but de la présente Charte.
2. Sauf disposition contraire, la réserve peut être retirée à tout moment.
3. Le retrait d'une réserve est soumis par écrit au président de la Commission qui le notifie aux Etats membres.

### **Article 27 – Dépositaire**

La présente Charte est déposée auprès du Président de la Commission, qui en transmet copie certifiée conforme au Gouvernement de chaque État signataire.

### **Article 28 – Enregistrement**

Le président de la Commission enregistre la présente Charte dès son entrée en vigueur, auprès du Secrétaire Général des Nations Unies conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

### **Article 29 – Dénonciation**

1. Tout Etat peut, trois ans après l'entrée en vigueur la présente Charte, les dénoncer à tout moment par une notification écrite au depositaire.
2. La dénonciation prend effet un an après la réception de la notification par le depositaire ou à une date ultérieure indiquée dans la notification.
3. La dénonciation n'affecte pas l'Etat qui en prend l'initiative des obligations résultant la présente Charte.

### **Article 30 – Amendement et révision**

1. Tout État membre peut soumettre des propositions d'amendements ou des révisions la présente Charte. Ces propositions sont adoptés à la Conférence des Etats parties.
2. Les propositions d'amendements ou de révision sont soumises au président de la Commission qui les transmet à la Conférence des Etats parties au moins six mois avant la réunion à laquelle elles seront examinées pour adoption.
3. Les amendements ou de révision sont adoptés par la conférence des Etats parties par consensus, ou à défaut, à la majorité des deux tiers des Etats parties.
4. L'amendement ou la révision entre en vigueur conformément aux procédures soulignées à l'article 25 de la présente Charte.

### **Article 31 – Textes originaux**

La présente Charte est établit en quatre (4) exemplaires originaux, en langues arabe, anglaise, français et portugaise, toutes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, avons signé la présente Charte.

**Adopté par la vingt-sixième Session Ordinaire de la Conference, tenue à Addis-Abeba, Ethiopie**

**Le 31 Janvier 2016**