

Termes de référence 1 : Capacités de l'organisme chef de file

PHASE I : CONTOURS DU PROJET

[ÉTAPE 1, ACTIVITÉS 1.1, 1.2 & 1.3]

RESPONSABILITÉS ET CAPACITÉS DE L'ORGANISME CHEF DE FILE AU REGARD DU PROJET

Contexte

Description du projet

Objectifs

Les objectifs visés par les services de consultants requis sont les suivants :

- Définir les contours du projet et le contexte institutionnel et d'investissement général dans lequel il sera exécuté.
- Déterminer les responsabilités de l'organisme chef de file au regard du projet et évaluer ses capacités d'exécution.
- Formuler des recommandations sur la portée globale du projet d'investissement relatif à la sécurité routière dans le corridor de transit.

Résultats

Les services d'assistance technique requis visent à :

- 1 *Identifier les tronçons du corridor qui relèveront de la proposition de projet de sécurité routière, les entités et acteurs susceptibles d'y participer et les investissements programmés.*
 - 1.1 Description des principaux paramètres du corridor (longueur et caractéristiques de la route, volume du trafic par catégorie d'usagers, prévisions de croissance, populations riveraines, etc.).
 - 1.2 Évaluation des modalités institutionnelles relatives à la gestion de la sécurité routière dans le corridor à l'échelon régional, national et local, et responsabilités connexes (construction et exploitation des infrastructures, police, services de secours).
 - 1.3 Identification des entités partenaires et des parties prenantes susceptibles de participer au projet.
 - 1.4 Inventaire des investissements routiers et des services éventuels de sécurité routière à mettre en place.
 - 1.5 Spécifications techniques des tronçons concernés par le projet.

- 2 *Identifier, proposer et sélection l'organisme chef de file responsable du projet et évaluer ses capacités d'exécution.*
 - 2.1 Choix et évaluation des organes chef de file possibles avec indication de l'option préférée.
 - 2.2 Désignation de l'organisme chef de file chargé du projet.
 - 2.3 Évaluation de ses capacités de mise en œuvre, la coordination et la promotion du projet étant deux aspects importants.

Méthodologie

L'annexe 1 contient les étapes à suivre et les listes de contrôle pour l'évaluation des modalités institutionnelles relatives à la gestion de la sécurité routière dans le corridor de transit aux échelons régional, national et local, ainsi que les responsabilités connexes (Résultat 1.2), le recensement de tous les organismes et acteurs potentiels de la sécurité routière dans le corridor de transit (Résultat 1.3), et les capacités de mise en œuvre de l'organisme chef de file (Résultat 2.3).

Calendrier des activités

À élaborer en fonction du calendrier d'identification et de préparation de projet.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en gestion de la sécurité routière

Spécialiste en gestion de la sécurité routière de renommée internationale et avec plus de 10 ans de pratique dans la formulation et la mise en œuvre de stratégies nationales et régionales de sécurité routière. Cet expert devra également montrer qu'il sait diriger un travail d'examen de la gestion de la sécurité routière et qu'il est capable de collaborer avec les organes chefs de file et les services administratifs liés à la sécurité routière sont aussi des atouts importants.

Annexe 1 : Étapes à suivre et listes de contrôle pour l'examen des capacités de l'organisme chef de file

Les listes de contrôle 1 et 12 des Lignes directrices du GRSF sont des points de référence utiles pour l'analyse des modalités institutionnelles de gestion de la sécurité routière dans un corridor au niveau régional, national et local (Résultat 1.2), dont font partie l'identification des organes et acteurs susceptibles de participer au projet (Résultat 1.3), et l'évaluation des capacités d'exécution de l'organisme chef de file (Résultat 2.3)—voir Bliss et Breen (2009).

Les listes de contrôle 1 et 2 ci-dessous ont été adaptées pour les corridors de transit.

L'interprétation des résultats doivent faire appel au jugement d'un spécialiste en gestion de la sécurité routière. Si les réponses aux questions sont principalement « non » ou « en cours », c'est que les capacités sont faibles. Le même raisonnement s'applique si un nombre élevé de réponses sont « en cours » ou « partiel », mais signifie aussi que le renforcement des capacités est évident et doit être reconnu et encouragé. Seule la prédominance de réponses du type « oui » indique que les capacités peuvent être considérées comme étant suffisantes. Il importe de rechercher le consensus lorsqu'un élément du système de gestion de la sécurité routière est soumis à une évaluation.

Étape 1 : Évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière au niveau du système

L'objectif ici est d'évaluer la disponibilité et la qualité de données sur les performances en matière de sécurité routière pour que les activités de sécurité routière soient orientées sur les résultats, pour identifier les entités et acteurs responsables de la sécurité routière au niveau régional, national et du corridor, et pour vérifier si le problème de la sécurité routière est pris en charge, et si l'engagement et le leadership nécessaires pour améliorer les résultats. La liste de contrôle 1 est donc un outil d'évaluation de base dédié à la réalisation de cet objectif.

Si l'organisme chef de file est bien développé en termes de gestion globale du corridor de transit, il y a des chances qu'il le soit moins en termes de gestion des résultats liés à la sécurité routière. En l'absence d'un organisme chef de file officiel, il faudra alors examiner les options institutionnelles possibles et obtenir des autorités leur accord sur l'entité chef de file choisie. Il conviendra aussi, aux fins du projet, préciser son statut institutionnel et les liens hiérarchiques qui la rattachent aux autres partenaires.

Selon le contexte régional et national, ces fonctions de gestion peuvent être déléguées à une autorité de corridor régionale existante, à une administration nationale en mesure de mener à bien l'activité, ou à un nouvel organe régional ou national spécialement créé à cette fin.

Étape 2 : Évaluation des capacités de mise en œuvre de l'organisme chef de file désigné

La liste de contrôle 1 permet de vérifier si une entité chef de file a été formellement créée pour conduire les activités de gestion de la sécurité routière dans un corridor. La liste de contrôle permet aussi de vérifier si son rôle a été défini par décret ou dans des documents stratégiques et des accords de performances annuelles pour centrer l'attention sur les résultats. Si les réponses à ces questions sont affirmatives, on peut alors en conclure que les autorités aussi bien à l'échelon régional, national ou du corridor prennent à cœur le problème de la sécurité routière et s'efforcent de poser les fondements à une action durable. Une telle situation est toutefois peu probable dans les

régions en développement. C'est pourquoi, l'un des objectifs clés du projet consistera en premier lieu à renforcer les capacités des organes chefs de file.

La liste de contrôle 2 est un outil permettant de mesurer rapidement le niveau de capacité de l'organisme chef de file et de définir ses objectifs par rapport aux fonctions de gestion conformes aux bonnes pratiques qu'il lui faudrait assumer à terme. La toute première priorité sera de renforcer son rôle dans la coordination et les procédures opérationnelles du projet, dans la promotion de la sécurité routière et les systèmes de suivi-évaluation. Toutes ces fonctions sont d'une importance capitale lorsqu'il s'agit d'évaluer ses capacités, de faire le point sur la situation actuelle et de définir les composantes qui formeront le projet (voir le modèle n° 4 relatif aux termes de référence pour la définition détaillée des composantes).

Liste de contrôle 1 : Évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière au niveau du système

Question	Oui	Partiel	En cours	Non
<p>Les estimations des coûts sociaux des accidents sont-elles disponibles ?</p> <p>Les données sur le nombre d'accidents mortels et graves survenus dans le corridor sont-elles facilement disponibles ?</p> <p>Les risques encourus par les usagers qui empruntent le corridor ont-ils été identifiés ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Conducteurs ? <input type="checkbox"/> Passagers ? <input type="checkbox"/> Motocyclistes ? <input type="checkbox"/> Piétons ? <input type="checkbox"/> Cyclistes ? <input type="checkbox"/> Enfants ? <input type="checkbox"/> Autres ? 				
<p>Une vision de la sécurité routière à long terme a-t-elle été officiellement formulée ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Régionale ? <input type="checkbox"/> Nationale ? <input type="checkbox"/> Corridor de transit ? 				
<p>Des objectifs pour une amélioration de la sécurité routière ont-ils été fixés au niveau régional, national ou du corridor ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Objectifs relatifs aux coûts sociaux ? <input type="checkbox"/> Objectifs de résultats finaux ? <input type="checkbox"/> Objectifs de résultats intermédiaires ? <input type="checkbox"/> Objectifs de résultats en termes d'interventions ? <input type="checkbox"/> Objectifs relatifs aux groupes à risque ? <input type="checkbox"/> Objectifs des professionnels ? <input type="checkbox"/> Autres objectifs ? 				
<p>Les organismes chargés de l'amélioration des performances en matière de sécurité routière dans le corridor ont-ils été identifiés et sont-ils formellement tenus responsables des performances réalisées pour obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Routes ? <input type="checkbox"/> Police ? <input type="checkbox"/> Transports ? <input type="checkbox"/> Aménagement du territoire ? <input type="checkbox"/> Justice ? <input type="checkbox"/> Santé ? <input type="checkbox"/> Éducation ? <input type="checkbox"/> Autres ? 				
<p>Les responsabilités des professionnels, des collectivités et des entreprises concernant l'amélioration de la sécurité routière dans le corridor ont-elles été clairement définies pour obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <p>Des examens des performances sont-ils régulièrement menés pour évaluer les progrès et apporter des améliorations afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <p>Un organisme chef de file a-t-il été formellement créé pour le corridor de transit et chargé de s'occuper de la sécurité routière à l'échelle régionale et nationale en vue d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <p>Le rôle de l'organisme chef de file est-il défini dans les textes légaux ou les documents stratégiques et les accords de performances annuelles afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p>				

Liste de contrôle 2 : Évaluation des capacités de mise en œuvre de l'organisme chef de file désigné

Question	Oui	Partiel	En cours	Non
<p>L'organisme chef de file contribue-t-il efficacement à la fonction de gestion orientée vers <i>les résultats</i> ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Évaluation des performances actuelles en matière de sécurité routière par un examen stratégique de haut niveau ? <input type="checkbox"/> Adoption d'une vision de longue portée de la sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Analyse des réalisations possibles sur le moyen terme ? <input type="checkbox"/> Fixation d'objectifs quantitatifs par un accord mutuel entre les partenaires de la sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Établissement de mécanismes pour assurer la responsabilisation des parties prenantes vis-à-vis des résultats ? 				
<p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il efficacement à la fonction de gestion des activités de <i>coordination</i> ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Coordination horizontale à l'échelon de l'administration centrale ? <input type="checkbox"/> Coordination verticale entre les échelons régional, national, local et des corridors ? <input type="checkbox"/> Partenariats spécifiques de prestation de services entre l'administration publique, le secteur non gouvernemental, les populations et les entreprises aux niveaux régional, national, local et des corridors ? <input type="checkbox"/> Relations parlementaires ? 				
<p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il efficacement à la fonction de gestion du <i>cadre législatif</i> ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Examen du champ d'application du cadre législatif ? <input type="checkbox"/> Élaboration d'une législation nécessaire pour une stratégie de sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Consolidation de la législation ? <input type="checkbox"/> Mise en place d'instruments législatifs pour la sécurité routière ? 				
<p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il efficacement à la fonction de gestion du <i>financement et de répartition des ressources</i> ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Recherche de sources durables de financement ? <input type="checkbox"/> Mise en place de procédures pour guider l'allocation de ressources aux programmes de sécurité routière ? 				
<p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il effectivement à la fonction de gestion de la <i>promotion</i> ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Promotion d'une vision ou d'un objectif ambitieux de la sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Défense et promotion à haut niveau ? <input type="checkbox"/> Promotion multisectorielle d'interventions efficaces avec partage des responsabilités ? <input type="checkbox"/> Donner l'exemple en appliquant des règles de sécurité routière en interne ? <input type="checkbox"/> Élaboration et soutien de programmes de notation de la sécurité avec publication des résultats ? <input type="checkbox"/> Campagne publicitaire ? <input type="checkbox"/> Encouragement d'une campagne de sensibilisation à l'échelon communautaire ? 				

<p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il effectivement à la fonction de gestion du suivi et de l'évaluation ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mise en place de systèmes de données pour définir et suivre les résultats finaux et intermédiaires et les objectifs ? <input type="checkbox"/> Examen transparent de la stratégie de sécurité routière et de ses performances ? <input type="checkbox"/> Recours aux modifications nécessaires pour obtenir les résultats escomptés ? <p>L'organisme chef de file désigné contribue-t-il effectivement à la fonction de gestion de recherche-développement et transfert de connaissances ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Renforcement des capacités dans le domaine de la recherche multidisciplinaire et le transfert de connaissances ? <input type="checkbox"/> Mise au point d'une stratégie de recherche sur les questions de sécurité routière et d'un programme annuel ? <input type="checkbox"/> Garantie de sources de financement durable pour la recherche ? <input type="checkbox"/> Formation et échange professionnel ? <input type="checkbox"/> Élaboration de principes de bonnes pratiques ? <input type="checkbox"/> Constitution de projets témoins ? 				
---	--	--	--	--