

## Termes de référence 4 : Détail des composantes du projet

**PHASE II : FORMULATION DE L'IDÉE DE PROJET**

**[ÉTAPES 4-7 & ACTIVITÉS 9.1 & 9.2]**

### **INTERVENTIONS, RÉFORMES, SUIVI-ÉVALUATION ET MODALITÉS DE GESTION DU PROJET CONFORMES AUX MEILLEURES PRATIQUES**

#### **Contexte**

*Description du projet*

#### **Objectifs**

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Spécifier les interventions et les réformes conformes aux bonnes pratiques pour répondre aux priorités de sécurité routière dans le corridor.
- Formaliser les responsabilités au niveau régional et national au regard des interventions et des réformes à engager dans le cadre du projet et évaluer les capacités de gestion.
- Affiner les interventions et réformes conformes aux bonnes pratiques à mener au niveau du corridor.
- Spécifier les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion de projet à adopter dans le cadre des interventions.

#### **Résultats**

Les résultats attendus sont les suivants :

- 1 *Spécifier les interventions et les réformes conformes aux meilleures pratiques en cours.*
  - 1.1 Identification des interventions et réformes à fort potentiel pour répondre aux priorités de sécurité routière dans le corridor dans les limites budgétaires arrêtées, et en indiquant les retombées anticipées pour la sécurité.
  - 1.2 Identification des réformes à engager dans le contexte des politiques régionales et nationales et qui auront le plus d'impact pour la sécurité routière dans le corridor.

- 2 *Formaliser les interventions et responsabilités des organismes et évaluer leurs capacités de mise en œuvre.*
  - 2.1 Confirmation des responsabilités régionales et nationales au regard des interventions et des réformes à engager dans le corridor et de la volonté de les mener à bien.
  - 2.2 Évaluation des capacités des organismes à mener des interventions et des réformes conformes aux meilleures pratiques dans le corridor.
  - 2.3 Mise au point des interventions et réformes proposées.
- 3 *Préciser les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du projet.*
  - 3.1 Identification des indicateurs de performance, de la périodicité de leur mesure et de leurs valeurs de référence pour chaque intervention et des spécifications générales des instruments de mesure et des procédures de gestion des données.
  - 3.2 Identification des indicateurs de performance et de la périodicité de leur mesure pour la revue des politiques liée à chaque composante.
  - 3.3 Spécification des modalités de gestion du projet de sécurité routière.

### **Méthodologie**

L'annexe 1 présente les principes directeurs des interventions et réformes les plus prometteuses dans le cadre d'un corridor.

L'annexe 2 présente la marche à suivre et les listes de contrôle pour l'évaluation des capacités de mise en œuvre d'un choix d'interventions et de réformes conformes aux meilleures pratiques (Résultat 2.2) et la mise au point des interventions et réformes proposées dans le cadre du corridor (Résultat 2.3).

L'annexe 3 présente des exemples d'indicateurs de performance (Résultat 3.1).

L'annexe 4 présente des orientations sur les modalités de gestion de projet (Résultat 3.3).

### **Calendrier des activités**

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

Il est attendu que ces activités se réalisent en suivant les phases et étapes du présent guide. La première étape spécifie, dans l'esprit des meilleures pratiques, les interventions, les réformes, les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion de projet suffisantes pour la préparation d'une idée de projet complet et réalisable. La seconde étape passe, après approbation de l'idée de projet, à la définition détaillée des composantes du projet.

### **Expérience et qualifications professionnelles requises**

*Spécialiste en gestion de la sécurité routière*

Spécialiste en gestion de la sécurité routière de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience dans la conception et la mise en œuvre de stratégies régionales et nationales de

sécurité routière. Il/elle doit pouvoir montrer sa capacité à collaborer au plus haut niveau avec les organismes chefs de file et les administrations liées à la sécurité routière.

*Spécialiste en diagnostic de sécurité routière*

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience dans l'analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluations quantitatives des projets et des résultats liés à la sécurité routière est essentielle. Une expérience en analyses de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitable.

*Spécialiste en suivi et évaluation*

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience dans la conception et la mise en œuvre de systèmes de suivi-évaluation de la circulation, des véhicules et des usagers dans l'environnement routier. La connaissance des méthodes d'échantillonnage et des instruments de mesure correspondants est nécessaire. L'expérience en suivi-évaluation de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitable.

*Groupe exécutif : une aptitude à coopérer avec des hauts fonctionnaires de l'État et de leurs homologues en pleine confiance est essentielle.*

## Annexe 1 : Composantes génériques d'un projet de sécurité routière dans un corridor

### 1. Priorités d'intervention

<i>Éléments de base</i>	<i>Budget indicatif</i>
<b>Amélioration systématique de la sécurité des infrastructures</b> Les aménagements concernent les collisions frontales, les sorties de route, les piétons et les cyclistes. L'inspection systématique de la sécurité du corridor/tronçons menée par le Programme international d'évaluation de l'infrastructure routière permettra d'identifier les priorités d'investissement dans les équipements de sécurité routière selon le principe du <i>système sûr</i> pour lutter contre ces types d'accidents. Les méthodes classiques de traitement des points noirs dans les corridors à haut risque ne sont pas recommandées.	10 % du budget total des infrastructures <sup>a</sup>
<b>Programmes généraux de mise en application des règles de sécurité routière basés sur la dissuasion</b> Des campagnes renforcées de prévention routière dans les corridors peuvent être montées pour promouvoir des mesures dissuasives plus efficaces et assurer un plus grand respect des normes et des règles régissant les véhicules et l'usage de la route. Ces mesures porteront sur l'excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de la drogue, le non-respect du port de la ceinture ou du casque de sécurité, la conduite en état de fatigue et l'utilisation de véhicules utilitaires dangereux (liée notamment à l'éclairage et aux surcharges). Cette composante peut donner lieu à la mise en place d'une patrouille de police pilote spécialement formée et équipée pour assurer la sécurité des corridors.	Activité de la police routière : 20 % du budget total de la police routière affectés à la zone du corridor <sup>b</sup>
<b>Campagnes de publicité et de sensibilisation</b> Les campagnes de marketing social contribueront à améliorer la sensibilisation à la sécurité et à appuyer les programmes de mise en application des règles de sécurité routière basés sur la dissuasion. Ces campagnes cibleront toutes les parties concernées et feront usage de tous les médias appropriés, en tenant compte du niveau d'alphabétisation des populations et des besoins linguistiques au niveau local. Les médias locaux comprendront la télévision, la radio, les journaux, les panneaux d'affichage et les affiches. Les opportunités offertes par les manifestations culturelles et autres cadres similaires peuvent servir à diffuser les messages forts.	Campagnes publicitaires et de sensibilisation : 5 % au moins du budget consacré à la police routière.
<b>Programmes de développement communautaire et de promotion de la responsabilité sociale des entreprises</b> Des programmes renforcés d'éducation sur le lieu de travail, dans les écoles et au sein des communautés seront élaborés et exécutés dans les zones riveraines du corridor. Ces programmes seront intégrés aux campagnes de renforcement du code de la route et de marketing social. La nouvelle norme ISO 39001 pour un système de gestion de la sécurité routière offrent un moyen pour les grandes entreprises commerciales situées le long du corridor ou utilisant régulièrement le corridor de monter des projets pilotes.	

### Amélioration des soins et des services d'urgence

Des services renforcés d'assistance après un accident peuvent être mis au point et fournis dans les corridors et les zones riveraines pour accroître les chances de survie et de guérison des victimes de la route. Ces services pourraient comprendre :

- Des cours de secourisme pour les personnes (autres que les professionnels de la santé) les plus susceptibles d'être le témoin d'un accident (chauffeurs de taxi, commerçants, agents de la police).
- Des dispositifs d'intervention d'urgence
- La création de registres des traumatismes
- Des systèmes informatiques de suivi des accidents de la route dans les établissements de santé.

Les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>d</sup> peuvent aider à la mise en place de ces services.

---

a. Le Plan mondial de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020, ainsi que les déclarations régionales (comme celles de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique par exemple), estiment qu'un minimum de 10 % des investissements routiers devrait servir à la sécurité routière.

b. Les bonnes pratiques de police de la sécurité routière qui, combinées au marketing social, permettent d'obtenir les meilleures retombées des dépenses (voir par exemple Bliss et al. 1998), et représentent environ 20 % du budget total de la police pour le corridor et, avec des traitements intégrés de l'infrastructure, ces dépenses représenteraient environ deux tiers du reste des coûts du projet.

c. ISO (2012).

d. Mock et al. (2004) ; Sasser et al. (2005).

## 2. Réformes des politiques de sécurité routière dans les corridors

---

### Éléments de base

### Budget indicatif

---

#### Véhicules utilitaires lourds

Le trafic des véhicules utilitaires lourds (transport de marchandises et de passagers) dans les corridors des PFR-PRI suscitent de réelles préoccupations de sécurité dues à des facteurs de risque tels que la vitesse, la surcharge et le manque de visibilité. Un examen systématique indépendant des normes internationales de sécurité permettrait d'évaluer les mesures proposées à moyen et à long terme. Des mesures telles que l'introduction de pèse-essieux mobiles seraient aussi un moyen externe d'améliorer la sécurité routière.

1 à 2 millions de dollars

#### Conducteurs de véhicules utilitaires lourds

Les normes applicables aux conducteurs de véhicules utilitaires lourds sont aussi source de préoccupation pour les autorités de gestion de corridor, en raison de leur comportement dangereux, conséquence du laxisme des conditions de délivrance de permis de conduire, du non-respect des règles fondamentales de sécurité, et de tracé de route insuffisamment explicites. Un examen systématique et indépendant des normes internationales de conduite des poids lourds permettrait d'évaluer les diverses options d'harmonisation régionale à moyen et à plus long terme.

### **Normes de performance de la sécurité des infrastructures**

Les normes actuelles de conception des intersections et du passage d'une voie rapide à une zone à faible vitesse exigent des usagers vulnérables qu'ils rivalisent avec des véhicules plus rapides et plus imposants. Les conséquences en sont tragiques. Seule la solution du « système sûr » recommandée par la Banque mondiale et les organisations internationales d'aide au développement encourage des méthodes de conception et d'exploitation susceptibles de réduire les dangers inhérents au système de transport routier. Un examen systématique des lois qui régissent la conception technique, l'exploitation et la gestion des infrastructures routières déterminera la priorité accordée à la sécurité des usagers de la route et les rôles, les compétences et les obligations des administrations routières. Il faudra accorder une place particulière aux exigences de limitation de vitesse, à la conception des routes de manière à protéger les usagers vulnérables, à l'utilisation connexe de dispositifs d'audit et de notation de sécurité, et à la sécurité des zones de travaux. Une interface entre cette activité et le projet d'infrastructure mis en relief dans la composante 1 sur le corridor serait souhaitable.

---

### **3. Systèmes de suivi-évaluation du corridor**

---

*Éléments de base*

*Budget indicatif*

---

#### **Objectifs de performance**

Un cadre de gestion des performances est nécessaire pour les projets de corridor qui servira à établir et mesurer les objectifs de performance à long et à moyen terme. Ces objectifs seront les résultats finaux, intermédiaires<sup>f</sup> et les réalisations<sup>g</sup>. Les objectifs de performance doivent être ambitieux et le projet doit à chercher à déterminer ce qui est réalisable en appliquant systématiquement les mesures à suivre dans le cadre d'un apprentissage par la pratique.

3 à 4 millions de dollars

#### **Évaluation des résultats et enquêtes périodiques**

Tout doit être mis en œuvre pour avoir des estimations de base fiables. Ce qui suppose d'incorporer les données de la police à celles du secteur de la santé et des résultats obtenus par l'iRAP, tout en réalisant des enquêtes périodiques sur les vitesses, la conduite en état d'ivresse, le port du casque, etc. (voir le tableau 6.2).

#### **Établissement de rapports**

Il est important de convenir rapidement des modalités d'établissement de rapports sur la gestion, l'évaluation et le suivi du projet. L'ensemble des partenaires doivent en approuver la procédure, le contenu et le calendrier de soumission.

---

e. Les résultats finaux peuvent être décrits comme une vision à long terme du futur système de sécurité routière (comparable à la « Vision Zéro » de la Suède et adoptée par L'Union européenne pour qu'il n'y ait quasiment plus de tués sur la route d'ici à 2050 et au principe de « sécurité durable » adopté par les Pays-Bas pour prévenir les accidents de la route) et comme objectifs à court terme, les résultats s'expriment en termes de coûts sociaux, de décès et traumatismes graves présentés en valeurs absolues et en taux par habitants, par véhicules et par distance couverte.

f. Les résultats intermédiaires sont liés aux améliorations apportées aux résultats finaux. Les indicateurs de mesure type sont, entre autres, les vitesses moyennes, le nombre de conducteurs en état d'ivresse associés à un accident mortel a ou grave, les taux de port de la ceinture de sécurité et du casque, l'état physique ou le niveau de sécurité du réseau routier, et la norme ou le niveau de sécurité du parc automobile.

g. Les réalisations sont les aménagements physiques qui améliorent les résultats intermédiaires et finaux. Les indicateurs de mesure type sont par exemple, le nombre d'équipements de sécurité routière calculés en kilomètres, le nombre de contrôles de police pour réduire la vitesse des véhicules et le nombre de contrôles de sécurité des véhicules. Les résultats pourraient aussi correspondre à des jalons montrant qu'une étape décisive a été franchie.

#### 4. Modalités de gestion du projet envisagé par le corridor

<i>Éléments de base</i>	<i>Budget indicatif</i>
<p><b>Modalités de mise en place d'une agence chef de file</b></p> <p>La création d'une administration régionale chef de file qui assumerait efficacement les fonctions institutionnelles de gestion du projet tout en renforçant son autorité et ses partenariats, s'impose. Son rôle vital consistera à assurer des résultats en matière de sécurité routière, pour optimiser sa capacité à s'affirmer rapidement dans ce rôle et à renforcer ses capacités en conséquence. Ce processus évoluera en fonction des résultats d'estimation des capacités de gestion, qui serviront à déterminer les mesures à prendre pour lui donner une impulsion.</p>	2 millions de dollars
<p><b>Structures de coordination et modalités de fonctionnement</b></p> <p>La mise en place de dispositifs de coordination régionale associant les acteurs du projet à au moins trois niveaux de prise de décision est aussi nécessaire. Ces décisions sont prises par les responsables de l'agence chef de file, les cadres supérieurs et partenaires et parties prenantes externes. Les dispositifs élémentaires de gestion doivent inclure au minimum un comité de direction de haut niveau et réunissant des responsables de l'administration, un groupe de travail composé de cadres supérieurs et un groupe consultatif élargi de haut niveau et comprenant des représentants du secteur et des communautés. Ces groupes bénéficieraient de l'aide d'experts et de ressources mis à disposition par le canal de l'agence chef de file, motivée par les résultats d'estimation des capacités.</p>	
<p><b>Promotion du projet</b></p> <p>La promotion des objectifs et réalisations du projet est vitale et doit être assurée par l'agence chef de file, par le biais du comité de direction qui prend la responsabilité de promouvoir le label et les messages de campagne de sécurité routière.</p>	

## **Annexe 2 : Marche à suivre et listes de contrôle pour l'examen des capacités d'exécution de l'organisme chef de file**

Les listes de contrôle 2-5 des Lignes directrices du GRSF sont des points de référence utiles pour l'évaluation des capacités de l'organisme à exécuter un choix d'interventions et de réformes conformes aux meilleures pratiques (Résultat 2.2) et à affiner des interventions et réformes (Résultat 2.3)—voir Bliss et Breen (2009).

Les quatre listes de contrôle ci-dessous du processus d'examen des capacités de gestion de la sécurité routière 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.

**Liste de contrôle 1 : Planification, conception, exploitation et utilisation du corridor de transit**

<i>Question</i>	<i>Oui</i>	<i>En partie</i>	<i>En cours</i>	<i>Non</i>
Des normes et règles de sécurité détaillées et assorties d'objectifs de performance ont-elles été établies pour la planification, la conception, l'exploitation et l'utilisation du corridor et ainsi obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?				
Les limites de vitesse dans le corridor correspondent-elles aux principes de conception d'un système sûr afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?				
Existe-t-il des mécanismes de conformité dans le corridor pour assurer le respect des normes et règles de sécurité spécifiques afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ? <input type="checkbox"/> Évaluation de l'impact sur la sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Audit de sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Inspection de sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Notation de sécurité routière ? <input type="checkbox"/> Gestion des points noirs ? <input type="checkbox"/> Gestion de la sécurité du réseau ? <input type="checkbox"/> Gestion de la vitesse ? <input type="checkbox"/> Gestion de l'alcoolémie ? <input type="checkbox"/> Gestion du port de la ceinture de sécurité ? <input type="checkbox"/> Gestion du port du casque de sécurité ? <input type="checkbox"/> Gestion de la fatigue ?				
Les normes et règles de sécurité applicables au corridor, ainsi que les mécanismes de conformité abordent-ils clairement les priorités de sécurité fixées pour les groupes d'utilisateurs à risque, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?  Les normes et règles de sécurité applicables au corridor, ainsi que les mécanismes de conformité sont-ils performants par rapport aux bonnes pratiques internationales ?				

**Liste de contrôle 2 : Entrée et sortie des véhicules du corridor de transit**

Question	Oui	En partie	En cours	Non
<p>Un ensemble de normes et de règles de sécurité assorti d'objectifs de performance a-t-il été établi pour réglementer l'entrée et la sortie des véhicules et équipements de sécurité connexes dans le corridor, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Véhicules à usage privé ?</li> <li><input type="checkbox"/> Véhicules utilitaires ?</li> <li><input type="checkbox"/> Véhicules à usage public ?</li> <li><input type="checkbox"/> Casques de motocyclette ?</li> <li><input type="checkbox"/> Casques de vélo ?</li> </ul>				
<p>Pour chaque catégorie de véhicules et d'équipement de sécurité (privé, utilitaire, transport public, casques) des mécanismes de conformité ont-ils été mis en place pour assurer l'adhésion aux normes et règles spécifiques afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Certification de la conformité des véhicules ?</li> <li><input type="checkbox"/> Inspection de véhicules ?</li> <li><input type="checkbox"/> Homologation des casques ?</li> </ul>				
<p>Les normes et règles de sécurité applicables au corridor de transit, le dispositif d'application et les enquêtes de notation de la sécurité connexes abordent-ils clairement les priorités de sécurité fixées pour les groupes d'usagers à risque, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <p>Les normes et règles de sécurité applicables au corridor, ainsi que les mécanismes de conformité connexes et les enquêtes de notation qui s'y rapportent sont-ils performants par rapport aux pratiques internationales ?</p>				

**Liste de contrôle 3 : Entrée et sortie des usagers du corridor de transit**

Question	Oui	En partie	En cours	Non
<p>Des normes et règles de sécurité détaillées, ainsi que des objectifs de performance associés ont-ils été fixés pour réglementer l'entrée et la sortie des conducteurs dans le corridor, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs et passagers de véhicules à usage privé ? <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Voitures</li> <li><input type="radio"/> Poids lourds ?</li> <li><input type="radio"/> Cyclomoteurs ?</li> <li><input type="radio"/> Motocyclettes ?</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules utilitaires ?</li> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules à usage public ? <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Taxis ?</li> <li><input type="radio"/> Autobus ?</li> <li><input type="radio"/> Véhicules non motorisés ?</li> </ul> </li> </ul>				
<p>Pour chaque catégorie de conducteur (privé, utilitaire, transport public) des mécanismes de conformité ont-ils été mis en place pour assurer l'adhésion aux normes et règles spécifiques, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Examen de conduire ?</li> <li><input type="checkbox"/> Contrôles en bord de route ?</li> </ul>				
<p>Les normes et règles de sécurité applicables au corridor, ainsi les mécanismes de conformité connexes abordent-ils clairement les priorités de sécurité fixées pour les groupes d'usagers à risque, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Jeunes conducteurs jeunes ?</li> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs âgés ?</li> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules utilitaires ?</li> <li><input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules à usage public ?</li> </ul>				
<p>Les normes et règles de sécurité spécifiques, ainsi que les mécanismes de conformité connexes sont-ils performants par rapport aux bonnes pratiques internationales ?</p>				

**Liste de contrôle 4 : Soins et rééducation des blessés sur le corridor de transit**

<i>Question</i>	<i>Oui</i>	<i>En partie</i>	<i>En cours</i>	<i>Non</i>
<p>Des normes et de règles de sécurité détaillées, ainsi que des objectifs de performances associés ont-t-ils été fixés pour réglementer les soins et la rééducation des blessés sur le corridor, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p> <p><input type="checkbox"/> Soins pré-hospitaliers ?</p> <p><input type="checkbox"/> Soins hospitaliers ?</p> <p><input type="checkbox"/> Soins de longue durée ?</p>				
<p>Pour chaque catégorie de services aux blessés (soins pré-hospitaliers, hospitaliers et de longue durée), des mécanismes de conformité ont-ils été mise en place pour assurer l'adhésion aux normes et règles de sécurité spécifiques, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p>				
<p>Les normes et règles de sécurité spécifiques au corridor, ainsi que mécanismes de conformités connexes abordent-ils clairement les priorités de sécurité fixées pour les groupes d'usagers à risque, afin d'obtenir l'orientation souhaitée vers les résultats ?</p>				

**Annexe 3 : Exemples de mesures de performance de sécurité routière pour un projet de corridor**

<i>Catégorie</i>	<i>Exemple d'évaluation possible</i>
Risques	Volume de trafic par catégorie de véhicules et d'usagers
Résultats finaux	Décès et traumatismes enregistrés par la police Données des hôpitaux sur les décès et traumatismes enregistrés par les autorités sanitaires Autres sources d'information sur les décès et les traumatismes
Résultats intermédiaires	Vitesses moyennes des véhicules par catégorie de routes, en été et en hiver Taux d'utilisation de la ceinture de sécurité par le conducteur et les passagers, sièges avant et sièges arrière Taux d'utilisation du dispositif de retenue d'enfants Taux d'utilisation du casque motocycliste, conducteur et passager Taux d'alcoolémie excessif Niveau d'affaiblissement des capacités par la drogue Résistance au dérapage des surfaces de chaussée Évaluation de la sécurité des infrastructures routières (système de notation des risques et de la protection établi par l'IRAP) Respect des normes de contrôle par les véhicules Notation de la sécurité des véhicules en cas de collision Rappel auprès du public cible et évaluation de la pertinence des messages de campagne publicitaire Comportement de la population à l'égard de la sécurité routière
Résultats découlant de l'intervention	Délai moyen d'intervention des services médicaux d'urgence Nombre de traitements en ingénierie de la sécurité par tronçon du réseau routier Nombre d'heures consacrées par la police à faire respecter la réglementation en ciblant les comportements à haut risque Nombre d'avis d'infraction émis par la police Fréquence et portée des campagnes de publicité dans les médias pour aider la police à faire respecter la réglementation Nombre d'heures d'activités d'éducation menées dans les écoles Nombre de permis de conduire délivrés et d'examens administrés Nombre de véhicules contrôlés Nombre d'interventions des services médicaux d'urgence dues à des accidents de la circulation

#### **Annexe 4 : Modalités de gestion de projet**

La coordination de l'exécution du projet appartient aux fonctions principales de gestion de projet qui nécessite l'engagement des trois niveaux de prise de décision et de consultation : responsables de l'organisme chef de file, ses cadres supérieurs et les partenaires et parties prenantes externes.

Les structures de coordination comportent :

- Un groupe exécutif de haut niveau composé des dirigeants des organismes participant au projet.
- Un groupe de travail composé des cadres supérieurs des mêmes organismes.
- Un groupe consultatif réunissant tous les membres du groupe de travail, ainsi que des représentants du secteur privé et de la communauté en général.

Ces structures reçoivent l'appui d'expertise et bénéficient de ressources mises à disposition par le canal de l'organisme chef de file. Logiquement, il faudrait que l'organisme chef de file préside le groupe exécutif et le groupe de travail et assure la tenue de rencontres régulières et fructueuses.

Le groupe exécutif doit se réunir environ quatre fois par an pour suivre l'évolution du projet telle que rapportée par le groupe de travail, prendre les décisions nécessaires et au besoin donner des orientations et conseils.

Le groupe de travail se réunit à intervalle plus régulier pour coordonner l'exécution du projet au jour le jour et la préparation des rapports d'avancement à présenter au groupe exécutif. Enfin, le groupe consultatif doit se réunir comme de besoin pour se pencher sur les questions liées au projet nécessitant la contribution du secteur privé et de la population.