

## Termes de référence

### Questionnaire 2005 du SSATP sur la sécurité routière

#### 1. Contexte et justification d'une intervention du SSATP

On estime que dans le monde entier, près de 1,2 million de personnes meurent chaque année dans des accidents de la route et le nombre de blessés pourrait atteindre jusqu'à 50 millions<sup>1</sup>. Selon les données de l'OMS pour 2002, les traumatismes dus aux accidents de la route sont à l'origine de 2,1 % de tous les décès enregistrés dans le monde et constituent la onzième cause de mortalité. Bien qu'en chiffres absolus l'Afrique ne détiennent pas le record des décès imputables aux accidents de la route, le taux de mortalité par habitant (28,3 décès pour 100,000) y est plus élevé que partout ailleurs.

Dans l'ensemble, les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière sont en augmentation dans le monde entier. Dans les pays à revenu élevé, on constate une baisse du nombre des accidents depuis les années '70, mais dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ce chiffre est en nette augmentation. Environ 85 % des décès liés aux accidents de la route se sont produits dans les pays en développement et les pays en transition d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine et du Moyen-Orient. En Afrique subsaharienne, on estime qu'en l'an 2000, il y a eu entre 62.000 et 82.000 décès imputables aux accidents de la route. Bien que tous les usagers de la route soient exposés à des risques, certains d'entre eux sont plus vulnérables, notamment les piétons et les conducteurs de deux roues qui courent les plus grands risques. Ensemble, ils représentent environ 80 % de toutes les pertes en vies humaines imputables aux accidents de la route.

Le coût de tels accidents en Afrique est estimé à 3,7 milliards de dollars. Des études ont montré que le taux de rentabilité d'un investissement qui aurait pour objet de réduire les

---

<sup>1</sup> Hyder, A., A., Jarawan, E., Mathers, C., Mohan, D., Peden, M., Scurfield et R., Sleet, D. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Genève: Organisation mondiale de la santé.

accidents pourrait être très élevé et qu'il existe clairement une volonté de mettre en oeuvre des mesures en ce sens. Puisque le coût des accidents n'est à la charge d'aucune organisation en particulier, aucuns des secteurs concernés n'ont placé la sécurité routière au rang de leurs priorités. L'entretien, par exemple, est considéré comme prioritaire dans le secteur des transports, de même que le SIDA est la priorité dans le secteur de la santé.

Le SSATP aide les pays d'Afrique subsaharienne à formuler et à mettre en oeuvre des politiques de transport appropriées et depuis la réunion annuelle du SSATP en 2004, à Addis Abeba, la sécurité routière est devenue un de ses domaines de préoccupation essentiels. De l'avis général des participants à Addis, le SSATP, par le biais de ses réseaux de diffusion du savoir et au vu de ses références en matière de partenariats, peut ajouter de la valeur aux travaux des principaux intervenants dans le domaine de la sécurité routière, GRSP, CSIR, AIPCR, OMS.

La question de la sécurité routière est complexe et fait intervenir plusieurs composantes telles que les politiques, le financement, l'engagement explicite de plusieurs secteurs, la législation, les soins médicaux, l'exécution, la conception, les véhicules, l'éducation, etc. Le défi consiste à faire en sorte que toutes ces composantes aillent dans le même sens.

## **2. Objectifs de la mission de consultant**

Le principal objectif est d'établir une base de référence pour la sécurité routière dans les pays membres et d'obtenir un instantané de la situation telle qu'elle se présente actuellement dans les pays en question. La base de référence fera partie d'une fiche de synthèse plus générale ou d'un document de référence sur la sécurité routière couvrant le le plus grand nombre possible de pays membres, à partir duquel le programme de sécurité routière du SSATP sera établi.

## **3. Travaux à réaliser et résultats attendus**

- Le/la consultant(e) se familiarisera avec le Questionnaire pour déterminer quelles sont les institutions à contacter.

- Le consultant devra collecter les informations auprès des institutions publiques et/ou non gouvernementales concernées par la sécurité routière.
- Le consultant devra assembler les données et fournir au besoin une analyse.
- Le consultant produira un rapport final comportant un résumé des conclusions, un questionnaire dûment rempli et les commentaires et toute autre information pertinente qui auraient pu surgir lors de la collecte des données.

Toute demande d'information ou toute question concernant cette mission de consultant devra de préférence être envoyée par courrier électronique à [jhermanson@worldbank.org](mailto:jhermanson@worldbank.org) avec copie à [taddoashong@worldbank.org](mailto:taddoashong@worldbank.org) ou en contactant M. Jonas Hermanson par télécopie au numéro +1 202 473 8326. Si un document est envoyé par voie postale, il devra être adressé à :

The World Bank  
Att: Jonas Hermanson  
Mail stop # J 7-701  
1818 H Street NW  
Washington, DC 20433  
USA.

#### **4. Durée du contrat**

Le consultant est prié de remettre le document final dans un délai de 15 jours civils après la signature du contrat.

Les services fournis ne devraient pas représenter plus de cinq journées de travail.

Le paiement interviendra lorsque le dossier soumis par le consultant aura été accepté.

#### **5. Qualifications du consultant**

Le consultant devra posséder:

- Un diplôme d'ingénieur, de statistiques, d'économie des transports, de sciences sociales ou un diplôme dans un domaine voisin et une notion de base de la gestion des données.

- Une solide maîtrise des outils de technologie de l'information et notamment du traitement des données et des tableurs.
- De bonnes connaissances de toutes les institutions s'occupant de la sécurité routière dans le pays et susceptibles de fournir les données demandées.