



Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux

Jeanne Breen
Richard Martin Humphreys
Sevara Melibaeva



SSATP
Programme de politiques
de transport en Afrique

Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux

Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux

Jeanne Breen
Richard Martin Humphreys
Sevara Melibaeva

Juin 2013

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique.

De bonnes politiques garantissant un système de de transport sûr, fiable et économique sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

* * * * *

Le SSATP a pour partenaires

- 38 pays africains
- 8 Communautés économiques régionales
- 2 institutions africaines : *CEA et CUA*
- Partenaires financiers du Deuxième plan de développement : *Commission européenne (principal bailleurs de fonds), Autriche, France, Norvège, Royaume Uni, Suède, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Organisations régionales publiques et privées

* * * * *

Le SSATP remercie les contributions et l'appui de ses pays membres et de ses partenaires.

* * * * *

Autres publications sur le site Internet du SSATP :

www.ssatp.org

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent ouvrage n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2013 Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.

Crédit Photo : Pour des routes sûres – Campagne en faveur de la sécurité routière



Austrian
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS

Table des matières

Sigles et abréviations	vii
Avant-propos	ix
Remerciements	xiii
Résumé analytique	xv
1. Introduction	1
2. Gestion de la sécurité routière dans les corridors européens	5
3. Gestion de la sécurité routière dans les corridors	13
4. Facteurs critiques de succès	19
5. Composantes génériques des projets de sécurité routière	23
6. Feuille de route d'un projet de sécurité routière dans un corridor	31
Modèles de termes de référence Assistance technique pour la définition des contours et la conception générale du projet	45
Termes de référence 1 : Capacités de l'organisme chef de file	47
Termes de référence 2 : Priorités de sécurité routière dans un corridor	55
Termes de référence 3 : Enquête iRAP et les corridors	57
Termes de référence 4 : Détail des composantes du projet	61
Modèles de termes de référence Assistance technique pour l'élaboration du plan détaillé et l'exécution du projet	75
Termes de référence 5 : Amélioration systématique de la sécurité des infrastructures	77
Termes de référence 6 : Prévention routière par la dissuasion	81
Termes de référence 7 : Publicité et sensibilisation aux contrôles de police	85
Termes de référence 8 : Programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises	89
Termes de référence 9 : Amélioration des soins après accident	93
Termes de référence 10 : Amélioration des services de secours	95
Termes de référence 11 : Véhicules utilitaires lourds	97
Termes de référence 12 : Conducteurs de véhicules utilitaires lourds	99

Termes de référence 13 : Normes de performance de sécurité des infrastructures routières _____	103
Termes de référence 14 : Appui à la gestion du projet _____	107
Termes de référence 15 : Mesure des résultats et réalisation d'enquêtes périodiques _____	109
Annexe A. Système de gestion de la sécurité routière _____	113
Annexe B. Sélection de documents stratégiques _____	115
Références _____	117

Sigles et abréviations

AEBS	Système avancé de freinage d'urgence
ARTIN	Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique
BMD	Banque multilatérale de développement
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
DRL	feux de circulation diurnes
ESC	Contrôle électronique de la stabilité
ETSC	Conseil européen pour la sécurité des transports
EuroRAP	Programme européen d'évaluation des infrastructures routières
GRSF	Fonds mondial pour la sécurité routière
IATSS	Association internationale des sciences de la circulation et de la sécurité routières
iRAP	Programme international d'évaluation des routes
IRTAD	Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route
OCDE	Organisation pour la coopération et le développement économiques
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	Organisation non gouvernementale
PFR-PRI	Pays à faible revenu et à revenu intermédiaire
PIB	Produit intérieur brut
PIN	Programme PIN ou indice de performance de la sécurité routière
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
UE	Union européenne
UNRSC	Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

Avant-propos

Les traumatismes dus aux accidents de la circulation ne cessent de s'intensifier et ont des effets dévastateurs dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire où les accidents de la route sont devenus une cause principale de décès. Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 1,24 million d'individus ont été tués sur les routes en 2010, et entre 20 et 50 millions sont chaque année victimes de blessures non mortelles liées à une collision. Les accidents de la route constituent la deuxième cause principale de décès après le VIH/SIDA chez les personnes âgées de 15 à 44 ans.

Les conséquences des accidents de la route sur la vie humaine ont propulsé la sécurité routière au premier rang des priorités du développement avec la déclaration de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 par l'Assemblée générale des Nations Unies. Le Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière s'est assigné l'objectif ambitieux de stabiliser et de réduire les prévisions de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2020. Des objectifs comparables ont également été établis à l'échelon régional. En 2006, les ministres des Transports de la région Asie et Pacifique se sont fixés comme objectif de réduire de 600 000 le nombre d'accidents mortels d'ici à 2015. Le Plan d'action africain pour la sécurité routière 2011-2020 vise à réduire de moitié le nombre de décès d'ici à 2020. Dans la déclaration finale de Rio+20 faite à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable en 2012, les agences multilatérales de développement se sont engagées à mobiliser plus de ressources à la sécurité routière pour aider les pays à atteindre les objectifs fixés.

C'est dans le cadre de cet effort planétaire que l'OMS a endossé un rôle de coordination des actions liées à la sécurité routière au sein du système des Nations Unies et a établi le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dispositif consultatif pour faire face aux problèmes de sécurité routière dans le monde et mettre en application les recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Le rapport de

situation sur la sécurité routière dans le monde de 2013, publié par l'OMS sert de référence pour le suivi des progrès accomplis durant la Décennie d'action.

La majorité des accidents mortels de la route ont lieu sur à peine 10 % du réseau routier, notamment sur les corridors régionaux où le trafic est dense—environnements routiers non réglementés et à trafics et vitesses mixtes. Ces corridors routiers jouent un rôle central pour le développement et plus précisément pour le commerce, la croissance économique et l'intégration régionale. Ils posent cependant un énorme problème de sécurité routière, en raison du volume et de la nature des activités de transport long-courrier, un problème aggravé par la présence de modes de transport non motorisés, de zones de passage de bétail ou autres animaux et d'habitats humains le long des corridors. Toutes ces raisons se traduisent par un taux de traumatismes qui varie entre 20 et 30 pour 100 000 habitants le long du corridor Abidjan-Lagos par exemple, contre moins de 4 pour 100 000 habitants dans des pays tels que les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni qui tous affichent les meilleurs résultats dans le domaine de la sécurité routière.

Très souvent, les efforts d'amélioration menés dans le cadre de projets de corridor mis en œuvre dans les pays en développement sont compromis par les risques de collision et le nombre d'accidents qui augmentent. La suppression des barrières commerciales contribue à l'accroissement des échanges et par suite à l'augmentation du trafic de poids lourds et donc des risques d'accident. L'amélioration des infrastructures physiques le long de ces corridors permet aux conducteurs de rouler plus vite et d'augmenter les volumes de trafic, ce qui en retour fait augmenter les risques d'accidents. Les opérations de sécurité routière doivent donc faire partie intégrante de tout projet d'amélioration des corridors régionaux pour maximiser l'efficacité des investissements consentis par les États, les banques multilatérales de développement et les agences de développement.

Le présent guide apporte d'importants éléments de réponse à la question de la gestion de la sécurité routière dans les corridors régionaux. Mis au point conjointement par le SSATP et la Banque mondiale, ce guide a pour objet de faciliter la prise en compte systématique de la sécurité routière dans les programmes de corridors régionaux. Il propose une marche à suivre et une panoplie d'outils assortis de modèles de termes de référence pour aider à identifier, préparer et mettre en œuvre des projets de sécurité routière efficaces dans les corridors régionaux, en s'inspirant des leçons de l'expérience et des meilleures pratiques internationales. Ce guide suit un plan méthodique pour répondre directement aux besoins priori-

taires de sécurité routière des corridors d'une manière rationnelle et itérative pouvant s'appliquer à l'Afrique, mais aussi aux autres régions en développement.

Ce guide fait pendant aux outils actuels d'évaluation et de gestion des opérations de sécurité routière à l'échelon national (tel par exemple, le document publié par le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale *Lignes directrices pour l'analyse de capacité en sécurité routière et projets de système sûr*). Il fournit des orientations spécifiques sur l'intégration et la généralisation des interventions de sécurité routière dans les projets de corridor financés par les bailleurs de fonds. Les recommandations et outils qu'il contient devraient aider les pays et les experts en sécurité routière à réaliser cet objectif.

Le guide non seulement arrive en temps opportun mais va permettre de faire avancer la question de la sécurité routière dans les institutions de développement ; il est l'un des exemples de partenariat mis en place pour atteindre l'objectif du Plan mondial pour la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière.



Etienne Krug

Directeur, Département Prévention de la violence, du traumatisme et infirmité
Organisation mondiale de la santé

Remerciements

Les auteurs remercient Jean-Noel Guillossou, responsable du Programme SSATP et les partenaires financiers sans l'appui desquels la préparation du présent guide n'aurait pas été possible. Ils remercient également Monique Desthuis-Francis, chargée des publications SSATP, pour son attention sans faille aux détails, qui a largement contribué à améliorer la qualité du document.

Les remerciements des auteurs s'adressent également à Supee Teravaninthorn, Chef sectoriel de l'unité Transport pour l'Afrique, Anca Dumitrescu, Spécialiste principal du Transport, Olivier Hartmann, Spécialiste principal de la Facilitation des échanges, Nicolas Peltier-Thiberge, ancien économiste principal en Infrastructure, Peter Ngwa Taniform, Spécialiste senior du Transport, Marc Sanford Shotten, Spécialiste senior du Transport, Justin Runji, Spécialiste senior du Transport, à la Banque mondiale ; sans oublier Per Mathiasen, ancien consultant du SSATP, Victor Ako Mengot, ancien consultant de la Banque mondiale ; Said Dahdah, Spécialiste senior du Transport, Stefan Atchia, Spécialiste principal des Politiques de transport et Girma B. Bezabeh, Ingénieur spécialiste du Transport, à la Banque africaine de développement ; et enfin Kazushige Endo, Ingénieur principal à la Banque mondiale.

La production de ce guide a également bénéficié des suggestions et observations de Tony Bliss, ancien Spécialiste principal de la sécurité routière à la Banque mondiale et co-auteur avec Jeanne Breen de la publication du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) *Analyse de capacité en sécurité routière et projets de système sûr*, dont s'inspire largement le présent ouvrage.

Les auteurs sont reconnaissants à Stefano Campagnola de l'unité Sécurité routière de la Commission européenne, Steve Lawson et Rob McInerny de l'iRAP, et Joanne Marden d'EuroRAP pour les références et importantes données fournies.

Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux

Enfin, ils tiennent à exprimer leurs remerciements à Margaret Mary Peden de l'Organisation mondiale de la santé et à Tawia Addo-Ashong, Coordinatrice du programme GRSF à la Banque mondiale, pour leur appui à la promotion du guide.

Résumé analytique

Préparé conjointement par la Banque mondiale et le SSATP, le présent guide inspiré des meilleures pratiques internationales porte sur l'identification, la préparation et l'exécution de projets de sécurité routière dans les corridors de transit. Plusieurs raisons ont motivé la préparation de ce guide et des principaux volets qui l'accompagnent.

Contexte mondial de la gestion de la sécurité routière dans les corridors de transit

Traumatismes dus aux accidents de la route en forte augmentation

Le rythme de motorisation sans précédent que connaissent les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (PFR-PRI) provoquent une forte accélération du nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation généralement cause de décès prématurés et d'invalidité. Les personnes vulnérables et les hommes économiquement actifs en sont les principales victimes. Selon les estimations, le coût socioéconomique de ces traumatismes se situe entre 1 et 7 % de leur PIB.

Gestion de la sécurité routière : une urgente priorité de développement

L'étendue réelle et prévisionnelle des traumatismes graves, le coût socioéconomique et autres effets qui en résultent placent la sécurité routière en tête des priorités du développement international. En réponse à ce défi sans précédent, les organisations internationales appellent les PFR-PRI à adopter d'emblée et sans tarder les méthodes conformes aux meilleures pratiques pour leur éviter d'emprunter la voie coûteuse en termes de perte de vies et de traumatismes d'une évolution graduelle adoptée par les pays développés. La Décennie d'action des Nations Unies en faveur de la sécurité routière 2011-2020 a fixé des objectifs très ambitieux—sauver cinq millions de vies humaines, éviter 50 millions de traumatismes graves et faire reculer le coût socioéconomique de trois mille milliards de dollars d'ici à 2020 (UNRSC 2011b)¹. Le plan mondial qui l'accompagne encourage les PFR-PRI à adopter une approche pour un *système sûr* (UNRSC 2011a).

¹ Sauf indication contraire, les montants en dollars sont exprimés en dollars des États-Unis.

Cibler les corridors de transit pour les investissements dans la sécurité routière

Cibler les corridors et les routes interurbaines, autrement dit les routes à grande circulation, est la meilleure façon d'obtenir des résultats en matière de sécurité routière. Les corridors, stratégiquement prioritaires, attirent des investissements considérables et se prêtent particulièrement bien aux interventions ciblées. Près de la moitié des accidents mortels se produisent en effet sur à peine 10 % du réseau routier. Ces axes routiers sont caractérisés par un volume de trafic et des vitesses élevés, mais sont aussi des environnements routiers non réglementés et à trafics et vitesses mixtes. Il s'agit donc d'obtenir à l'échelle mondiale de meilleurs résultats régionaux, un effort appuyé par des commissions économiques régionales de plus en plus actives.

Les bénéfices potentiels attendus de ces projets d'investissement calqués sur les exemples de bonnes pratiques seraient considérables. Selon le Programme international d'évaluation des routes (iRAP), si les opérations de traitement ciblaient ne serait-ce que 10 % des routes les plus fréquentées en consacrant qu'une infime partie des budgets d'infrastructure, 1,7 million de décès et de traumatismes graves pourraient être évités chaque année, et permettrait de réduire de quelque 270 milliards de dollars par an le coût des accidents de la route. En ciblant ces corridors, les autorités nationales et régionales se donnent les moyens de renforcer rapidement les capacités de gestion de la sécurité routière et d'améliorer les résultats en un temps record. L'objectif régional de l'Union africaine est de devenir le meilleur exemple au monde de bonne pratique en matière de sécurité routière dans le cadre du Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique (ARTIN) à l'horizon 2030². Conformément aux objectifs du Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière, le Plan d'action africain de la Décennie en faveur de la sécurité routière recommande que les États membres réservent 10 % des investissements routiers et 5 % des dépenses d'entretien à la sécurité routière.

Guide pour les corridors de transit

Le présent ouvrage a pour objectif de proposer des lignes directrices pour que la sécurité routière fasse systématiquement partie intégrante des projets de corridors

² PIDA, NEPAD, Union africaine (2011). Programme pour le développement des infrastructures en Afrique : Interconnecter, intégrer et transformer un continent.

mis en œuvre dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. L'ouvrage commence par 1) mettre en évidence les meilleures pratiques pour la gestion de la sécurité routière dans les corridors régionaux ; 2) présente ensuite une synthèse des capacités actuelles de gestion de la sécurité routière dans les corridors de transit des PRF-PRI ; 3) détermine les principaux facteurs de succès ; 4) définit les caractéristiques générales des projets porteurs des meilleures pratiques ; 5) propose une feuille de route pour la préparation des projets et enfin, 6) met à disposition une série de termes de références et outils d'aide à la mise en place des projets.

Un complément du guide de gestion de la sécurité routière de la Banque mondiale

Le choix récent porté par la Banque mondiale sur les projets de sécurité routière basés sur le principe du « système sûr » rompt avec les approches antérieures. Les investissements dans la sécurité routière visent à inscrire les efforts de renforcement des capacités nationales dans des programmes d'investissement systématiques, mesurables et guidés par l'obligation de rendre des comptes. Ces programmes permettent non seulement d'accélérer le transfert des connaissances en matière de sécurité routière, mais aussi de renforcer les capacités des pays partenaires et parties prenantes, et de produire rapidement des résultats aux endroits ciblés à haut risque, afin de disposer de bases de comparaison pour passer à l'étape d'investissement suivante. Ce nouveau guide apporte un complément aux directives nationales existantes, s'attaque directement aux priorités de sécurité routière des corridors de transit (en prenant en compte la complexité des approches régionales) et proposent une démarche sur mesure et pragmatique.

Les meilleures pratiques de gestion de la sécurité routière dans les corridors de transit

La gestion de la sécurité routière du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) de l'Union européenne pourrait servir de modèle de comparaison pour les réseaux régionaux en développement des PRF-PRI. Les résultats atteints par le programme RTE-T ne sont plus à démontrer et s'expliquent par une bonne intégration de systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière et de cadres institutionnels régionaux solides qui favorisent l'intégration économique et sociale. Si le dispositif est complexe, il montre bien toutefois que les programmes de gestion régionaux et nationaux convergent, grâce aux meilleurs opérateurs dans le monde. Le souci d'obtenir des résultats clairs et ambitieux s'appuie sur des capacités institutionnelles de gestion bien en place et sur l'expérience.

Comparaison des capacités de gestion de la sécurité routière dans les corridors des PFR-PRI et des régions

Comparées aux meilleures pratiques internationales, les capacités existantes de gestion de la sécurité routière dans les PFR-PRI constituent un redoutable obstacle à l'amélioration de la sécurité routière dans les corridors de transit. La défaillance des fonctions de gestion institutionnelle et l'insuffisance des interventions sont flagrantes et expliquent les piètres résultats jusqu'ici obtenus. Il faut d'abord trouver des solutions à ce problème avant de pouvoir intégrer les questions de sécurité routières aux stratégies d'aide aux régions et aux pays, et pour lui donner la place qu'elle mérite dans les besoins d'investissement du secteur des transports. L'absence de méthodes conformes aux meilleures pratiques pour mettre en place les équipements de sécurité routière est particulièrement notable dans les interventions menées dans les PFR-PRI. Ces méthodes comprennent : 1) une hiérarchisation (classification) claire des routes urbaines et rurales, pour établir un lien entre fonction de la route, limitation de vitesse et normes de conception, et pour séparer le trafic inverse sur les routes à grande circulation pour éviter les collisions frontales ; 2) l'aménagement d'accotements de protection là où cela est possible pour éviter les sorties de route ; 3) l'imposition de vitesses de sécurité aux intersections pour réduire le nombre de décès et traumatismes graves dus aux collisions latérales et 4) l'imposition de seuils de vitesses de sécurité sur les routes et rues à usage mixte et présentant des dangers où il peut s'avérer difficile de séparer les automobiles des usagers vulnérables.

Examen des facteurs de succès déterminants

De nombreuses difficultés restent à résoudre avant d'obtenir des résultats durables en matière de sécurité routière. La résolution de ces difficultés passe par la prise en compte des facteurs de succès indispensables tels que le renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière par la réforme des institutions, l'accélération du transfert de connaissances grâce à l'*apprentissage par la pratique*, le recours continu à des investissements ciblé au niveau régional et national, à la coopération internationale et à l'aide au développement. La principale question est de savoir comment renforcer plus rapidement les capacités institutionnelles à gérer la sécurité routière dans les corridors pour assurer de meilleurs résultats. Lorsque les modalités institutionnelles sont insuffisantes à l'échelon régional et national (notamment au niveau des moyens de coordination et de l'agence chef de file), le projet doit pouvoir y répondre en prévoyant un processus de renforcement durable des capacités

de gestion de la sécurité routière dans le cadre du corridor mais aussi du réseau routier adjacent.

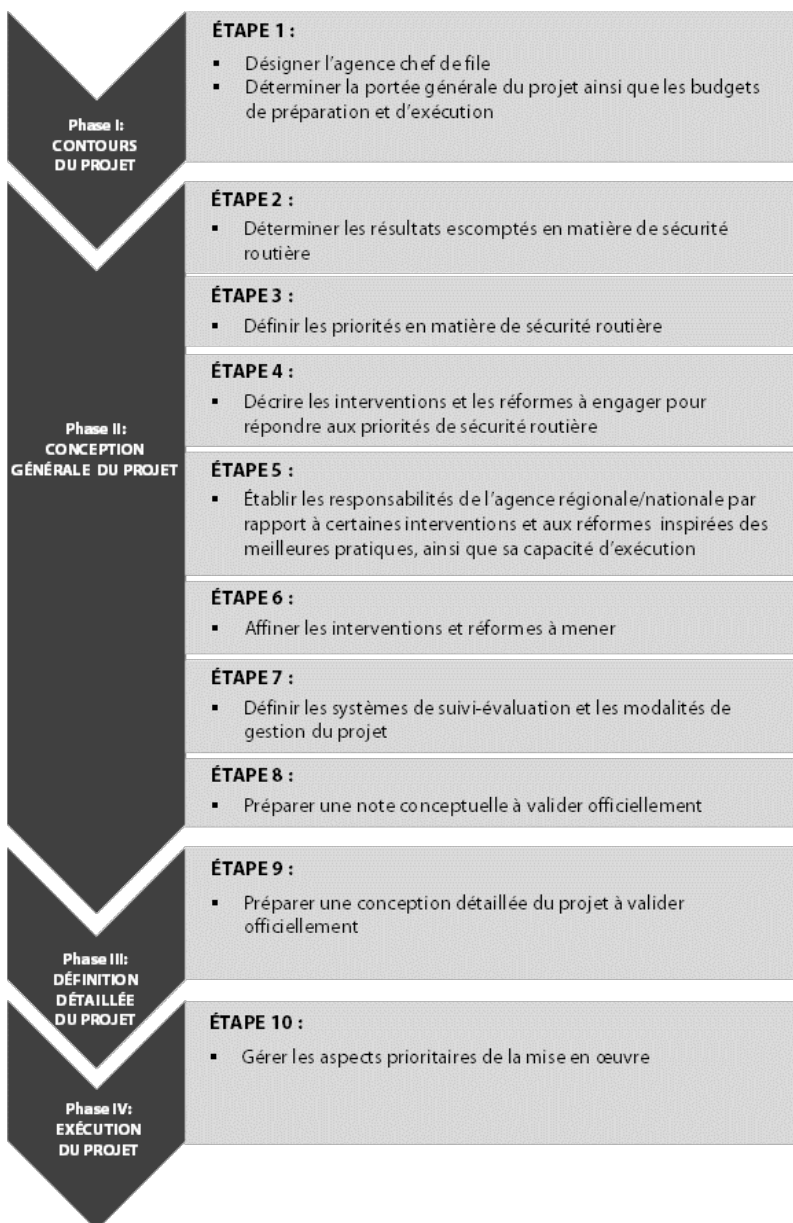
Composantes génériques d'un projet de sécurité routière dans les corridors de transit

Le présent ouvrage part d'une série de composantes connexes, qui se renforcent mutuellement et couvrent les interventions prioritaires, la réforme des politiques de sécurité routière, les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du projet. L'objectif est d'obtenir un projet qui encourage une collaboration constructive entre organismes concernés pour mener à bien des interventions multisectorielles ciblées et conformes aux meilleures pratiques, effectuer des examens de politiques et accélérer le transfert des connaissances en matière de sécurité routière. Les projets doivent être de taille suffisante pour prendre en compte les facteurs de succès identifiés et réaliser les objectifs d'intégration de la sécurité routière. Les projets indépendants de grande envergure couvrant plusieurs interventions ont besoin d'un budget d'au moins 50 millions de dollars (en particulier en l'absence de budget établi) et qui peuvent se monter à 300 millions.

Feuille de route d'un projet de sécurité routière dans un corridor régional

La feuille de route ci-après présente de façon systématique et logique les diverses phases de préparation d'un projet de sécurité routière lié à un corridor de transit. Cette feuille de route a été établie à partir des lignes directrices préparées par le GRSF à l'initiative de la Banque mondiale. Ce processus itératif et considérablement simplifié répond directement aux besoins prioritaires en matière de sécurité routière dans les corridors de transit. Ce processus commence par un travail de définition des contours du projet. C'est durant cette phase que l'agence chef de file est désignée, que les besoins d'investissement sont établis, ainsi que les ressources budgétaires nécessaires à la préparation du projet. Vient ensuite la phase conceptuelle du projet suffisamment détaillée pour établir avec précision l'étape de préparation et d'affinement des composantes du projet et de finalisation des budgets. Enfin, la phase d'exécution se concentre sur les principales priorités du projet.

Feuille de route d'un projet de sécurité routière dans un corridor



1. Introduction

Les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire comptent pour 90 % des décès causés par des accidents de la route. Chaque année, quelque 1,3 million de personnes sont tuées sur les routes et entre 20 et 50 millions sont victimes de traumatismes et nombreux sont ceux qui souffrent de handicap permanent (OMS 2009). Selon les estimations, le coût socioéconomique de ces traumatismes se situe entre 1 et 7 % du PIB de ces pays (Peden et al. 2004 ; Mathers et Loncar 2005 ; McInerney 2012). À l'instar de leurs taux réels et prévisionnels de motorisation, l'accroissement annuel des traumatismes est sans précédent. Comme mentionné, cette situation entraîne des décès prématurés et des cas d'invalidité en grand nombre, principalement parmi les usagers de la route vulnérables et les jeunes gens économiquement actifs (Bliss 2011b). Sans de nouvelles initiatives, plus de 50 millions d'accidents mortels et 500 millions de traumatismes graves auront lieu dans le monde d'ici à 2050 (Bhalla et al. 2008). Près de 60 % de pertes pourtant évitables se produiront dans les seules régions d'Asie de l'Est et Pacifique et Asie du Sud, et 18 % en Afrique subsaharienne (Bliss 2011a).

Gestion de la sécurité routière : une priorité urgente du développement

L'étendue et le coût des pertes de santé réelles et prévisionnelles dues à des accidents de la route font de la sécurité routière une priorité urgente du développement international (Peden et al. 2004 ; Bliss et Breen 2009 ; Fonds mondial pour la sécurité routière 2012). En réponse aux constants appels internationaux à l'action, notamment celui lancé par le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Peden et al. 2004—voir aussi les publications de la Commission pour la sécurité routière mondiale 2006, 2008, 2011 ; OECD 2008), la Décennie d'action des Nations Unies en faveur de la sécurité routière 2011-2020 a été lancée en 2010 (Nations Unies 2010). Le plan mondial qui accompagne la Décennie d'action encourage les pays à mettre en œuvre des méthodes d'approche axées sur un « système sûr » et se fixe pour objectifs de sauver cinq millions de vies, d'éviter 50 millions de traumatismes graves et de réduire le coût socioéconomique de plus de 3 000 milliards de dollars d'ici à 2020 (UNRSC 2011a ; Guria 2009). C'est en appui à ces efforts qu'un guide de bonnes pratiques accompagné d'outils a été publié par le Fonds mondial pour la sécurité routière (administré par la Banque mondiale) et d'autres institutions (Bliss et Breen 2009 ; iRAP 2007) a été

publié et que des réseaux professionnels internationaux ont été créés³. Les banques de développement sont déterminées à accroître les investissements consentis dans le renforcement nécessaire des capacités de gestion de la sécurité routière et à appuyer l'intégration de la sécurité routière dans le développement des infrastructures des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (Banque mondiale 2009 ; Banque mondiale et Banque interaméricaine de développement 2011).

Cibler les corridors de transit

Investir dans la sécurité routière des corridors régionaux⁴ et les réseaux interurbains (à forte circulation) les rendront plus sûrs. Compte tenu de leur importance économique, ces axes constituent une priorité stratégique de premier rang et attirent donc des investissements considérables. Ils se caractérisent par des volumes de trafic et des vitesses élevés, trafic composé de véhicules à lourdes charges et qui se déplacent sur de longues distances. Ces grands axes se prêtent particulièrement bien aux interventions ciblées où 50 % des décès ont lieu sur à peine 10 % du réseau et du fait qu'ils sont des environnements routiers non réglementés et à trafics et vitesses mixtes (iRAP 2012b). Même les routes récentes ou réhabilitées sont dangereuses si d'importants équipements de sécurité routière ne sont pas prévus lors de la conception du projet ou ignorés dans les phases de construction et d'entretien, à mesure que diminuent les financements (Fonds mondial pour la sécurité routière 2102). Ces situations ont des effets négatifs sur de nombreux aspects de l'investissement dont l'objectif est de renforcer l'intégration régionale, stimuler la croissance économique, améliorer la santé publique et le bien-être des enfants et réduire les inégalités sociales (Breen 2012a). Cela dit, ces effets ne sont pas inévitables et peuvent être maîtrisés (Breen 2012b ; UNRSC 2011b ; Fonds mondial pour la sécurité routière, Bliss et Breen 2013).

³ Citons à titre d'exemples, Road POL, le réseau mondial de la police routière ; le Programme international d'évaluation de l'infrastructure routière (iRAP) ; et le réseau de la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (IRTAD).

⁴ Les corridors régionaux ou de transit se définissent comme les axes routiers qui ont des fonctions commerciales à l'échelon international et national et qui relient un ou plusieurs pays voisins.

Objectifs régionaux de mise en œuvre des meilleures pratiques internationales

À l'échelle mondiale, de meilleurs résultats régionaux sont ciblés au titre des corridors de transit, un effort appuyé par les commissions économiques régionales de plus en plus actives. En Afrique où les problèmes rencontrés sont particulièrement sévères (Breen 2012b), l'Union africaine s'est donné pour objectif de se doter des meilleures pratiques internationales de sécurité routière dans le cadre du Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique (ARTIN) à l'horizon de 2030 (PIDA, NEPAD et Union africaine 2011). Conformément aux objectifs du Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (UNRSC 2011a), le Plan d'action africain de la Décennie recommande que les États membres réservent 10 % des investissements routiers et 5 % des dépenses d'entretien à la sécurité routière (UNECA 2012).

Rentabilité potentielle des investissements dans les corridors de transit

La rentabilité des projets de sécurité routière dans les corridors conformes aux meilleures pratiques est considérable. Selon le Programme international d'évaluation des routes (iRAP), si les opérations de traitement ciblaient ne serait-ce que 10 % des routes les plus fréquentées en employant qu'une infime proportion des budgets d'infrastructure, 1,7 million de décès et de traumatismes graves pourraient être évités chaque année, et permettrait de réduire de quelque 270 milliards de dollars par an le coût des accidents (iRAP 2012b). Les corridors sont donc un excellent point de départ pour les pays qui souhaitent avancer dans le renforcement de leurs capacités de gestion de la sécurité routière et améliorer rapidement leurs résultats.

Objectif et méthode d'approche

Le présent ouvrage est avant tout un guide proposant des méthodes d'intégration de la sécurité routière dans les programmes d'investissement routier pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, conformes aux meilleures pratiques. Ce guide s'ajoute en complément des lignes directrices sur la gestion de la sécurité routière publiées par la Banque mondiale (Bliss et Breen 2009 ; Global Road Safety Facility, Bliss et Breen 2013) et proposent une méthode sur mesure de définition des priorités en matière de sécurité routière dans les corridors de transit :

- Mettre en évidence les pratiques modèles de gestion de la sécurité routière dans les corridors, notamment le Réseau régional transeuropéen de transport (RTE-T) au sein de l'Union européenne (chapitre 2).
- Présenter une synthèse des capacités actuelles de gestion de la sécurité routière dans les corridors de transit des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (chapitre 3).
- Définir les principaux facteurs de succès (chapitre 4).
- Présenter les composantes génériques d'un projet de sécurité routière modèle (chapitre 5).
- Prescrire une feuille de route pour préparer et mettre en œuvre des projets modèles de sécurité routière dans les corridors de transit (chapitre 6).
- Définir une série de termes de référence et autres outils d'aide à la préparation et à l'exécution des projets.

2. Gestion de la sécurité routière dans les corridors européens

Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un réseau multimodal où le transport routier, ferroviaire, aérien et fluvial s'enchevêtre. Ce réseau s'étend sur une longueur de quelque 98 500 kilomètres. Environ 70 % de ce réseau sont constitués d'autoroutes et de routes de très bonne qualité (70 200 kilomètres) qui assurent 75 % du trafic routier (Commission européenne COM 2009). Le RTE-T joue un rôle central dans l'acheminement du fret long-courrier et le transport de passagers. Il a aussi pour fonction d'intégrer les principaux centres urbains et économiques à d'autres modes de transport et de relier les zones enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union européenne (UE). Même s'il ne représente que 2 % de l'ensemble du réseau des 27 États membres, les axes du commerce international les plus fréquentés de la région appartiennent à ce réseau.

Compte tenu des résultats exemplaires obtenus, le RTE-T constitue une référence pour la gestion systématique de la sécurité dans les corridors (Breen 2012b). Il témoigne du choix des dirigeants d'insister sur les résultats et sur le besoin d'une gestion institutionnelle responsable (encadré 2.1) qui sous-tend un ensemble d'interventions (encadrés 2.2-2.5) – dans le but d'atteindre à long terme des objectifs régionaux et nationaux ambitieux et mesurables axés sur des « systèmes sûrs » ainsi que des objectifs intérimaires.

Dispositif régional de gestion institutionnelle

L'Union européenne qui imprime à la région la direction à suivre en matière de sécurité routière partage avec ses États membres les responsabilités en matière de sécurité routière du réseau de l'Union européenne et du RTE-T. Aux plans régional comme national, des capacités considérables ont été développées au fil du temps pour atteindre de manière responsable les objectifs généraux et les objectifs spécifiques à l'échelon régional et national (voir encadré 2.1).

Encadré 2.1 Dispositif régional de gouvernance au sein de l'Union européenne et pour le réseau RTE-T

Leadership et responsabilité des pouvoirs publics au regard des objectifs généraux et spécifiques

- L'Union européenne a pour ambition de s'imposer comme le fer de lance de la sécurité routière dans le monde et de promouvoir des conditions de mobilité à la fois efficaces, sûres et respectueuses de l'environnement. L'adoption de l'objectif « système sûr » répond au souci de quasiment éliminer le nombre de tués sur les routes d'ici à 2050, et dans l'entretemps, de le réduire de moitié d'ici à 2020. Un autre objectif en préparation est de réduire le nombre de traumatismes graves. Autrement dit, les objectifs des pays de l'Union européenne sont non seulement à long terme mais ont aussi des objectifs de résultats finaux et intermédiaires.
- Le modèle RTE-T illustre un style de gouvernance trilatérale, l'UE jouant un rôle de premier plan avec l'appui des dirigeants nationaux et de plateformes de corridors pour assurer la gestion des projets liés au RTE-T.
- L'Union européenne est le dépositaire de la politique du réseau routier RTE-T, l'appui à l'exécution des projets étant apporté par l'agence RTE-T de la Commission européenne sous la supervision de différentes directions et d'un observateur de la Banque européenne d'investissement. La politique de sécurité routière du réseau est conduite par le RTE-T et les cellules de sécurité routière de la Commission européenne. Conformément aux dispositions d'une directive de l'Union européenne, la gestion de la sécurité du réseau RTE-T est assurée par les États membres. Le réseau permet de créer des conditions propices à des services et activités de transport sûrs et sans risques, suivant des normes de qualité élevées pour le transport de passagers et de marchandises.

Coordination

- La Commission européenne est responsable de la coordination de la sécurité routière au niveau des directions et des États membres ; de concert avec le secteur privé et la société civile, elle s'emploie à atteindre les objectifs de sécurité routière de l'Union européenne et du réseau RTE-T. Un groupe de haut niveau de la Commission européenne réunit les principaux organismes nationaux chargés de la sécurité routière ; le Conseil de l'Union européenne réunit les ministres de tutelle, et les comités du Parlement européen délibèrent sur les questions relatives à la sécurité routière. Grâce au financement de chaque pays, le personnel de coordination est généralement en place réunissant les principaux services publics au sein de l'agence chef de file. À l'échelon du corridor, la coordination de nouvelles plateformes de corridor sera assurée par un coordinateur européen.

Législation et harmonisation

- La Commission européenne et les États membres se partagent le rôle législatif qui soutient les normes RTE-T. Le cadre législatif global du réseau regroupe les règles harmonisées de l'Union européenne sur la sécurité du transport de marchandises et de voyageurs, notamment les normes concernant les conducteurs et les véhicules, ainsi que les réglementations nationales sur les limitations de vitesse, les taux d'alcoolémie et autres règles de sécurité qui dans l'ensemble sont unifiées et reposent sur les pratiques en cours. La législation

de l'Union européenne relative au marché unique vise à supprimer les barrières commerciales et à assurer au consommateur un niveau de protection élevé.

Financement et répartition des ressources

- L'Union européenne finance les initiatives en matière de sécurité routière dans le cadre de programmes de développement régional, d'investissement, jumelage, ou sous forme de travaux de recherche et de développement, d'activités d'évaluation comparative ou encore sous forme d'appui aux organisations non gouvernementales (ONG). Des outils de répartition des ressources servent à prioriser les interventions.
- L'Union européenne aussi bien que les États membres apportent un appui financier au réseau. Pour l'exécution, l'Union européenne emploie plusieurs instruments financiers : le programme RTE-T, le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional et les prêts et garanties de la Banque européenne d'investissement. Le cofinancement des infrastructures par l'Union européenne doit respecter la nouvelle directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Promotion

- L'Union européenne et ses États membres encouragent la responsabilité partagée de l'ensemble de la société à l'égard de la sécurité routière, ce à travers une vision « système sûr » à long terme, des objectifs quantitatifs et des interventions fondées sur des méthodes d'approche qui ont déjà fait leurs preuves. Ils montrent l'exemple à suivre et créent une demande nationale de sécurité routière au titre des politiques de passation de marchés et de déplacement interne.
- Les États membres et autres partenaires du réseau sont tenus d'encourager la promotion de la sécurité routière.

Suivi-évaluation

- La cellule de la Commission européenne chargée de la sécurité routière, le groupe CARE de la Commission européenne sur les données et le programme (Indice de performance de la sécurité routière) du Conseil européen pour la sécurité des transports mènent les activités de suivi et d'évaluation. Une obligation juridique exige que soient collectées les données relatives aux décès et traumatismes graves, ainsi que les informations sur le coût des accidents concernant le réseau RTE-T. Les normes de performance de sécurité du réseau RTE-T sont évaluées par la cellule. La cartographie des risques établie par le programme européen d'évaluation des infrastructures routières (EuroRAP) et l'évaluation Star Rating fondée sur les principes de « système sûr » ont été réalisées sur 50 % du réseau, et de nouvelles règles facilitent le contrôle général des résultats finaux. L'examen des capacités de gestion de la sécurité routière est fait au plan national. Des évaluations comparatives sont nécessaires quand il s'agit de sécurité routière pour informer les aux plans d'investissement dans les corridors.

Recherche & développement et transfert de connaissances

- Les programmes de recherche de l'Union européenne couvrent la sécurité routière au sein de l'UE et du réseau RTE-T. La préparation de guides de bonnes pratiques et le transfert du savoir-faire et de l'expertise passent par l'Observatoire européen de la sécurité routière et par des réseaux professionnels régionaux - par exemple : pour le contrôle (TISPOL), les

données (CARE), le génie civil (EuroRAP, la Fédération routière de l'Union européenne - ERF, le Forum des laboratoires européens de recherche routière - FEHRL) et la recherche (Forum des instituts de recherche européens en sécurité routière - FERSI). Les États membres sont encouragés à appliquer à leurs réseaux les pratiques modèles tirées du RTE-T.

Stratégies d'intervention régionale

L'Union européenne et ses États membres ont opté pour une approche systémique pour réduire et éviter les risques de décès et de traumatismes graves, atténuer les traumatismes en cas d'accident et limiter leurs conséquences. L'approche pour un « système sûr » recommandée à tous les pays par l'OCDE (2008) est adoptée en Europe et suivie assidument par les pays européens qui enregistrent les meilleures performances. Les interventions régionales et nationales portent sur la sécurité de tous les usagers et couvrent les aspects suivants :

- Planification, conception, exploitation et utilisation (encadré 2.2).
- Entrée et sortie des chauffeurs et des véhicules (encadrés 2.3 - 2.4).
- Soins et rééducation des blessés (encadré 2.5).

Encadré 2.2 Planification, conception, exploitation et utilisation des infrastructures routières à l'échelle régionale

- Pour l'Union européenne, il faut en priorité s'attaquer aux routes rurales et urbaines présentant des risques élevés et promouvoir l'intégration de la gestion préventive de la sécurité dans les pays et à l'échelon du réseau RTE-T (EC 2011).
- Une évaluation a été réalisée sur 50 % du réseau RTE-T par EuroRAP suivant les principes du modèle d'évaluation « système sûr ». Elles indiquent que 85 % des tronçons de la Suède présentent un niveau de risque faible, contre seulement 4 % en Pologne (EuroRAP 2011).
- D'importantes directives de l'Union européenne définissent diverses conditions applicables à l'équipement de sécurité routière du réseau RTE-T. La directive 2008/96/EC relative à la gestion de la sécurité routière exige que soient formulées et mises en application des procédures relatives aux évaluations d'impact de la sécurité routière, aux audits de la sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections et évaluations de la sécurité par les États membres⁵. Tout financement d'infrastructures du réseau RTE-T est approuvé sous ré-

⁵ L'évaluation de l'impact de la sécurité routière est une analyse stratégique comparative de l'impact d'un nouvel axe routier ou d'une modification sensible du réseau existant relative

serve que ces dispositifs sont bien appliqués ; la possibilité d'étendre cette condition à l'aide financière extérieure est à l'étude. D'autres directives concernent la mise en application à l'échelle transfrontalière (Directive 2011/82/EC, Facilitation de l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière) et la sécurité des tunnels (Directive 2004/54/EC, Exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier RTE-T mesurant plus de 500 mètres). Les directives relatives au réseau RTE-T exigent également que soient prévues des aires de repos pour les conducteurs d'un véhicule commercial, approximativement à intervalle de 50 kilomètres le long des autoroutes.

- Les décisions concernant la classification des routes et les limites de vitesse sont prises à l'échelle des pays, bien qu'une large convergence existe. La vitesse maximale sur les autoroutes est généralement inférieure ou égale à 120 km/h (les limites de vitesse sont moins élevées pour les camions et les autobus). La limite de vitesse varie entre 80 et 90 km/h sur les routes rurales et est fixée à 50 km/h sur les axes urbains et à 30 km/h dans les zones résidentielles. L'approche pour un « système sûr » est adoptée dans le système de classification en insistant sur une meilleure correspondance entre la fonction de la route, la limite de vitesse, la conception et le tracé de la route. La Suède a systématiquement imposé des normes d'équipement de sécurité routière à tout type de route sans exception, y compris sur les routes long-courriers à faible trafic (EuroRAP 2011). Les essais relatifs à la norme 2+1 de construction routière pour les routes à double circulation⁶ indiquent que le niveau de sécurité est comparable, voire supérieur, à celui obtenu sur les autoroutes. Il est prévu d'améliorer le niveau de sécurité des principaux axes à double circulation.
- Des recommandations régionales sur les limites d'alcoolémie (0,05 gramme par litre pour les chauffeurs en général) et les mesures prioritaires liées à l'application de la loi existent. Des cadres transfrontaliers sont en place pour les initiatives de police de la circulation, et le réseau régional de contrôle, TISPOL, contribue à l'application des règles de sécurité routière.

Source : Breen 2012b.

aux performances en matière de sécurité. *L'audit de sécurité routière* est un contrôle indépendant, détaillé, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques conceptuelles d'un projet routier et couvrant toutes les étapes, de la planification à la mise en service. *L'inspection de la sécurité routière* est une évaluation du réseau existant. Et la *classification de la sécurité du réseau*, qui est un aspect essentiel de la sécurité du réseau, est une méthode d'identification, d'analyse et de classification de certains tronçons du réseau routier existant en fonction des possibilités qu'ils offrent au plan de la promotion de la sécurité et des économies pouvant être réalisées sur le coût des accidents.

⁶ Une route répondant à la norme 2+1 comprend deux voies allant dans une même direction et une autre allant dans la direction contraire, cette répartition des voies séparées par une barrière en câble d'acier étant alternée à intervalle de quelques kilomètres.

Encadré 2.3 Réglementation régionale relative au transport de fret et de voyageurs : normes de sécurité des véhicules

Un corpus de normes législatives et de mécanismes de conformité pour le transport des particuliers, des voyageurs et des marchandises contribuent au renforcement de la sécurité routière sur le réseau RTE-T et le reste des routes de l'Union européenne. La sécurité des poids lourds et des véhicules de transport des voyageurs est fortement réglementée en raison de leur charge et de leur contribution aux accidents mortels. Les employeurs sont encouragés à prendre des initiatives de sécurité dans le cadre du travail. Le système européen de réception de véhicules complets prévoit plusieurs conditions diverses et l'adoption croissante de systèmes de transport intelligents :

- **Poids et dimensions.** Le poids et les dimensions d'un camion est fixé non seulement pour préserver les routes, les ponts et autres ouvrages mais aussi pour des raisons de sécurité. Son poids maximum est de 40 tonnes, ou de 44 tonnes s'il transporte un conteneur comme c'est le cas pour le transport combiné. Les règles permettent aussi aux États d'autoriser dans certaines conditions la circulation de véhicules plus longs ou plus lourds sur leur territoire.
- **Limiteurs de vitesse.** Les véhicules utilitaires neufs doivent obligatoirement être dotés de limiteurs de vitesse (jusqu'à 90 kilomètres par heure), notamment pour les poids lourds de trois tonnes et demi ou plus et les autobus dont le poids est au moins égal à 10 tonnes. En fonction des catégories de routes, certains pays européens appliquent des limites de vitesse moins élevées pour les poids lourds et autobus (Danemark, Irlande et Royaume-Uni).
- **Contrôle électronique de la stabilité et système avancé de freinage d'urgence.** Les poids lourds sont progressivement soumis au régime d'installation obligatoire de systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) et de systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), deux systèmes qui devraient sensiblement sauver des vies.
- **Marquages rétro réfléchissants.** De nombreux accidents de camions graves sont dus à la mauvaise visibilité de nuit. Les côtés et l'arrière des véhicules utilitaires de l'Union européenne deviennent plus visibles grâce aux marquages rétro réfléchissants.
- **Systèmes de détecteurs anti-alcool.** Les systèmes éthylométriques destinés à interdire la conduite en ivresse, exigent du conducteur qu'il souffle dans un éthylomètre avant de démarrer son véhicule. En Suède, tous les véhicules d'au moins 3,5 tonnes sous contrat par l'administration suédoise des transports pour une durée annuelle supérieure à 100 heures doivent être équipés d'un anti-démarrageur éthylométrique. Les États membres font souvent appel à ces systèmes dans les programmes de sensibilisation des conducteurs à haut risque, à l'occasion de déplacements en autobus scolaires ou dans le cadre de marchés publics de transport.
- **Visibilité des véhicules.** Les phares diurnes à allumage automatique (DRL) sont des feux qui s'allument automatiquement au démarrage du moteur. Déjà en usage au sein de l'Union européenne, les DRL sont obligatoires dans l'Union pour tous les véhicules neufs, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, camions et autobus.
- **Rétroviseurs pour angles morts.** Les poids lourds ont un angle mort en tournant, ce qui rend les cyclistes particulièrement vulnérables. Tous les camions de l'Union européenne pesant au moins 3,5 tonnes doivent être équipés de rétroviseurs améliorés à grand angle.
- **Protection contre l'encastrement.** L'Union européenne fait obligation aux usagers d'équiper les camions d'une protection contre l'encastrement à l'avant, à l'arrière et sur les côtés pour éviter, en cas d'accident, que les véhicules ne se retrouvent en dessous d'un camion.

Sources : Commission européenne 2012 ; Breen 2012

Encadré 2.4 Réglementation régionale relative au transport de marchandises et de passagers : normes de conduite et d'exploitation

- *Horaires des conducteurs.* La fatigue des conducteurs est responsable de 20 % des accidents des véhicules utilitaires dans l'Union européenne, un problème spécifique du fait des longues distances parcourues et des rotations irrégulières qui leurs sont imposées et qui influent sur leur sommeil. Des règles strictes régissent le temps de conduite pour le transport transfrontalier lorsqu'une partie ou la totalité du voyage a lieu au sein de l'Union européenne. Elles définissent les temps de conduite et de repos par jour et par semaine, de même que la période moyenne maximum de conduite par semaine.
- *Tachygraphes.* Chaque camion, autobus et autocar de l'Union européenne doit être équipé d'un tachygraphe et l'utiliser pour enregistrer le temps de conduite et les périodes de repos durant chaque voyage. Le suivi et le contrôle se fait à l'improviste au moyen de tachygraphes numériques en bordure de route ou sur le site des entités exploitant les véhicules. Les nouveaux instruments en usage comprennent des systèmes de positionnement satellitaire et de communication routière qui permettent aux gestionnaires et exploitants de véhicules de se relier à des ordinateurs installés à bord des véhicules à des fins de contrôle de la sécurité.
- *Formation des conducteurs.* Une directive de l'Union européenne impose le principe de 35 heures de formation périodique des conducteurs à intervalle de cinq ans. Cette formation porte sur la conduite prudente et respectueuse de l'environnement, la charge des véhicules et le confort des passagers.
- *Port de la ceinture de sécurité.* Lorsque le véhicule est équipé de ceinture de sécurité, son port est obligatoire pour tous les sièges avant et tournés vers l'avant ainsi que pour les sièges arrière exposés, notamment dans les nouveaux poids lourds, les autocars et les minibus.
- *Gestion des produits dangereux.* Une série de directives de l'Union européenne régissent le transport routier de matières dangereuses telles que les produits chimiques et inflammables.
- *Application des règles de sécurité clés aux frontières.* Un cadre législatif concernant l'échange transfrontalier d'informations sur les principales infractions facilite l'échange de données entre les pays en vue de l'application de la réglementation.
- *Octroi de licences transnationales.* Les règles régissant le transport de marchandises et de voyageurs entre les États membres exigent que les transporteurs respectent certains critères clés soumis à des contrôles réguliers à l'échelon national. Les chauffeurs sont tenus d'obtenir au niveau pays et d'avoir sur eux un *permis* communautaire pour le transport transfrontalier sur les routes de l'Union européenne. Les conducteurs originaires des États membres sont tenus d'avoir en leur possession une attestation de travail légale délivrée par un transporteur routier long-courrier titulaire d'une licence.

Sources : Commission européenne 2012 ; Breen 2012

Encadré 2.5 Secours et soins aux victimes des accidents de la route

- La bonne administration de soins après un accident contribue à en réduire les conséquences. Les soins comprennent un système de *notification* d'urgence efficace, le transport rapide du personnel médical compétent, le diagnostic correct sur le lieu de l'accident, la stabilisation du patient, le transport immédiat au centre de traitement, un service d'urgence hospitalière et de prise en charge des traumatismes de qualité et des services de réhabilitation (Sasser et al. 2005 ; Mock et al. 2004).
 - Si les normes de soins et de prise en charge des traumatismes sont plutôt élevées dans la plupart des pays de l'Union européenne, une nouvelle *stratégie* communautaire permettra de définir de nouvelles mesures d'amélioration. Des travaux de recherche indique qu'en réduisant de 25 à 15 minutes le temps d'intervention des secours sur le lieu d'un accident pourrait diminuer d'un tiers le nombre de décès (Sánchez-Mangas et al. 2010).
-

Résultats en matière de sécurité routière à l'échelle régionale

Si le réseau RTE-T est constitué des corridors les plus fréquentés de l'Union européenne, il n'est responsable que d'une proportion relativement faible estimée à 5 % de la totalité des accidents mortels. À l'échelle nationale, le taux moyen est de six décès pour 100 000 habitants pour les (27) pays de l'Union. Le taux correspondant aux pays ayant les meilleurs résultats en termes de sécurité routière est 10 fois inférieur, comparé à celui observé sur les tronçons à haut risque et à volume de trafic élevé des corridors de transit ou à celui des PFR-PRI.

Les résultats en matière de sécurité ont été obtenus après de nombreuses années. Ces résultats ont été atteints grâce à des systèmes de gestion optimale de la sécurité routière et de cadres régionaux qui ont fait leur preuve au plan institutionnel pour assurer l'intégration économique et sociale des pays. Les mécanismes sont certes complexes, mais ils illustrent toutefois la convergence des cadres de gestion régionaux et nationaux dans les corridors stratégiques, sous l'influence des meilleurs résultats mondiaux.

Les résultats clairs et ambitieux obtenus reposent sur des capacités institutionnelles de gestion développées et sur des interventions clairement définies à partir d'éléments factuels. Le système de gestion de la sécurité routière du réseau RTE-T peut servir de modèle pour les PFR-PRI.

3. Gestion de la sécurité routière dans les corridors

L'ensemble du système de gestion de la sécurité routière est concerné par les problèmes de sécurité routière rencontrés dans les corridors de transit des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, bien que les informations disponibles soient rares (Breen 2012a, 2012b). Ils apparaissent au niveau des *mécanismes de gestion institutionnelle*, de la nature et de la qualité de l'*intervention* et des *résultats* obtenus. Ces problèmes sont résumés dans le présent chapitre.

Gestion institutionnelle

L'examen des capacités de gestion de la sécurité routière révèle que les mécanismes de gestion institutionnelle et les activités qui y ont trait à l'échelon régional et national et au niveau des corridors sont souvent fragmentés ou insuffisamment axés sur les problèmes clés de la sécurité routière⁷ :

- *Leadership et action ciblée des pouvoirs publics au plan des résultats.* Malgré l'attention accordée actuellement à ces questions, il y a, de la part des pouvoirs publics, un manque de leadership et de capacités institutionnels au niveau régional, national et des corridors. Cette insuffisance s'exprime aussi par un manque d'attention soutenue aux résultats et, d'une importance fondamentale, par l'absence de cadre de gestion des résultats pour comprendre l'ampleur des problèmes et suivre les résultats. Par exemple, La Déclaration d'Accra (Union africaine 2007) a permis que 18 pays subsahariens créent, conformément à ses recommandations, une institution chef de file de la sécurité routière. Les rapports qui ont suivi cette déclaration ont toutefois indiqué que ces institutions n'étaient pas habilitées à prendre des initiatives, à garantir leur financement ou à jouer un rôle intersectoriel dans la promotion de bonnes pratiques (Plessis-Fraissard et al. 2009). En règle générale, l'absence d'une autorité responsable et dotée de capacités de coordination à l'échelon régional et national se traduit par

⁷ Voir les examens à paraître relatifs aux capacités de gestion de la sécurité routière pour la période de 2006 à 2012 menés pour le compte du Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale.

un manque d'expression des visions et objectifs en matière de sécurité routière dans les rencontres internationales pour que le développement des infrastructures se transforme en interventions ciblées et répondant aux besoins des communautés économiques sous-régionales et des corridors de transit.

- *Coordination.* Dans de nombreux PFR-PRI, des conseils nationaux pour la sécurité routière ont été créés en tant qu'organe de coordination (généralement doté du statut d'ONG), en l'absence toutefois d'une agence chef de file de la sécurité routière pour les appuyer. Les efforts en vue de créer des structures régionales et nationales de coordination des corridors de transit sont encore balbutiants et manquent de financement. Les chances de succès des organes de coordination sont donc limitées.
- *Législation.* L'examen des capacités de gestion de la sécurité routière indique que les PFR-PRI commencent à actualiser leurs cadres législatifs pour répondre aux besoins d'interventions, mais rencontrent des difficultés à présenter des cadres qui mettent en place des mesures efficaces et qui harmonisent les règles de sécurité routière à l'échelon régional. Le manque de réglementation suffisante du transport de marchandises et de passagers et le vide juridique concernant certains domaines importants (WHO 2009 ; Breen 2012a ; TRANSAID 2012) constituent des questions importantes pour la sécurité routière dans les corridors de transit. La clarification formelle des rôles et responsabilités des organismes clés est largement inexistante, en particulier pour ce qui concerne l'agence chef de file et l'organe de coordination.
- *Financement.* L'examen des capacités de gestion de la sécurité routière indiquent que son financement est globalement insuffisant et souvent mal ciblé par l'aide des bailleurs de fonds jusque-là consentie aux PFR-PRI aussi bien à l'échelle nationale qu'au niveau des corridors de transit. Les PFR-PRI et les bailleurs de fonds reconnaissent globalement que l'absence de financement suffisant freine considérablement les progrès en matière de sécurité routière qui mérite une place prioritaire.
- *Promotion.* Les efforts de promotion sont souvent bien trop étroitement et sporadiquement orientés vers les groupes d'utilisateurs, plutôt que de mettre en place les modalités de partage des responsabilités des organismes clés, des entreprises et des collectivités pour améliorer la sécurité dans les corridors de transit à long terme comme à moyen terme.

- *Suivi-évaluation.* Les informations qui accompagnent l'investissement dans les corridors de transit ne sont pas suffisamment fiables. Il n'existe généralement pas d'enquête sur les volumes de trafic des usagers par catégorie, le nombre de tués et de traumatismes graves, le coût des accidents, la qualité des équipements de sécurité routière et des véhicules (alors que l'utilisation des enquêtes iRAP augmente rapidement), les vitesses moyennes, la conduite en ivresse, le port du casque, le port de la ceinture de sécurité, l'installation de sièges pour enfants, la charge des poids lourds et des véhicules de transport de voyageurs, la visibilité des véhicules et la réactivité du système d'urgence médicale. D'autres besoins restent à satisfaire tels que l'amélioration de la collecte de données sur la sécurité routière, la qualité de ces données, des bases de données et des enquêtes, du partage des données et des enquêtes sur les accidents (TRANSAID 2012). L'évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière dans les corridors n'est généralement pas effectué et il n'existe pas d'évaluation comparative ni d'engagement effectif de la part du monde de la recherche. Dans les cas où des examens de capacités ont été réalisés, une attention suffisante est rarement accordée aux orientations nationales promues par le Fonds mondial pour la sécurité mondiale (Breen 2012b).
- *Recherche-développement et transfert de connaissances.* La recherche-développement et le transfert de pratiques efficaces font cruellement défaut, même si bien des initiatives régionales voient le jour.

Interventions dans le domaine de la sécurité routière dans les corridors

Les problèmes rencontrés sont dus à l'insuffisance d'envergure et de qualité des interventions dans les projets et stratégies de sécurité routière, ainsi qu'au manque d'attention portée aux réels besoins et aux vulnérabilités de tous les usagers :

- *Planification, conception, exploitation et exploitation du réseau routier.* Il ressort de l'évaluation des routes que les problèmes de l'infrastructure routière ont un caractère systémique et sont le fait d'une manque d'attention portée aux mesures d'aménagement de sécurité routière, même quand le nombre d'usagers vulnérables est élevé. Ces mesures comprennent le contrôle de l'accès, l'installation de passages piétonniers, de barrières de sécurité, le revêtement des accotements, la planification des intersections et la gestion de la vitesse (Breen 2012b ; iRAP 2012b). En général, les projets de corridors traitent les points noirs routiers selon une évaluation subjective (lorsque les données sur les traumatismes dus aux

accidents sont indisponibles ou peu fiables) plutôt que proactivement sur les tronçons à fort trafic (Breen 20112b).

- *Entrée et sortie de véhicules.* Le problème que pose la sécurité des poids lourds et des activités de transport de voyageurs est bien connu et se traite essentiellement par des moyens éducatifs et sous forme de formation, méthodes plus faciles à mettre en œuvre mais qui sont moins efficaces que de chercher à répondre aux problèmes liés à la sécurité des véhicules, la délivrance des permis de conduire, l'application de normes de conduite, notamment celles qui régissent la surcharge, la fatigue et l'excès de vitesse. L'application des principales règles de sécurité routière telles que l'excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque ou de la ceinture de sécurité reste problématique même si les chiffres ne sont pas régulièrement mis à jour (Breen 2012a ; WHO 2009).
- *Secours et soins aux victimes des accidents de la route.* L'assistance médicale d'urgence et la prise en charge des traumatismes ne se sont toujours pas universelles et il n'existe généralement pas d'accès rapide à des services médicaux d'urgence pour limiter les conséquences des traumatismes.

Obligation de résultats en matière de sécurité routière dans les corridors

Le nombre de décès dus aux accidents sur les tronçons à risques et à fort volume de trafic peut atteindre dans les PFR-PRI des proportions 10 fois supérieures à celles des pays où la sécurité routière est une priorité. La majorité des décès et des traumatismes graves observés dans les corridors des PFR-PRI touchent les usagers de la route les plus vulnérables et les personnes de sexe masculin et économiquement les plus actives, même s'il existe des différences continentales dans la répartition des usagers de la route. Les piétons et les motocyclistes sont par exemple les premières victimes de traumatisme en Asie, les piétons et les utilisateurs de transport en commun sont les plus vulnérables en Afrique (ils représentent 90 % des victimes d'accident de la circulation en Ouganda), et en Amérique latine et dans les Caraïbes, ce sont les piétons qui sont les plus exposés. Les problèmes de sécurité dans les corridors de transit sont particulièrement aigus en Afrique où le taux de mortalité est deux fois plus élevé qu'en Amérique latine et Asie du Sud-Est. Plus de la moitié des pays africains ont des taux de mortalité estimés à plus de 30 pour 100 000 habitants, soit un taux deux fois supérieur au taux moyen pour l'Amérique latine et l'Asie du Sud-Est.

Conclusion

Comparées aux meilleures pratiques européennes présentées plus haut, les faiblesses dans la gestion de la sécurité routière des régions et des pays à faible et moyen revenu constituent un énorme obstacle au progrès en matière de sécurité routière dans les corridors de transit. La défaillance des fonctions institutionnelles et l'insuffisance des interventions sont marquantes et se reflètent dans le peu de résultats jusqu'ici obtenus.

Même dans les cas où des mesures correctives ont été prises, de nombreuses difficultés persistent (WHO 2009). Des difficultés auxquelles est aussi confrontée la communauté des bailleurs de fonds et auxquelles il faut répondre pour que la sécurité routière soit partie intégrante des stratégies d'aide aux régions et aux pays, et reçoive donc une part réelle des dépenses sectorielles qui lui revient (Bliss et Breen 2009 ; Tonkonojenkov 2011). Le moment est venu de prendre en compte les facteurs de succès indispensables à l'amélioration durable de la sécurité routière dans les corridors de transit (décrits dans le chapitre suivant).

4. Facteurs critiques de succès

Les facteurs considérés comme indispensables à la réalisation de l'objectif de la Décennie d'action des Nations Unies sont d'une importance particulière pour les corridors des PFR-PRI (Bliss et Breen 2012). La question fondamentale qui sous-tend ces facteurs est de savoir comment passer plus rapidement à une gestion institutionnelle plus robuste pour obtenir de meilleurs résultats.

Renforcer les capacités à gérer la sécurité routière par la réforme institutionnelle

À ce jour, peu d'attention a été accordée aux références institutionnelles établies par les pays à revenu élevé et qui leur permettent d'obtenir les bons résultats qu'ils enregistrent dans les activités menées aussi bien dans les pays que dans les corridors de transit. Dans le contexte des efforts déployés pour faire face aux questions d'orientation stratégique qui se posent aux PFR-PRI, cette omission a des conséquences graves, et les résultats durables se feront attendre si rien n'est fait pour y remédier. L'évaluation des capacités indique qu'il faut rechercher un bon équilibre entre les niveaux régional, national et des corridors pour obtenir le leadership qui permettra d'assurer une gestion efficace des programmes et projets relatifs aux corridors de transit et des fonctions connexes de coordination inter-agences. Pour ce faire, il sera nécessaire de bénéficier de l'encadrement de spécialistes en sécurité routière reconnus et possédant une bonne expérience nationale et internationale en gestion stratégique. En l'absence d'un tel leadership et de cet encadrement spécialisé, même les meilleurs plans et stratégies resteront lettre morte.

Accélérer la transmission des connaissances

Les organisations internationales exhortent les PFR-PRI à adopter des méthodes conformes aux meilleures pratiques pour éviter de suivre la trajectoire évolutive coûteuse des pays à revenu élevé en matière de gestion de la sécurité routière. Les aspirations régionales comme les déclarations des PFR-PRI attestent de cette nécessité. L'approche modèle pour un « système sûr » est reconnue comme étant une pratique internationale axée sur les résultats (Bliss et Breen 2009 ; OECD 2008 ; UNRSC 2011b ; ISO 2012). Elle met à profit l'expérience des méthodes éprouvées et encourage l'innovation et l'adoption de technologies fondées sur des principes de sécurité bien établis. Le raisonnement suivi par les organisations internationales

en recommandant l'approche du « système sûr » part du principe que cette approche s'attaque directement aux faiblesses humaines, aux besoins des plus vulnérables et des usagers de la route en général. Elle permet de prendre en compte la sécurité dès la conception des réseaux routiers plutôt qu'après coup et en prévoyant les dépenses futures. Par ailleurs, le principe du « système sûr » est en parfaite harmonie avec une série d'objectifs visés par la société et les objectifs du Millénaire pour le développement ; il concourt en outre à obtenir l'engagement des autres secteurs pour aboutir aux résultats escomptés. Cependant, les efforts visant à renforcer les capacités de gestion et accélérer le transfert de connaissances doit reposer sur la pratique, en suivant un processus d'apprentissage par l'expérience appuyé par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles liés aux insuffisances observées aux niveaux mondial, régional et national.

Augmenter les investissements alloués à la sécurité routière dans les corridors

Si de lourds investissements servent à l'amélioration des infrastructures des corridors dans le cadre de programmes régionaux de facilitation des échanges et d'autres projets, peu de ressources sont en revanche affectées à la sécurité routière. Pour répondre aux aspirations et objectifs internationaux, régionaux et nationaux, il faut commencer par accroître les efforts de renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière. De tels efforts passent par l'adoption d'une approche graduelle de l'apprentissage et de la capacité d'absorption des agences concernées. La bonne exécution des stratégies d'investissement aux plans régional, national et des corridors dépendra de la conception de projets et programmes qui contribuent à accélérer le transfert des connaissances en matière de sécurité routière, à renforcer les capacités des partenaires et des acteurs concernés, et à produire rapidement des résultats dans le corridor et les zones avoisinantes ; résultats qui informeront la phase suivante d'investissement.

Coopération internationale et aide au développement axé sur la sécurité routière dans les corridors de transit

Les régions et les pays qui enregistrent de mauvais résultats en matière de sécurité routière ne peuvent pas s'attendre à disposer du jour au lendemain des structures organisationnelles et des processus de méthode efficace. Pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies, il faudra procéder au renforcement des capacités aux niveaux mondial, régional, national et des corridors qui permettra de disposer des ressources et des outils nécessaires au recentrage et à l'harmonisation des activités relatives à la sécurité routière, avec obligation de résultats. Ce proces-

sus devra se dérouler à une échelle qui permettra de réduire sensiblement et durablement les pertes en vies humaines et les traumatismes dus aux accidents de la route dans les PFR-PRI. Le mode d'investissement novateur et les outils connexes affinés par la Banque mondiale, ainsi que les nouveaux partenariats formés par les banques multilatérales de développement créent les conditions pour centrer l'attention sur les résultats escomptés. Les projets de sécurité routière à grande échelle dans le développement des corridors devraient répondre à ces attentes.

5. Composantes génériques des projets de sécurité routière

Le présent chapitre présente succinctement les composantes génériques des projets de sécurité routière qui serviront à réaliser des investissements durables dans les corridors de transit. Planifiés soigneusement, ces investissements peuvent à la fois accélérer la transmission des connaissances en matière de sécurité routière à ceux qui participent à des projets de corridors, renforcer les capacités des partenaires et des intervenants, et produire rapidement des résultats qui serviront de mesures de référence. Si des directives détaillées sur les interventions précises à mener dépassent le champ du présent ouvrage, l'annexe B contient une sélection de documents stratégiques qui montrent l'unicité de perception des problèmes prioritaires et des solutions systématiques et fondées des organisations internationales d'aide au développement et à la santé. Les composantes génériques suivantes sont présentées au tableau 5.1 accompagnées d'une estimation de leur coût :

- *Interventions prioritaires.* Cette composante comporte plusieurs options d'interventions plurisectorielles et systémiques sur des corridors ciblés, essentielle pour des résultats rapides.
- *Réformes des mesures de sécurité routière dans les corridors.* Cette composante peut contribuer à l'amélioration continue du cadre d'action de la sécurité routière à partir d'une analyse des priorités qui décèlent les faiblesses servant de point de référence pour comparer les mesures et initiatives existantes avec les meilleures pratiques internationales.
- *Systèmes de suivi-évaluation des corridors.* Cette composante décrit le cadre d'amélioration de la sécurité routière dans un corridor et contribuera au renforcement des institutions régionales et nationales et des structures de gestion des corridors.
- *Modalités de gestion des projets de corridors.* Cette composante établit les principaux dispositifs en charge du pilotage et de la coordination de projets qui peuvent devenir des organes d'exécution permanents dans le cas où des structures de direction et de coordination du *corridor* ne sont pas encore établies. La création ou le renforcement de mécanismes plurisectoriels communs de direction et de gestion est l'activité la plus importante et la plus utile à réaliser dans le cadre du projet.

Pour réussir la mise en œuvre des composantes de sécurité routière, il faudra assurer un niveau élevé d'intégration entre les composantes du projet, interdépendantes et qui se renforcent mutuellement, et où les liens qui les rattachent devront être clairement définis durant la phase de conception détaillée du projet. L'objectif est de mettre en place un projet qui encourage une collaboration constructive des agences pour réaliser et évaluer une série d'interventions plurisectorielles, optimales et bien ciblées ; de procéder à l'examen du cadre d'orientation générale ; et d'accélérer le transfert des connaissances sur la sécurité routière.

Les projets doivent être d'une envergure telle qu'ils puissent intégrer les facteurs essentiels de réussite exposés au chapitre 4 et atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité routière. Les projets autonomes de grande envergure qui comportent plusieurs interventions exigent généralement un budget à hauteur de 50 millions de dollars (particulièrement dans le cas où une enveloppe n'a pas été prévue), qui peut monter jusqu'à 300 millions de dollars. Le tableau 5.1 présente les budgets indicatifs des éléments définis à partir des exemples de bonnes pratiques et établis sur la base des aspirations formulées aux niveaux mondial et régional. Le tableau 5.2 donne des exemples d'indicateurs de mesure des performances de la sécurité routière pour les projets de corridor.

Tableau 5.1 Composantes génériques des projets de sécurité routière dans les corridors de transit**1. Interventions prioritaires**

<i>Éléments essentiels</i>	<i>Budget indicatif</i>
Améliorations systématiques de la sécurité des infrastructures	
<p>Ces améliorations cibleront les types d'accidents tels que les collisions frontales, les sorties de route, les chocs en intersection et les chocs impliquant des piétons et des cyclistes. L'inspection systématique des mesures de sécurité sur les corridors/tronçons par le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) permettra de déterminer les investissements de génie civil efficaces du point de vue du coût et basés sur l'approche de « systèmes sûrs » qu'il faudra réaliser prioritairement en tenant compte de ces principaux types d'accidents. Face à des données limitées sur les accidents, les solutions traditionnelles basées sur l'élimination des points noirs dans les corridors à haut risque ne sont pas recommandées, car il est difficile d'évaluer leur efficacité.</p>	10 % du budget total des infrastructures ^a
Programmes de prévention routière basés sur la dissuasion	
<p>Des campagnes renforcées de prévention routière peuvent être conçues et mises en œuvre sur les corridors en vue de formuler des mesures plus efficaces basées sur la dissuasion et ainsi accroître le respect des normes et des règles applicables aux véhicules et aux usagers. Ces mesures réprimeront la vitesse, la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de narcotiques, le défaut de port de la ceinture de sécurité ou du casque, la fatigue au volant et les véhicules utilitaires dangereux (éclairage et surcharge notamment). Cette composante peut être l'occasion d'expérimenter une patrouille routière spécialement formée et équipée sur les corridors.</p>	Activité de surveillance de la circulation : 20 % du budget total de la police dans la région traversée par le corridor ^b
Campagnes de publicité et de sensibilisation	
<p>Les campagnes de marketing social devront améliorer l'information sur la sécurité routière et appuyer les programmes de prévention routière basés sur la dissuasion. Ces campagnes s'adresseront à toutes les parties concernées et utiliseront les moyens médiatiques nécessaires en tenant compte du niveau général d'instruction et des connaissances linguistiques des populations locales. Les moyens les plus efficaces sont la télévision, la radio, la presse écrite, les panneaux d'affichage et les banderoles. Les manifestations culturelles locales et les points de vente pourraient servir à diffuser les messages forts.</p>	Campagnes de publicité et de sensibilisation : au moins 5 % du budget de la police routière
Développement communautaire et responsabilité sociale des entreprises	
<p>Des programmes pédagogiques en milieu professionnel, scolaire et communautaire seront dispensés dans les corridors et leurs environs. Ces programmes de qualité feront partie des campagnes de prévention routière et de marketing social. La nouvelle norme ISO 39001 du système de gestion de la sécurité routière offre une chance aux grandes organisations commerciales situées le long du corridor ou qui l'empruntent d'entreprendre des projets pilotes.</p>	

Amélioration des secours et des services d'urgence après un accident

Des services aux blessés de meilleure qualité peuvent être aménagés le long des corridors et leurs environs pour améliorer les chances de survie des victimes d'accidents de la route et leurs perspectives de récupération. Ces services peuvent inclure :

2 millions de dollars et plus

- Des cours de secourisme pour les personnes (autres que le personnel de santé) les plus susceptibles d'être le témoin d'un accident (chauffeurs de taxi, commerçants, agents de police...)
- Des systèmes d'intervention d'urgence
- La création de registres de 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)^d peuvent aider à la mise en place et l'aménagement 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 celle de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique — CEA), estiment qu'un minimum de 10 % du budget des infrastructures routières 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 la sécurité routière sur les corridors

Éléments essentiels

Budget indicatif

Véhicules utilitaires lourds

Le trafic des véhicules utilitaires lourds (transport de marchandises et de voyageurs) dans les corridors des pays à faible revenu suscite de réelles préoccupations de sécurité dues à des facteurs de risque tels que la vitesse, la surcharge et le problème de visibilité. Un examen systématique indépendant des normes de sécurité internationales qui leur sont appliquées permettrait d'évaluer les mesures proposées à moyen et à plus long terme. Des mesures telles que l'introduction de pese-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 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 des corridors

Éléments essentiels

Budget indicatif

Objectifs de performance

Un cadre de gestion des performances est nécessaire pour les projets de corridors qui servira à établir et mesurer les objectifs de performance à moyen et à long terme. Ces objectifs seront les résultats finaux^e, intermédiaires^f et les réalisations^g. Les objectifs de performance doivent être ambitieux, et le projet doit chercher à déterminer ce qui 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 niveau 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 2050, et au principe de « sécurité durable » adopté par les Pays-Bas pour prévenir les accidents de la route et les traumatismes) et comme objectifs à plus court et moyen terme, les résultats s'expriment en termes de coûts sociaux, de décès et de traumatismes graves présentés en valeurs absolues et en taux par habitant, par véhicule 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 impliqués dans les accidents mortels et graves, 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 des projets sur les corridors

Éléments essentiels

Budget indicatif

Modalités de mise en place d'une agence chef de file

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.

2 millions de dollars

Structures de coordination et modalités de fonctionnement

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.

Promotion du projet

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.

Tableau 5.2 Exemples d'indicateurs de performance de la sécurité routière

<i>Catégorie</i>	<i>Exemples d'indicateurs de mesure possibles</i>
Exposition au risque	Volumes de trafic par type de véhicule et d'utilisateur de la route
Résultats finaux	Décès et traumatismes fournis par les rapports de police Données hospitalières sur les décès et traumatismes enregistrés par les autorités sanitaires Autres sources d'informations sur les décès et les traumatismes
Résultats intermédiaires	Vitesses moyennes des véhicules par type de route, en été et en hiver Taux de port de la ceinture de sécurité sur les sièges avant et arrière, pour les conducteurs et les passagers Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants Taux de port des casques par les motocyclistes, aussi bien les conducteurs que leur passager Alcoolémie excessivement élevée Niveaux d'affaiblissement des facultés par la drogue Adhérence des revêtements routiers Notations des infrastructures routières aux fins de prévention des accidents (notation des risques et des mesures de protection par l'iRAP) Respect des normes de contrôle par les véhicules Notation des dispositifs de prévention des accidents dans les véhicules Rétention des messages publicitaires par l'audience cible et évaluation de la pertinence de ces messages Attitudes des populations à l'égard de la sécurité routière Délais moyens de réaction des services médicaux d'urgence
Résultats	Nombre d'aménagements réalisés sur les ouvrages pour améliorer la sécurité par section du réseau routier Nombre d'heures de contrôles policiers ciblant des comportements dangereux Nombre de contraventions émises Fréquence et envergure des campagnes médiatiques sur les opérations de police Nombre d'heures d'activités éducatives en milieu scolaire Volume d'évaluations des conducteurs et de délivrance du permis de conduire Nombre de véhicules contrôlés Nombre d'interventions des services médicaux d'urgence en cas d'accidents

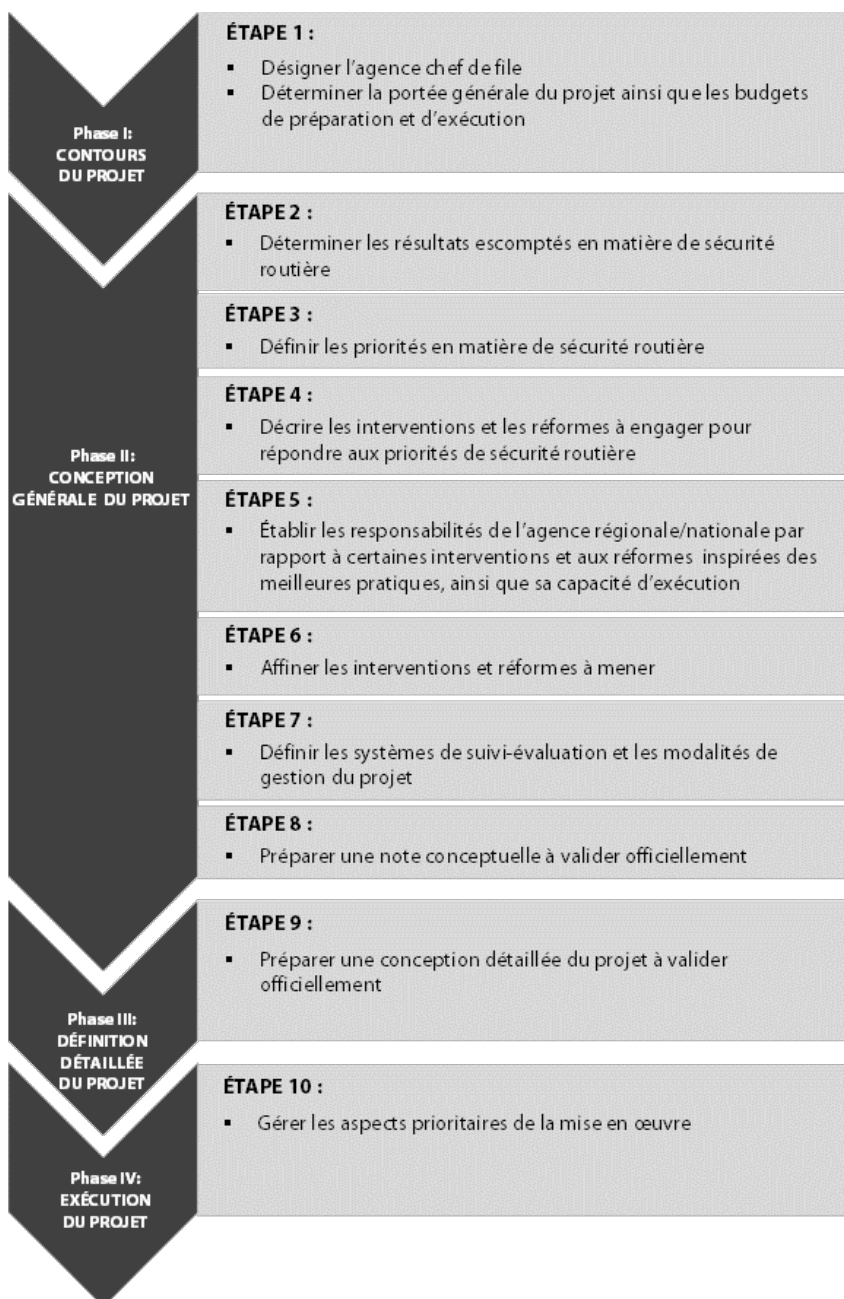
6. Feuille de route d'un projet de sécurité routière dans un corridor

La feuille de route présentée à la figure 6.1 décrit le processus à suivre de façon systématique pour la mise en œuvre d'un projet de sécurité routière adapté à un corridor de transit. Cette feuille de route a été établie à partir des *Lignes directrices* pour l'analyse des capacités en sécurité routière du GRSF de la Banque mondiale dans le cadre d'une stratégie d'investissement à long terme pour la sécurité routière (Bliss et Breen, 2009 et Bliss et Breen, 2013).

Ce processus est rationalisé et itératif. Une fois le corridor défini, l'agence de file désignée, l'échelle des investissements établie et les budgets de préparation du projet fixés, ce processus se poursuit avec une note conceptuelle suffisamment détaillées pour permettre de passer à la phase de mise au point des composantes du projet et au calcul des budgets définitifs. Reste ensuite les aspects prioritaires de la phase d'exécution du projet.

Conformément aux lignes directrices susmentionnées, ce processus est pragmatique, répond au manque de capacités institutionnelles qui empêchent d'obtenir les résultats voulus, privilégie l'obligation de résultats, et insiste sur le rôle central de l'agence chef de file pour l'exécution du projet. Malgré sa simplification, le processus n'évite pas le problème des capacités institutionnelles de mise en œuvre ; l'idée étant plutôt de le résoudre directement par la mise en place systématique de composantes définies et conçues de manière à renforcer les capacités tout en améliorant les résultats. Ce processus est par nature évolutif, il définit d'abord les résultats à atteindre, qui supposent un ensemble d'interventions à mettre en œuvre et qui elles-mêmes ont besoin des capacités institutionnelles nécessaires pour les mener à bien. Tout ceci suppose que les organes d'exécution du projet disposent des ressources appropriées et gérées en conséquence.

Feuille de route d'un projet de sécurité routière dans les corridors de transit



Ce processus est considéré comme efficace et optimal du fait qu'il repose sur une volonté manifeste d'atteindre des résultats compte tenu de l'ampleur du projet et des moyens mis en œuvre pour répondre aux priorités de sécurité routière dans le corridor. Cet engagement doit être confirmé d'entrée de jeu et les principaux partenaires doivent s'engager activement à chaque étape pour que les actions soient mutuellement acceptables et que les composantes du projet forment un tout.

Si les défis et les opportunités varient d'une région et d'un pays à l'autre, ce processus est suffisamment général pour avoir un caractère universel. Parce qu'il est itératif par essence, il part du principe que les capacités de gestion de la sécurité routière ne seront pas toujours suffisantes et que les données disponibles sur les performances seront probablement limitées. Par contre, si ces attentes se révèlent plus optimistes, le processus sera d'autant plus facile à mettre en œuvre. Il est conçu de manière à créer une image claire des priorités et ainsi faciliter la mise en place du projet où les risques sont parfaitement identifiés et les capacités de l'organisme chef de file et d'autres organes d'exécution renforcées.

Les phases, étapes et points importants à prendre en compte durant l'identification, la préparation et la mise en œuvre d'un projet de sécurité routière dans un corridor de transit sont précisés dans les sections suivantes et résumés à la figure 6.1 et au tableau 6.1.

PHASE I : CONTOURS DU PROJET

Étape 1 : Désigner l'organisme chef de file et déterminer la portée générale du projet ainsi que les budgets de préparation et d'exécution

Tâches

1.1 Définir les limites du projet et le contexte plus large des institutions et des investissements concernés par le projet de sécurité routière.

Le corridor de transit traverse plusieurs pays et la question est donc de savoir si tous les pays seront concernés. Reste également à savoir si le projet de sécurité routière est une composante d'un projet plus vaste d'infrastructure, décision qui déterminera sa portée régionale.

Les options sont nombreuses et peuvent se situer entre un simple projet national d'investissement et de gestion dans le corridor où sont pris en compte les objectifs de sécurité routière et un projet multinational d'investissement et de gestion.

La première étape consiste à déterminer le niveau d'implication des partenaires nationaux et régionaux potentiels et d'entamer le processus de définition du cadre institutionnel du projet.

Il faudra en priorité identifier l'agence chef de file responsable ou considérer toutes les modalités institutionnelles possibles à sa création et choisir celles qui conviendront le mieux.

1.2 Déterminer le rôle de l'organisme chef de file et sa capacité d'exécution.

L'organisme chef de file sera désigné en fonction des contours du projet de sécurité routière sur le corridor et des organismes emprunteurs. Le prestige de l'organisme chef de file obtenu dans le cadre de la gestion d'un corridor s'appliquera moins dans le cas de la sécurité routière. C'est cette faiblesse que le projet devra gérer. Quel que soit le contexte institutionnel, la désignation d'un organisme chef de file responsable des résultats du projet est vitale car il devient ainsi officiellement un collaborateur, ce qui indique dès le départ une adhésion nationale et régionale au projet.

Au terme du processus de préparation du projet, il peut s'avérer nécessaire de redéfinir le rôle de l'organisme chef de file ou d'y apporter quelques ajustements. Reste qu'il importe de prendre très tôt une décision claire sur l'autorité responsable du projet et de préciser son statut institutionnel et ses rapports hiérarchiques avec les partenaires.

L'expérience montre que jusqu'ici 'aucun modèle structurel de gestion de la sécurité routière sur un corridor ne peut être donné en exemple. En revanche, les principales fonctions de gestion sont identifiables et ses capacités ont besoin d'être évaluées. C'est aussi le contexte régional et national qui décidera si ces fonctions doivent être déléguées à une autorité régionale en place ou à une administration nationale bien placée pour assumer cette fonction, ou encore à une agence régionale ou nationale créée à cet effet.

Quel que soit la forme retenue, le renforcement de capacités doit être une composante prioritaire du projet en rapport avec les systèmes de suivi-évaluation, les modalités de gestion du projet, les aspects liés à la coordination des institutions et à la promotion de la sécurité routière sur le corridor (phase II, étape 7). Ces composantes sont un moyen pratique de prendre en compte et de renforcer la direction de l'organisme chef de file des actions durables à mener pour améliorer la sécurité routière sur le corridor.

*Voir le **Modèle n° 1** des termes de référence qui couvre les tâches 1.1 et 1.2 de l'étape 1.*

1.3 Décider du niveau général d'investissement proposé.

Les composantes génériques détaillées au chapitre 6 avec leurs budgets indicatifs peuvent servir de base pour définir le niveau général d'investissement envisagé.

Ce budget d'investissement prévisionnel sera certes affiné durant le processus d'identification et de préparation du projet, budget qui devra toutefois être consensuel et suffisamment réaliste pour couvrir toutes les composantes envisagées et garantir leur mise en œuvre.

*Voir le **Modèle n° 1** des termes de référence qui couvre la tâche 1.3 de l'étape 1.*

1.4 Mobiliser les fonds nécessaires à la préparation du projet.

Cet aspect est d'une importance capitale en ce sens que les coûts d'identification et de préparation du projet risquent d'être bien supérieurs aux prévisions. Des ressources considérables seront requises pour couvrir les étapes 2-6 de la phase II, et des sources de financement comme le Fonds mondial pour la sécurité routière ou les bailleurs de fonds bilatéraux seront sollicités. Le finance-

ment rétroactif du client est possible dans certaines circonstances. Les budgets indicatifs et les termes de référence associés aux principales tâches d'identification et de préparation font l'objet des sections suivantes.

Le calendrier des activités essentielles d'identification et de préparation doit aussi être défini. À titre d'exemple, il serait préférable de réaliser une étude iRAP du corridor dans le cadre de la tâche 3.2 de la phase II si des fonds suffisants sont disponibles. Cette étude formulerait alors des recommandations et déterminerait les coûts indicatifs des mesures d'amélioration de la sécurité des infrastructures à mettre en œuvre lors des étapes 6 et 7 de la phase II.

Certaines activités de préparation intensives et coûteuses doivent être effectuées durant la première année d'exécution du projet pour réduire les coûts d'identification et de préparation et maintenir la dynamique et la participation active en passant aussi vite que possible de la validation du concept à l'exécution du projet.

Les activités effectuées durant la première année d'exécution concerneront la préparation de plans détaillés et la validation des mesures de sauvegarde applicables aux mesures d'amélioration de la sécurité routière du corridor, un plan détaillé des opérations de police et des campagnes publicitaire et de sensibilisation, auxquelles s'ajoutera un programme de passation de marchés des équipements et services. Pouvoir passer directement de la phase de préparation à la phase d'exécution donne une plus grande autorité à l'agence chef de file et l'encourage à aspirer aux résultats souhaités, lorsqu'il s'agit notamment de garder son personnel et les consultants engagés.

PHASE II : FORMULATION DE L'IDÉE DU PROJET

Étape 2 : Déterminer les résultats souhaités sur le corridor régional/national.

Tâches

2.1 Examiner les objectifs actuels de performance au niveau régional et national.

Cette tâche doit se réaliser en consultation étroite avec l'organisme chef de file et les principaux partenaires. Les objectifs de performance seront peut-être déjà définis dans des cadres de gestion spécifiques du corridor, ou de manière plus implicite ou explicite selon les visées stratégiques adoptées à l'échelle mondiale, régionale ou nationale.

2.2 Parvenir à un consensus régional et national sur les résultats souhaités.

Une concertation officielle de haut niveau doit nécessairement avoir lieu et aboutir à une liste de résultats souhaités et convenus d'un commun accord. Une telle concertation sous-tendra le processus d'identification, de préparation et d'exécution en cours. Seul un objectif de résultats généraux et à long terme peut s'envisager à ce stade même s'il faut aussi pouvoir quantifier les progrès.

Les cibles devraient dans l'idéal se communiquer en termes de résultats finaux quantifiés (taux de mortalité et de traumatismes graves par unité de déplacement et par kilomètre de corridor par exemple) et des résultats intermédiaires (notation du niveau de sécurité des infrastructures et des véhicules, vitesse des véhicules, taux de port de la ceinture de sécurité et du casque, incidence des accidents en cas de conduite en état d'ivresse, etc.).

Les objectifs spécifiques devraient également concerner les groupes à risque présents dans le corridor tels que les enfants, les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de transports publics. Les indicateurs de résultats intermédiaires sont d'une importance capitale, car en l'absence de données fiables sur les décès et les traumatismes graves, ils constituent une bonne mesure des résultats de sécurité routière. D'où la nécessité de leur accorder une place importante pour les besoins de suivi et d'évaluation.

L'absence de données fiables et comparables sur les performances des pays à revenu faible et intermédiaire en matière de sécurité routière est un élément non négligeable lorsqu'il s'agit de décider de la meilleure voie à suivre. Une approche pragmatique basée sur « les résultats intermédiaires » consisterait à obtenir un accord régional sur les notes de sécurité souhaitables pour le corridor (un minimum de quatre étoiles par exemple), et examiner ensuite les conditions requises pays par pays. Le corridor serait alors systématiquement aménagé selon les normes de sécurité prescrites au plan *régional* accompagnées des dispositifs d'application connexes. Cela dit, les contraintes d'ordre budgétaire, politique, topographique et environnemental pourraient avoir un impact sur le dosage des interventions au niveau *national* (équipements de sécurité routière, limitations de vitesse, contrôle des taux d'alcoolémie, etc.). Dans ce cas, les notes de sécurité routière détermineraient les normes de performance souhaitées (et, en principe, les résultats atteints), les interventions seraient alors décidées en conséquence.

Des systèmes de suivi-évaluation du projet et de corridors témoins spécifiques seront conçus pour recueillir les données nécessaires au suivi et à l'analyse des résultats obtenus (phase II, étape 7).

Ces objectifs de résultat ou de performance seront affinés durant le reste de la phase II et au cours de la phase III.

*Voir le **Modèle n° 2** des termes de référence qui couvre les tâches 2.1 et 2.2 de l'étape 2.*

Étape 3 : Déterminer les priorités de sécurité routière sur le corridor régional/national.

Tâches

3.1 Examiner les données sur les accidents mortels et accidents graves disponibles au niveau national et régional, ainsi que les informations connexes sur le corridor, et décider des mesures prioritaires.

Les sources d'information au sein de la police, du secteur du transport et des établissements sanitaires doivent être mobilisées à cet effet. Les données sont analysées pour déterminer et ranger les types de véhicules impliqués dans les accidents (camions, autobus, voitures particulières, motocyclettes, bicyclettes, véhicules agricoles, etc.), les victimes d'accident (conducteurs, passagers, piétons, enfants, etc.), les facteurs contribuant aux accidents (vitesse, alcool, fatigue, distraction au volant, défaut de port de la ceinture de sécurité et du casque, dangerosité de la route, défauts du véhicule), les concentrations spatiales des décès et des traumatismes, et les différences entre pays.

Les centres de recherche et les ONG qui s'intéressent aux accidents de la route sont aussi détenteurs de données et doivent donc être consultés. Ces groupes pourraient aussi apporter au projet des services de suivi-évaluation formels et il faudrait alors vérifier s'ils en ont les capacités.

Les informations disponibles ne produiront pas nécessairement une image complète des accidents survenus dans le corridor. En ce cas, il faudra alors obtenir à partir de toutes les sources une vue consensuelle du nombre d'accidents survenus et des mesures prioritaires à prendre.

Les données recueillies et analysées durant cette phase doivent être regroupées intégralement pour dresser un portrait initial de la performance du corridor en matière de sécurité.

Voir le **Modèle n° 2** des termes de référence qui couvre la tâche 3.1 de l'étape 3.

3.2 Étudier et évaluer la sécurité des infrastructures sur le corridor de transit visé.

Une étude iRAP doit être commandée pour noter systématiquement le niveau de sécurité sur tous les axes du corridor et déterminer les options d'investissement à réaliser systématiquement pour améliorer la sécurité sur le corridor et atteindre la norme de performance recherchée.

Voir le **Modèle n° 3** des termes de référence qui couvre la tâche 3.2 de l'étape 3.

Étape 4 : Indiquer les interventions conformes aux meilleures pratiques et les réformes à engager pour traiter les questions prioritaires de sécurité routière sur le corridor.

Tâches

4.1 Examiner et sélectionner les interventions les plus susceptibles de répondre aux questions prioritaires de sécurité routière et indiquer les options d'investissement correspondantes.

Cette tâche doit être réalisée dans les limites du budget d'investissement fixé (étape 1, tâche 1.3) et correspondre aux avantages escomptés en matière de sécurité routière. Pour les interventions ciblant les comportements liés à la vitesse, à l'alcoolémie et au port de la ceinture de sécurité ou du casque, il suffira d'établir des normes de référence sur la base des meilleurs résultats obtenus dans certaines juridictions, et les résultats des études iRAP permettront d'estimer les coûts et avantages des mesures d'amélioration physique de la sécurité routière.

4.2 Sélectionner après examen les mesures de sécurité routière conformes aux meilleures pratiques et pouvant répondre aux questions prioritaires de sécurité routière

Il importe de tenir compte du cadre d'action régional et national dans lequel opère le corridor, et des questions de politique générale qui influent sur le trafic commercial régional à gérer. La sécurité des poids lourds et des véhicules de transport en commun sont hautement prioritaire.

Les composantes génériques du projet détaillées au tableau 5.1 donnent des indications sur les interventions et les réformes conformes aux meilleures pratiques.

Étape 5 : Établir fermement les responsabilités liées à certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques et examen des capacités de mise en œuvre.

Tâches

5.1 Confirmer les responsabilités des organes régionaux/nationaux liées à certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques et leur engagement à les mettre en œuvre dans le cadre du projet.

À ce stade, la participation des organes régionaux et nationaux partenaires du projet, entamée à l'étape 1 de la phase I deviendra plus spécifique, et les hauts responsables seront alors consultés pour confirmer officiellement les liens de collaboration avec l'agence chef de file et leur participation au projet.

5.2 Examiner la capacité des organes régionaux/nationaux à mener certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques.

Il importe de tenir compte de la capacité des entités partenaires et des ressources additionnelles nécessaires à la bonne exécution du projet. Cette tâche passe par un travail d'analyse et de comparaison systématiques des interventions, qui suppose un niveau d'expertise suffisant.

Étape 6 : Affiner les interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques.

Tâches

6.1 Arrêter le choix des interventions prioritaires de sécurité routière pour le corridor en spécifiant les résultats escomptés et les financements requis.

Cette tâche nécessitera une révision finale des spécifications au titre de la tâche 4.1 de l'étape 4. Ce travail permettra de fournir le détail des résultats souhaités pour chaque année du projet accompagné des budgets prévisionnels des travaux d'investissement, des campagnes publicitaires et de sensibilisation ainsi que des services d'assistance technique.

6.2 Arrêter le choix des politiques prioritaires de sécurité routière conformes aux meilleures pratiques en spécifiant les résultats escomptés et les financements requis.

Cette tâche nécessitera une mise au point des spécifications au titre de la tâche 4.2 de l'étape 4. Ce travail permettra de fournir le détail des résultats souhaités pour chaque année du projet accompagné des budgets prévisionnels des services d'assistance technique.

Les composantes génériques du projet détaillées au tableau 5.1 donnent des indications sur les interventions et les réformes conformes aux meilleures pratiques.

Étape 7 : Définir les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du projet.

Tâches

7.1 Définir les indicateurs de performance, la périodicité de leur mesure et les mesures de référence pour la revue des politiques liées à chaque composante du projet et des corridors témoins, en indiquant le type d'instrument de mesure et le système de gestion des données.

L'organisme chef de file désigné doit être responsable du suivi-évaluation du projet.

Il importe de tenir compte des moyens en place pour la gestion des données sur la performance du corridor, sans oublier la fonction d'observatoire, en vue d'intégrer le suivi-évaluation des résultats de sécurité partout où cela est pertinent et faisable. D'autres besoins en études et données devront être établis.

Il faudra également tenir compte des nouvelles opportunités technologiques liées aux systèmes de mesure automatisés. De tels moyens permettent en effet de recueillir systématiquement les données relatives à la circulation, aux types de véhicule et aux niveaux de vitesse.

7.2 Déterminer les indicateurs de performance et la périodicité de leur mesure pour la revue des politiques liées à chaque composante du projet.

Ces mesures seront fondées sur des obligations de résultats.

7.3 Confirmer les fonctions de gestion du projet.

L'organisme chef de file désigné est responsable de la gestion du projet.

Les fonctions essentielles de gestion du projet sont, entre autres, la coordination de son exécution et la promotion de ses objectifs et ses réalisations.

Les fonctions de coordination associent les participants au projet appartenant à trois niveaux 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 comprennent :

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

Ces structures de coordination reçoivent l'appui d'experts et une assistance technique, et bénéficient de ressources mises à disposition par le canal de l'organisme chef de file. Ce dernier est supposé présider les groupes de coordination et de travail et assurer la tenue de rencontres régulières et fructueuses.

Le groupe exécutif se réunit 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.

Le groupe de travail se réunit plus régulièrement pour coordonner l'exécution du projet au jour le jour et la préparation des rapports d'activité à présenter au groupe exécutif. Le groupe consultatif se réunit au besoin pour aborder des questions qui requièrent une contribution des représentants du secteur et de la population.

L'organisme chef de file assure la promotion des objectifs et des réalisations du projet avec l'aide du groupe exécutif, qui endosse la responsabilité de promouvoir le label et les principaux messages de sécurité routière sur le corridor de transit.

Les composantes génériques exposées au tableau 5.1 mettent en relief le rôle central joué par les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du projet.

*Voir le **Modèle n° 4** des termes de référence qui couvre les étapes 4 à 7.*

Étape 8 : Préparer une note conceptuelle et obtenir sa validation officielle.

Tâches

8.1 *Récapituler les conclusions des étapes 1 à 7 sous la forme d'une note conceptuelle et la faire valider par le groupe exécutif.*

Les conclusions doivent être présentées selon les procédures officielles et couvrir les objectifs généraux et les objectifs de résultat du projet, les interventions et la revue de politiques de sécurité routière, les systèmes de suivi-évaluation, les modalités de gestion, et les budgets de préparation et d'exécution du projet.

8.2 *Décider de passer à la phase III.*

Une autorisation doit être obtenue conformément aux procédures officielles.

PHASE III : PHASE III-DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

Étape 9 : Préparer une définition détaillée du projet et obtenir sa validation officielle.

Tâches

9.1 *Décrire les objectifs du projet.*

Les principaux objectifs de développement du projet doivent porter sur le renforcement rapide de l'organisme chef de file du corridor, des organismes participants et des parties prenantes du projet ; le transfert rapide des connaissances en matière de sécurité routière à tous les participants au projet ; l'obtention de résultats rapides et avérés sur le corridor et l'adoption d'indicateurs de résultats pour justifier la poursuite des investissements une fois le projet mené à bien.

9.2 *Préparer les caractéristiques de chaque composante du projet.*

Les caractéristiques de chaque composante reposeront sur leurs descriptions génériques et les détails fournis dans la note conceptuelle du projet. Seront prises en compte les interventions et mesures prioritaires de réforme de la sécurité routière sur le corridor, les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du corridor.

Des enquêtes de référence seront réalisées sur le corridor et les corridors témoins si le financement pour la préparation du projet le permet.

Une attention particulière est accordée aux besoins d'assistance technique.

*Voir le **Modèle n° 4** des termes de référence qui couvre les tâches 9.1 et 9.2 de l'étape 9.*

Les modèles 5 à 15 sont des spécimens de termes de référence pour des contrats d'assistance technique adaptés des lignes directrices (*Fonds mondial pour la sécurité routière, Bliss et Breen, 2013*). Présentés sous forme générique pour couvrir les objectifs généraux d'assistance technique, les principales tâches et les résultats escomptés, la mise en place du calendrier, l'évaluation des compétences professionnelles requises et du niveau d'expérience, ces termes de référence pourront ensuite être calés plus précisément sur les besoins du projet.

Le personnel local doit être encadré et formé, ce qui aidera à accélérer le transfert des connaissances et favoriser le renforcement des capacités institutionnelles. L'accent doit également être mis

sur les systèmes de suivi-évaluation et la description des initiatives en cours dont le but est de pérenniser les mesures efficaces. Il importe que les équipes chargées de l'assistance technique offrent des services spécialisés qui tiennent compte de l'exécution des composantes du projet, améliorent l'efficacité de ces composantes et transfèrent durablement les connaissances et les compétences aux organismes de corridor participants et aux consultants locaux.

9.3 *Mettre au point le budget du projet.*

D'une manière générale, la demande de financement doit correspondre aux pratiques de référence et aux résultats de sécurité routière souhaités.

9.4 *Obtenir l'autorisation de procéder à l'exécution du projet.*

Cette autorisation doit être obtenue selon la procédure officielle.

PHASE IV : EXÉCUTION DU PROJET

Étape 10 : Gérer les aspects prioritaires de la mise en œuvre.

Tâches

10.1 *Établir et maintenir des procédures de gestion du projet.*

Le calendrier des réunions annuelles et les modalités connexes de présentation des rapports au groupe exécutif, au groupe de travail et au groupe consultatif du corridor, doivent être préparés et adoptés par toutes les parties.

Voir le **Modèle n° 14** des termes de référence qui couvre la tâche 10.1 de l'étape 10.

10.2 *Établir et maintenir des procédures de suivi-évaluation.*

Des enquêtes de référence pour déterminer les indicateurs de performance doivent être effectuées immédiatement sur le corridor et les corridors témoins en tenant, si les fonds de préparation du projet n'étaient pas disponibles pour réaliser cette tâche durant la phase d'élaboration.

Voir le **Modèle n° 15** des termes de référence qui couvre la tâche 10.2 de l'étape 10.

10.3 *Finaliser la définition détaillée du projet et les modalités de passation de marchés.*

D'après les recommandations faites à la tâche 1.4 de l'étape 1, les activités intensives et coûteuses de préparation doivent être bouclées durant la première année d'exécution du projet, grâce aux fonds prévus à cet effet (préparation des plans détaillés, validation des mesures de sauvegarde pour les équipements de sécurité routière, un plan détaillé des opérations de police et des campagnes de publicité et de sensibilisation, ainsi que de la passation de marchés).

10.4 *Assurer la direction continue des composantes d'assistance technique.*

Le type d'assistance technique requis dans le projet doit d'abord être méthodologique et donc porté sur le processus où les experts internationaux qui travaillent aux côtés du personnel local ont un rôle d'encadrement ou d'accompagnement avec l'objectif d'accélérer le transfert des connaissances et de renforcer durablement les capacités institutionnelles.

Voir les **Modèles n° 5 à 13** des termes de référence qui couvre les tâches 10.3 et 10.4 de l'étape 10.

Tableau 6. Phases du projet de sécurité routière sur un corridor et documents d'appui.

PHASE I : CONTOURS DU PROJET	
ÉTAPE 1 Désigner l'organisme chef de file et déterminer la portée générale et les budgets de préparation et d'exécution du projet.	
Tâches	Documents d'appui
1.1 Définir les limites du projet et le contexte plus large des institutions et des investissements concernés par le projet de sécurité routière.	<i>Modèle de TdR n°1</i>
1.2 Déterminer le rôle de l'organe chef file et sa capacité d'exécution.	<i>Procédures officielles Modèle de TdR n°1</i>
1.3 Décider du niveau général d'investissement proposé.	<i>Procédures officielles Modèle de TdR n°1</i>
1.4 Mobiliser les fonds nécessaires à la préparation du projet.	<i>Procédures officielles</i>
PHASE II : CONCEPTION GÉNÉRALE DU PROJET	
ÉTAPE 2 Déterminer les résultats souhaités sur le corridor régional/national.	
Tâches	Documents d'appui
2.1 Examiner les objectifs actuels de performance au niveau régional et national.	<i>Modèle de TdR n°2</i>
2.2 Parvenir à un consensus régional et national sur les résultats souhaités.	<i>Modèle de TdR n°2</i>
ÉTAPE 3 Déterminer les priorités de sécurité routière sur le corridor régional/national.	
Tâches	Documents d'appui
3.1 Examiner les données sur les accidents mortels et les accidents graves disponibles au niveau national et régional, ainsi que les informations connexes sur le corridor, et décider des mesures prioritaires.	<i>Modèle de TdR n°2</i>
3.2 Étudier et évaluer la sécurité des infrastructures sur le corridor de transit.	<i>Modèle de TdR n°3</i>
ÉTAPE 4 Indiquer les interventions conformes aux meilleures pratiques et les réformes à engager pour traiter les questions prioritaires de sécurité routière sur le corridor.	
Tâches	Documents d'appui
4.1 Examiner et sélectionner les interventions les plus susceptibles de répondre aux questions prioritaires de sécurité routière et indiquer les options d'investissement correspondantes.	<i>Modèle de TdR n°4</i>
4.2 Sélectionner après examen les mesures de sécurité routière conformes aux meilleures pratiques et répondant aux questions prioritaires de sécurité routière.	<i>Tableau 5.1 Modèle de TdR n°4</i>
ÉTAPE 5 Établir fermement les responsabilités liées à certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques et examen des capacités de mise en œuvre.	
Tâches	Documents d'appui
5.1 Confirmer les responsabilités des organes régionaux/nationaux liées à certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques et leur engagement à les mettre en œuvre dans le cadre du projet.	<i>Modèle de TdR n°4</i>
5.2 Étudier la capacité des organes régionaux/nationaux à mener certaines interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques.	<i>Modèle de TdR n°4</i>

ÉTAPE 6 Affiner les interventions et réformes conformes aux meilleures pratiques.

Tâches	Documents d'appui
6.1 Arrêter le choix des interventions prioritaires de sécurité routière conformes aux meilleures pratiques en spécifiant les résultats escomptés et les financements requis.	<i>Tableau 5.1</i> <i>Modèle de TdR n°4</i>
6.2 Arrêter le choix des politiques prioritaires de sécurité routière conformes aux meilleures pratiques en spécifiant les résultats escomptés et les financements requis.	<i>Tableau 5.1</i> <i>Modèle de TdR n°4</i>

ÉTAPE 7 Définir les systèmes de suivi-évaluation et les modalités de gestion du projet.

Tâches	Documents d'appui
7.1 Définir les indicateurs de performance, la périodicité de leur mesure et les valeurs de référence pour chaque composante d'intervention sur le corridor et les corridors témoins, et exposer les besoins en termes d'instruments de mesure et de procédures de gestion des données.	<i>Tableau 5.1</i> <i>Modèle de TdR n°4</i>
7.2 Déterminer les indicateurs de performance et la périodicité de leur mesure pour chacune des activités de revue des politiques de sécurité routière.	<i>Tableau 5.1</i> <i>Modèle de TdR n°4</i>
7.3 Confirmer les fonctions de gestion du projet.	<i>Tableau 5.1</i> <i>Modèle de TdR n°4</i>

ÉTAPE 8 Préparer une note conceptuelle et obtenir sa validation officielle.

Tâches	Documents d'appui
8.1 Reprendre les conclusions des étapes 1 à 7 sous la forme d'une note conceptuelle et la faire valider par le groupe exécutif.	<i>Procédures officielles</i>
8.2 Décider de passer à la phase III.	<i>Procédures officielles</i>

PHASE III : DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

ÉTAPE 9 Préparer une conception détaillée du et obtenir sa validation officielle.

Tâches	Documents d'appui
9.1 Décrire les objectifs du projet.	<i>Modèle de TdR n°4</i>
9.2 Préparer les caractéristiques de chaque composante du projet.	<i>Modèle de TdR n°4</i> <i>Modèle de TdR n°5</i>
9.3 Mettre au point le budget du projet.	
9.4 Obtenir l'autorisation de procéder à l'exécution du projet.	<i>Procédures officielles</i>

PHASE IV : EXÉCUTION DU PROJET

ÉTAPE 10 Gérer les aspects prioritaires de la mise en œuvre.

Tâches	Documents d'appui
10.1 Établir et maintenir des procédures de gestion du projet.	<i>Modèle de TdR n°14</i>
10.2 Établir et maintenir des procédures de suivi-évaluation.	<i>Modèle de TdR n°15</i>
10.3 Finaliser la conception détaillée du projet et les modalités de passation de marchés.	<i>Modèle de TdR n°5 à 13</i>
10.4 Assurer la direction continue des composantes d'assistance technique du projet.	<i>Modèle de TdR n°5 à 13</i>

Modèles de termes de référence

**Assistance technique pour la définition des
contours et la conception générale du projet**

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 ? 				
---	--	--	--	--

Termes de référence 2 : Priorités de sécurité routière dans un corridor

**PHASE II : FORMULATION DE L'IDÉE DE PROJET
ACTIVITÉ 3.1]**

[ÉTAPE 2, ACTIVITÉS 2.1 & 2.2 ; ÉTAPE 3,

OBJECTIFS ET PRIORITÉS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS UN CORRIDOR

Contexte

Description du projet

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectif de :

- Déterminer les performances en matière de sécurité routière dans le cadre du projet à l'échelon régional et national.
- Définir les priorités régionales et nationales en matière de sécurité routière.

Résultats

Les résultats attendus sont les suivants :

- 1 *Déterminer les performances en matière de sécurité routière souhaitées au titre du corridor de transit.*
 - 1.1 Identification des objectifs de performance actuels en matière de sécurité routière pour le corridor à l'échelon régional et national.
 - 1.2 Établissement d'un consensus régional et national sur les performances souhaitées pour les dix années à venir.
- 2 *Recenser les priorités en matière de sécurité routière concernant le corridor de transit.*
 - 2.1 Évaluation des données nationales et régionales sur les décès et les traumatismes graves classées suivant les types de véhicules, les victimes, les facteurs qui contribuent aux accidents, les concentrations spatiales, les différences nationales dans les schémas traumatiques, et toutes autres données pertinentes sur la sécurité.
 - 2.2 Établissement d'un consensus régional et national sur les priorités de sécurité routière souhaitées dans le corridor à partir des données disponibles.

Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux

Calendrier des activités

À définir 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 d'expérience dans la conception et la mise en œuvre de stratégies nationales et régionales de sécurité routière. Il/elle devra également montrer qu'il/elle peut travailler étroitement avec les organismes associés à la sécurité routière au plus haut niveau.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience en analyses scientifiques 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.

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

Termes de référence 3 : Enquête iRAP et les corridors

PHASE II : FORMULATION DE L'IDÉE DE PROJET

[ÉTAPE 3, ACTIVITÉ 3.2]

ENQUÊTE, ÉVALUATION ET FORMULATION D'UN PLAN D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LESCORRIDORS DE TRANSIT

Contexte

Description du projet

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Inspecter environ kilomètres de tronçons du corridor et codifier les données vidéo en suivant la méthodologie du Programme international d'évaluation des routes (iRAP)⁸.
- Collecter des données sur les accidents, la circulation et la vitesse des tronçons inspectés en suivant la méthodologie de l'iRAP⁹.
- Constituer un dossier d'informations de l'iRAP comprenant toutes les caractéristiques des tronçons et les données collectées.
- Mettre au point, en suivant la méthodologie de l'iRAP, un système de notation par étoiles (*Star Rating*) pour les tronçons inspectés.
- Mettre au point, en suivant la méthodologie de l'iRAP, un Plan d'investissement relatif à l'amélioration de la sécurité routière dans les tronçons inspectés.

Liste des tronçons à inspecter

Le tableau ci-dessous présente les tronçons à inspecter (le chaînage et le linéaire exacts devant être précisés avant l'enquête).

Détail des tronçons à inspecter

⁸ Voir les documents 305 (*Star Rating Coding Manual*) et 309 (*iRAP Star Rating V2.2 Quality Assurance Guide*) de l'iRAP. Toutes les publications de l'iRAP citées figurent sur la liste des références à la fin du présent ouvrage.

⁹ Voir le document 304 de l'iRAP : *Supporting Data* (Microsoft Excel).

Nom du tronçon	Identification du tronçon	Pays	District	Longueur (km)
A-B	x	x	x	x
C-D	x	x	x	x
Etc.	x	x	x	x

Résultats

Les résultats attendus sont les suivants :

- *Inspection du tronçon.* L'entrepreneur réalisera une inspection iRAP en utilisant des caméras à haute résolution installées sur un véhicule et des points de référence de données GPS.
- *Codage des données de l'enquête iRAP.* L'entrepreneur procèdera au codage des données de l'enquête conformément aux spécifications iRAP 305 et 309.
- *Collecte de données de base.* L'entrepreneur collectera des données de base sur l'utilisation des tronçons, les accidents et les victimes de la route, la circulation, la vitesse et autres facteurs conformément aux spécifications du document 304 de l'iRAP.

Documents de référence

Pour la préparation d'une proposition, il est conseillé aux entrepreneurs de consulter les documents accessibles via les liens suivants :

1. RAP-SR-2.1 Star Rating and Investment Plan - Road survey and coding specification¹⁰
2. RAP-SR-2.3 Star Rating Inspection System Accreditation Specification and Record¹¹
3. RAP-SR-2.4 Road Inspection Quality Assurance Guide¹²
4. RAP-SR-3.1 Supporting data analysis and reporting specification¹³
5. RAP-SR-3.2 Supporting data template¹⁴
6. RAP-SR-3.3 Upload file specification¹⁵

Calendrier des activités

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

Expérience et qualifications professionnelles requises

¹⁰ http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-1_Road_survey_and_coding_specification.pdf

¹¹ http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-3_Inspection_System_Accreditation_Specification_and_Record.pdf

¹² http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-4_Road_Coding_QA_Guide.pdf

¹³ http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-3-1_Supporting_data_analysis_and_reporting_specification.pdf

¹⁴ http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-3-2_Supporting_Data_Template.xlsm

¹⁵ http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-3-3_Upload_file_specification.pdf

Fournisseur de services iRAP

Fournisseur mondialement reconnu, accrédité par l'iRAP et possédant une expérience de l'environnement routier des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire¹⁶.

Services de soutien de l'iRAP

Les services de l'iRAP sont nécessaires pour arriver à un système de notation par étoile et un plan d'investissement routier axé sur la sécurité.

Pour de plus amples informations : icanhelp@irap.org

L'équipe responsable de l'analyse des données et de l'établissement de rapports sera composée des spécialistes suivants :

Spécialiste(s) en ingénierie de la sécurité routière

Un ou plusieurs spécialistes de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience pratique dans la conception d'équipements novateurs de sécurité pour les infrastructures, dont une longue expérience des outils de l'iRAP, des audits et dans l'inspection de sécurité routière. Une solide connaissance des moyens d'améliorer la sécurité des environnements routiers à circulation mixte/vitesses variées des pays connaissant une expansion rapide de la motorisation est essentielle.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant une expérience de 10 ans au moins dans le travail d'étude 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. L'expérience en analyses de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitable.

Spécialiste des méthodes de suivi-évaluation

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de 10 ans d'expérience en conception et application des systèmes de suivi-évaluation de la circulation, des véhicules et des usagers de la route. La connaissance des méthodes d'échantillonnage et des équipements d'évaluation pertinents est nécessaire. L'expérience en suivi-évaluation dans les pays en développement et en transition est souhaitable. L'expérience dans le domaine du suivi et de l'évaluation de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitable.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Responsabilités de l'entrepreneur

- a. L'entrepreneur est responsable de la bonne exécution de l'enquête et du codage, et des activités liées notamment aux horaires de fonctionnement, à la sécurité des véhicules, à la for-

¹⁶ Voir : <http://www.irap.org/about-irap/accredited-suppliers>.

mation des opérateurs, à la signalétique sur véhicule, au recours à des escortes, au problème de sûreté, et de la bonne conduite de toutes les activités opérationnelles à mener.

- b. Les frais liés aux dépenses suivantes incombent à l'entrepreneur : droits de douane, carburant, assurance, exploitation de véhicules, logement, frais accessoires, indemnités de subsistance journalière du personnel et permis.
- c. Les frais de mobilisation et de démobilisation liés au projet sont couverts par l'entrepreneur.
- d. L'entrepreneur communique par écrit au maître d'ouvrage un plan de santé et de sécurité concernant le projet rédigé avant le démarrage de l'enquête.

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>
<p>Amélioration systématique de la sécurité des infrastructures</p> <p>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.</p>	10 % du budget total des infrastructures ^a
<p>Programmes généraux de mise en application des règles de sécurité routière basés sur la dissuasion</p> <p>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.</p>	Activité de la police routière : 20 % du budget total de la police routière affectés à la zone du corridor ^b
<p>Campagnes de publicité et de sensibilisation</p> <p>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.</p>	Campagnes publicitaires et de sensibilisation : 5 % au moins du budget consacré à la police routière.
<p>Programmes de développement communautaire et de promotion de la responsabilité sociale des entreprises</p> <p>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.</p>	

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)^d 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^f et les réalisations^g. 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>Modalités de mise en place d'une agence chef de file</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>Structures de coordination et modalités de fonctionnement</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>Promotion du projet</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 régler 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"> <input type="checkbox"/> Véhicules à usage privé ? <input type="checkbox"/> Véhicules utilitaires ? <input type="checkbox"/> Véhicules à usage public ? <input type="checkbox"/> Casques de motocyclette ? <input type="checkbox"/> Casques de vélo ? 				
<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"> <input type="checkbox"/> Certification de la conformité des véhicules ? <input type="checkbox"/> Inspection de véhicules ? <input type="checkbox"/> Homologation des casques ? 				
<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"> <input type="checkbox"/> Conducteurs et passagers de véhicules à usage privé ? <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Voitures <input type="radio"/> Poids lourds ? <input type="radio"/> Cyclomoteurs ? <input type="radio"/> Motocyclettes ? <input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules utilitaires ? <input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules à usage public ? <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Taxis ? <input type="radio"/> Autobus ? <input type="radio"/> Véhicules non motorisés ? 				
<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"> <input type="checkbox"/> Examen de conduire ? <input type="checkbox"/> Contrôles en bord de route ? 				
<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"> <input type="checkbox"/> Jeunes conducteurs jeunes ? <input type="checkbox"/> Conducteurs âgés ? <input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules utilitaires ? <input type="checkbox"/> Conducteurs de véhicules à usage public ? 				
<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 Délai moyen d'intervention des services médicaux d'urgence
Résultats découlant de l'intervention	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.

Modèles de termes de référence

**Assistance technique pour l'élaboration du
plan détaillé et l'exécution du projet**

Termes de référence 5 : Amélioration systématique de la sécurité des infrastructures

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Conseiller et appuyer l'utilisation d'instruments et procédures proactifs pour la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation des nouveaux équipements de sécurité des infrastructures sur le corridor.
- Former l'administration routière et les consultants régionaux et nationaux associés à la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation des nouveaux programmes de sécurité des infrastructures sur le corridor.
- Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif d'amélioration de la sécurité des infrastructures sur l'ensemble du corridor, à partir des résultats obtenus dans le corridor.

Résultats

Les résultats attendus sont les suivants :

- 1 *Apporter les conseils et l'appui nécessaires à l'application d'instruments, de méthodes et de programmes proactifs pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sur le corridor.*
 - 1.1 Principes directeurs pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien de mesures innovantes en matière de sécurité des infrastructures sur le corridor conformément aux recommandations du Plan d'investissement pour des routes plus sûres de l'iRAP (barrières, ronds-points, modération de la circulation, installations pour piétons, cyclistes et motocyclistes, signalisation et marquage, éclairage, etc.).
 - 1.2 Soutien en cours d'emploi à l'application des principes directeurs en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures sur le corridor, en préparant notamment des maquettes de programmes innovants de sécurité routière et des documents d'appel d'offres pour des contrats de travaux publics.

- 2 *Former l'administration routière et le personnel des bureaux d'études régionaux et nationaux associés à l'utilisation de méthodes et d'instruments proactifs pour améliorer la sécurité des infrastructures sur le corridor.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation de base et de formation continue à l'utilisation de méthodes et d'instruments proactifs de la sécurité des infrastructures et de procédures connexes de suivi-évaluation.
- 3 *Évaluer l'efficacité et l'utilité des programmes de sécurité de l'infrastructure sur le corridor.*
 - 3.1 Conception et réalisation d'évaluations des programmes de sécurité des infrastructures sur le corridor (en coordination avec la composante de suivi-évaluation du projet).
 - 3.2 Révision des principes directeurs en vue de l'amélioration de la sécurité des infrastructures (exposés sous les résultats 1.1 et 1.2) sur la base des conclusions de l'évaluation réalisée sur le corridor.
- 4 *Préparer un programme rétrospectif et des principes directeurs pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sur l'ensemble du corridor.*
 - 4.1 Programme rétrospectif d'amélioration de la sécurité des infrastructures assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Principes directeurs pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sur l'ensemble du corridor de transit.

Calendrier des activités

Le calendrier des activités d'assistance technique sera établi autour de deux grandes étapes :

- *Durant le projet.* Appuyer la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation des programmes d'amélioration de la sécurité des infrastructures sur le corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Soutenir la préparation d'un programme rétrospectif et de principes directeurs pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sur tout le corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste(s) de l'ingénierie de la sécurité routière

Un ou plusieurs spécialistes de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience pratique dans la conception d'équipements innovants de sécurité des infrastructures, ainsi qu'une expérience approfondie des outils iRAP, des méthodes d'audit et d'inspection de la sécurité. Une expérience des environnements routiers à trafic et vitesse mixtes de pays à motorisation rapide est essentielle.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en 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 de projets et des

résultats liés à la sécurité est essentielle. Une expérience en analyses de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitée.

Pour l'ensemble des membres de l'équipe: une aptitude à coopérer avec des hauts fonctionnaires de l'État et de leurs homologues en pleine confiance est essentielle.

Appui du Programme international d'évaluation des routes (iRAP)

L'appui de l'iRAP est recommandé pour obtenir les résultats souhaités.

Termes de référence 6 : Prévention routière par la dissuasion

PHASE III–PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Faciliter l'introduction et l'évaluation de mesures de lutte contre les comportements à risque sur le corridor.
- Former la police à l'application et la gestion de mesures de lutte contre les comportements à risque sur le corridor.
- Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif de mesures de répression des comportements à risque sur l'ensemble du corridor, compte tenu des résultats concluants.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique sont les suivants :

- 1 *Appuyer la préparation de programmes annuels de contrôles de police aux fins de dissuader les comportements imprudents sur le corridor.*
 - 1.1 Détermination des comportements imprudents sur le corridor.
 - 1.2 Stratégies et tactiques opérationnelles, accompagnées de lignes directrices destinées à lutter contre les comportements à risque sur le corridor.
 - 1.3 Programmes annuels de contrôles policiers réguliers (mensuels) ciblant les comportements imprudents sur le corridor.
 - 1.4 Analyse des besoins en équipements accompagnée d'une description et estimation des coûts d'équipement additionnel nécessaire pour soutenir les programmes annuels de contrôle.
 - 1.5 Avant-projet de documents d'appel d'offres pour l'achat de matériel additionnel.

- 1.6 Soutien à l'expérience sur le terrain dans le cadre de l'exécution des programmes annuels de contrôle de police.
- 2 *Former l'ensemble de la police régionale et nationale à l'exécution de programmes annuels de contrôle sur le corridor.*
 - 3.1 Préparation et exécution d'un programme de formation de base pour améliorer les connaissances et les compétences des agents de prévention routière.
 - 3.2 Préparation et exécution d'un programme de formation continue aux mesures théoriques et pratiques de dissuasion et aux stratégies opérationnelles et tactiques connexes.
 - 3.3 Préparation et exécution d'une formation des cadres supérieurs à la supervision de la mise en œuvre des programmes par le personnel en charge des opérations.
- 3 *Évaluer l'efficacité et l'utilité des programmes de contrôle de police sur le corridor.*
 - 4.1 Conception et réalisation d'évaluations des programmes de contrôles policiers sur le corridor (en coordination avec la composante suivi-évaluation du projet).
 - 4.2 Recommandation sur les améliorations à apporter aux programmes de contrôles (Résultat 1.3), sur la base des conclusions de l'évaluation du corridor.
- 4 *Préparer un programme rétrospectif de contrôles policiers accompagné de directives pour lutter contre les comportements imprudents sur l'ensemble du corridor.*
 - 4.1 Programme rétrospectif de prévention routière sur le corridor, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Directives pour des programmes de contrôles policiers visant à lutter contre les comportements à risque sur l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Soutenir la préparation, la mise en œuvre, l'évaluation et la révision des programmes de contrôles policiers sur le corridor, avec prévision d'une formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Soutenir la préparation d'un programme rétrospectif et de lignes directrices pour la mise en place de contrôles policiers sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en gestion des opérations de police

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en prévention routière (pilotage, coordination et orientation de la prévention routière dans une direction centrale de la police dont les méthodes donnent des résultats. Ce spécialiste est capable de communiquer les principes et tac-

tiques de prévention routière à une large audience et est passé dans un institut de formation en maintien de l'ordre.

Spécialiste en opérations de contrôle

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en contrôle de police et en encadrement des patrouilles routières. Une expérience pratique en conception, mise en œuvre et gestion des stratégies de prévention routière dans une direction centrale de la police dont les méthodes donnent des résultats est essentielle, ainsi qu'une capacité établie à communiquer la philosophie et les tactiques de prévention routière à une large audience. Une expérience préalable dans une institution de formation en maintien de l'ordre est souhaitée.

Spécialiste en matériel de prévention routière

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en définition, sélection de fournisseurs, évaluation et achat d'outils et de matériel de prévention routière pour une direction centrale de la police dont les méthodes donnent des résultats. Une maîtrise avérée des méthodes modernes de prévention routière est essentielle.

Spécialiste en formation à la prévention routière

Un spécialiste possédant une dizaine d'années d'expérience en conception, mise en œuvre et évaluation des programmes de formation initiale et continue des agents de police. Une expérience pratique au sein d'une école nationale de police est essentielle.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en 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 des pays en développement et en transition est souhaitée.

Pour l'ensemble des membres de l'équipe: une aptitude à coopérer avec des hauts fonctionnaires de l'État et de leurs homologues est essentielle.

Soutien de l'Organisation internationale de la police routière (RoadPOL)

Le contrôle routier étant un domaine très spécialisé où les services de police préfèrent travailler d'égal à égal avec d'autres services de police, le recours à RoadPOL est recommandé pour obtenir les résultats souhaités.

Termes de référence 7 : Publicité et sensibilisation aux contrôles de police

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique ont pour objectifs de :

- Faciliter la mise en place et l'évaluation de campagnes de publicité et de sensibilisation à l'appui des programmes de contrôles de police ciblant les comportements à risque.
- Former le personnel de l'agence de sécurité routière, les agents de police et les consultants régionaux et nationaux associés à la mise en œuvre de campagnes de publicité et de sensibilisation à l'appui des contrôles de police ciblant les comportements à risque.
- Faciliter la préparation d'une campagne rétrospective de publicité et de sensibilisation à l'appui des contrôles de police ciblant les comportements à risque sur l'ensemble du corridor, compte tenu des résultats concluants atteints par le projet.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique sont les suivants :

- 1 *Préparer des campagnes annuelles de publicité et de sensibilisation à l'appui des contrôles de police ciblant les comportements à risque sur le corridor.*
 - 1.1 Identification et hiérarchisation des comportements à risque que doivent cibler les campagnes de publicité et de sensibilisation.
 - 1.2 Identification des groupes d'utilisateurs aux comportements à risque et de leurs réseaux sociaux et professionnels sur le corridor.
 - 1.3 Lancement de messages clés de prévention routière à l'intention des groupes d'utilisateurs à risque et de leurs réseaux sociaux et professionnels.
 - 1.4 Recours aux médias informatiques, à la presse écrite et aux affiches pour atteindre les groupes d'utilisateurs à risque ainsi que leurs réseaux sociaux et professionnels.

- 1.5 Mise en place d'un programme annuel de campagnes de publicité et de sensibilisation coordonné aux contrôles de police, ciblant les groupes d'utilisateurs à risque et leurs réseaux sociaux et professionnels.
 - 1.6 Mise en place de systèmes de suivi-évaluation des campagnes annuelles de publicité et de sensibilisation pour déterminer le niveau de rétention et de pertinence des messages (en coordination avec la composante suivi-évaluation du projet).
 - 1.7 Identification des agences d'études de marché, de relations publiques et de publicité ayant la capacité de produire, mettre en œuvre et superviser des campagnes spécifiques de publicité et de sensibilisation.
 - 1.8 Préparation d'un avant-projet de documents d'appel d'offres pour les contrats de service de recherche, de production et de médias requis.
 - 1.9 Appui à l'évaluation des offres de services d'études de marché, de production et de médias publicitaires.
 - 1.10 Soutien en milieu de travail à la mise en œuvre de campagnes de publicité et de sensibilisation.
- 2 *Former le personnel de l'agence de sécurité routière et les services de police à la planification de campagnes annuelles de publicité et de sensibilisation sur le corridor.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation aux principes et pratiques de campagnes de publicité et de sensibilisation efficaces en matière de prévention routière, et aux procédures de suivi-évaluation associées.
 - 3 *Évaluer l'efficacité et l'utilité de campagnes de sensibilisation aux contrôles routiers qui ciblent les comportements à risque sur le corridor.*
 - 3.1 Évaluation des campagnes de publicité et de sensibilisation sur le corridor (en coordination avec la composante suivi-évaluation du projet).
 - 3.2 Recommandations pour l'amélioration des campagnes de publicité et de sensibilisation à l'appui des contrôles policiers ciblant les comportements à risque (à prendre en compte dans les programmes appartenant au Résultat 1.5), sur la base des conclusions de l'évaluation du projet.
- 4 *Préparer une campagne rétrospective de sensibilisation ainsi que des directives pour soutenir les contrôles policiers ciblant les comportements dangereux sur tout le corridor.*
 - 4.1 Appui à des campagnes rétrospectives de publicité et de sensibilisation sur le corridor, assorties d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Préparation de directives énonçant les modalités des campagnes de publicité et de sensibilisation à l'appui de contrôles policiers ciblant les comportements à risque sur l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Appuyer la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de campagnes de publicité et de sensibilisation à l'appui des contrôles policiers sur le corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Soutenir la préparation d'une campagne rétrospective de publicité et de sensibilisation, accompagnée de directives à l'appui des contrôles policiers sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en communication

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en gestion de campagnes de publicité et en communication sur la sécurité routière ou dans un domaine similaire. Une expérience préalable en gestion comptable dans une agence de publicité ou de relations publiques est souhaitée et une solide expérience en campagnes de marketing social est essentielle.

Spécialiste en enquêtes communautaires

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en études de marché et études quantitatives et qualitatives du comportement de la population. Une expérience dans la réalisation d'études de comportement dans les pays en développement et en transition est souhaitée.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative d'interventions et de résultats de sécurité est essentielle, et une expertise en diagnostic de sécurité routière dans les pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 8 : Programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises

PHASE III-DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV-EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Apporter des conseils et faciliter l'exécution de programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises en matière de sécurité routière sur le corridor.
- Former le personnel de l'organisme chef de file et les consultants régionaux et nationaux associés à la gestion et l'encadrement des programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises à la prévention routière sur le corridor.
- Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises en matière de sécurité routière sur le corridor.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Préparer des programmes de développement communautaire et déterminer si les entreprises seraient prêtes à soutenir les projets de sécurité des infrastructures, de prévention routière ou les campagnes de publicité et de sensibilisation dans le cadre de programmes de responsabilité sociale.*
 - 1.1 Lignes directrices relatives au financement du programme de développement communautaire (répartition des fonds, critères d'éligibilité à une subvention, procédures de demande, modalités de suivi-évaluation).
 - 1.2 Lignes directrices relatives aux programmes de responsabilité sociale des entreprises dans le cadre de la réalisation des objectifs de sécurité routière du projet. Ces lignes directrices doivent prendre en compte les priorités en matière de sécurité routière sur le corridor, les ressources disponibles pour la sécurité routière, les modalités de coordination choisies et les possibilités de partenariat et de promotion.

- 1.3 Soutien en milieu de travail à la mise en œuvre de programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises en matière de sécurité routière sur le corridor.
- 2 *Former l'administration routière et les consultants régionaux et nationaux à la mise en œuvre de programmes de développement communautaire et à la promotion de programmes de responsabilité sociale des entreprises dans le cadre de projets de sécurité des infrastructures, de prévention routière et de campagnes de publicité et de sensibilisation.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation à l'utilisation des lignes directrices relatives à la répartition du financement du programme de développement communautaire et des programmes de responsabilité sociale des entreprises.
- 3 *Évaluer l'efficacité et l'utilité des programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises dont l'objectif est de soutenir les projets de sécurité des infrastructures, de prévention routière ou les campagnes de publicité et de sensibilisation.*
 - 3.1 Conception et réalisation d'évaluations des programmes de développement communautaire et (une fois convenu) des programmes de responsabilité sociale des entreprises sur le corridor (en coordination avec la composante suivi-évaluation).
 - 3.2 Révision des lignes directrices (définies sous les résultats 1.1 et 1.2) sur la base des conclusions de l'évaluation réalisée sur le corridor.
- 4 *Préparer un programme rétrospectif et des lignes directrices pour l'ensemble du corridor.*
 - 4.1 Programmes rétrospectifs de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises, assortis d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Lignes directrices pour améliorer les programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises sur l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Appuyer la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation des programmes de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises sur le corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Soutenir la préparation de programmes rétrospectifs de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises et des lignes directrices à l'appui des programmes de sécurité des infrastructures, des programmes de prévention routière et des campagnes de publicité et de sensibilisation sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en développement communautaire

Un spécialiste en développement communautaire de renommée internationale avec plus de dix années d'expérience en conception, réalisation et évaluation de programmes de sécurité routière de proximité destinés à soutenir la réalisation de stratégies nationales de sécurité routière. Une expérience des projets communautaires de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

Spécialiste en responsabilité sociale des entreprises

Un spécialiste dans le domaine de la responsabilité sociale des entreprises de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience dans les programmes de sécurité routière au sein des entreprises, ce qui servira à la mise en place de stratégies nationales de sécurité routière. Une expérience des projets de sécurité routière d'entreprises dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 9 : Amélioration des soins après accident

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Travailler à l'amélioration et l'évaluation des soins après accident dans le cadre du projet.
- Former le personnel des services d'urgence et premiers intervenants aux procédures d'intervention à suivre.
- Soutenir la préparation d'un programme rétrospectif d'amélioration des services de secours sur l'ensemble du corridor, sur la base des résultats obtenus.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique sont les suivants :

- 1 *Améliorer les services de secours sur le corridor.*
 - 1.1 Définition des actions prioritaires pour améliorer les services de secours sur le corridor de transit.
 - 1.2 Préparation de programmes annuels (calendrier saisonnier) de services de secours de meilleure qualité sur le corridor.
 - 1.3 Description et estimation du coût du matériel et des installations, des systèmes de communication et des besoins de personnel pour améliorer la qualité des secours après un accident sur le corridor.
 - 1.4 Préparation d'un avant-projet de documents d'appel d'offres pour les contrats de matériel et d'installations.
 - 1.5 Soutien en milieu de travail à la fourniture de meilleurs services de secours et d'urgence sur le corridor après un accident.
- 2 *Former le personnel des services d'urgence aux niveaux régional et national et « premiers intervenant » sur le lieu d'un accident dans le cadre du projet.*

- 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation pour offrir de meilleurs services de secours après à un accident sur le corridor.
- 3 *Évaluer les programmes d'amélioration des services de secours sur le corridor.*
 - 3.1 Conception et réalisation d'évaluations des services de secours de meilleure qualité après un accident sur le corridor (en coordination avec la composante suivi-évaluation du projet).
 - 3.2 Recommandations pour améliorer les services de secours sur l'ensemble du corridor (à prendre en compte dans les programmes appartenant au Résultat 1.2), sur la base des conclusions de l'évaluation réalisée sur le corridor.
- 4 *Préparer un programme rétrospectif de secours d'urgence après un accident accompagné de lignes directrices.*
 - 4.1 Un programme rétrospectif de services de secours, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Ligne directrices détaillant les conditions d'amélioration des services de secours pour l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Faciliter la préparation et la fourniture de services de secours sur le corridor, ainsi que la formation du personnel et des premiers intervenants.
- *Dernière année du projet.* Aider à la préparation d'un programme rétrospectif de services de secours sur l'ensemble du corridor et les lignes directrices connexes.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en intervention d'urgence après un accident

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en conception, mise en œuvre et gestion de programmes de formation aux premiers secours après un accident dans les pays en développement et en transition. Une connaissance approfondie des pratiques internationales est indispensable, ainsi qu'une expérience de travail avec de hauts responsables et des professionnels des agences nationales de santé de pays en développement et en transition.

Spécialiste en services médicaux d'urgence

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en conception, aménagement et gestion des services de secours dans les pays en développement et en transition. Une connaissance approfondie des pratiques internationales est essentielle, ainsi qu'une expérience de travail avec de hauts responsables et des professionnels des agences nationales de santé de pays en développement et en transition.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 10 : Amélioration des services de secours

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

INTERVENTIONS PRIORITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Faciliter l'amélioration et l'évaluation des services de secours sur le corridor.
- Former le personnel des services médicaux d'urgence à fournir des services de secours de meilleure qualité sur le corridor.
- Soutenir la préparation d'un programme rétrospectif de services de secours sur l'ensemble du corridor, sur la base des résultats obtenus par le projet.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Préparer et faciliter des programmes d'amélioration des services de secours sur le corridor.*
 - 1.1 Choix des actions prioritaires pour améliorer les services de secours sur le corridor.
 - 1.2 Programmes annuels (calendrier saisonnier) de services de secours de meilleure qualité sur le corridor.
 - 1.3 Soutien en milieu de travail à la fourniture de meilleurs services de secours sur le corridor.
- 2 *Former le personnel des services médicaux à l'échelon régional et national en vue d'améliorer les services de secours sur le corridor.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation pour améliorer la qualité des services de secours sur le corridor.
- 3 *Évaluer les programmes d'amélioration de la qualité des services de secours sur le corridor.*
 - 3.1 Conception et réalisation d'évaluations des services de secours é sur le corridor (en coordination avec la composante suivi-évaluation du projet).

- 3.2 Recommandations pour améliorer les services de secours sur l'ensemble du corridor (à prendre en compte dans les programmes appartenant au Résultat 1.2), sur la base des conclusions de l'évaluation réalisée sur le corridor.
- 4 *Préparer un programme rétrospectif de secours d'urgence après un accident accompagné de lignes directrices.*
 - 4.1 Programme rétrospectif de services de secours sur l'ensemble du corridor, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Lignes directrices détaillant les conditions d'amélioration des services de secours pour l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Faciliter la préparation et la fourniture de services de secours sur le corridor, ainsi que la formation du personnel et des premiers intervenants.
- *Dernière année du projet.* Aider à la préparation d'un programme rétrospectif de services de secours sur l'ensemble du corridor et les lignes directrices connexes.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste des services médicaux d'urgence

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en conception, aménagement et gestion des services médicaux d'urgence dans les pays en développement et en transition. Une connaissance approfondie des pratiques internationales est essentielle, ainsi qu'une expérience de travail avec de hauts cadres et des professionnels des agences nationales de santé de pays en développement et en transition.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 11 : Véhicules utilitaires lourds

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

RÉFORME DES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Évaluer les systèmes réglementaires concernant la sécurité des véhicules utilitaires lourds (marchandises et voyageurs).
- Proposer des moyens d'améliorer la sécurité des véhicules utilitaires lourds.
- Soutenir la mise en œuvre de réformes de la sécurité des véhicules utilitaires lourds.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Examiner les normes et règles de sécurité des véhicules utilitaires lourds, les mécanismes de conformité et les progrès en matière de résultats dans la région et les pays du corridor.*
 - 1.1 Quantification du volume de marchandises et de voyageurs transportés par véhicules sur le corridor, prévisions de croissance du trafic et des résultats en matière de sécurité routière pour la prochaine décennie.
 - 1.2 Comparaison des normes et règles de sécurité des véhicules utilitaires lourds, des mécanismes de conformité et des résultats obtenus dans la région et les pays traversés par le corridor, avec les bonnes pratiques internationales.
- 2 *Recommander des mesures de réforme des normes et règles de sécurité des véhicules utilitaires lourds et des mécanismes de conformité sur le corridor.*
 - 2.1 Description des options de réforme de la sécurité des véhicules utilitaires lourds (marchandises et voyageurs) sur le corridor, accompagnée d'une estimation des coûts et avantages, en déterminant l'option privilégiée.

- 2.2 Préparation et exécution de programmes de formation sur l'option de réforme recommandée à l'intention du personnel du projet chargé des questions de sécurité routière sur le corridor.
- 3 *Faciliter la mise en œuvre des réformes recommandées.*
 - 3.1 Spécification d'une stratégie de mise en œuvre des réformes de la sécurité des véhicules utilitaires lourds, avec définition des procédures de consultation, d'un programme de révision de la législation, des besoins publicitaires et des systèmes de suivi-évaluation.
 - 3.2 Préparation d'un programme rétrospectif pour les activités de réforme en cours, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Faciliter le processus de réforme de la sécurité des véhicules utilitaires lourds sur le corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Aider à la préparation d'un programme rétrospectif des formes de sécurité des véhicules utilitaires lourds sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste dans le domaine de la sécurité des véhicules utilitaires lourds

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en inspection et contrôle de sécurité des véhicules utilitaires lourds. Une connaissance approfondie et une expérience des normes internationales pour les véhicules utilitaires lourds et les pratiques internationales de contrôle et de certification des véhicules sont essentielles. Une expérience préalable dans un organisme national de contrôle et d'inspection des véhicules, de préférence dans un pays en développement ou en transition, ou chez un fabricant international de véhicules, est souhaitée.

Spécialiste en gestion de registres

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en gestion de systèmes modernes d'immatriculation de véhicules et des procédures et technologie associées. Une longue expérience à un poste de cadre supérieur d'un registre national est essentielle, et une expérience préalable dans un registre national d'un pays en développement ou en transition est souhaitée.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative d'interventions et de réalisations est essentielle, et une expérience des analyses de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 12 : Conducteurs de véhicules utilitaires lourds

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

RÉFORME DES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Évaluer la réglementation de la sécurité des conducteurs des véhicules utilitaires lourds (marchandises et voyageurs) sur le corridor.
- Proposer des recommandations pour améliorer la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires lourds sur le corridor.
- Faciliter la mise en œuvre des réformes sur la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires lourds sur le corridor.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Examiner les normes et règles de sécurité des conducteurs, les mécanismes de conformité et les progrès en matière de résultats dans la région et les pays du corridor.*
 - 1.1 Quantification du volume de marchandises et de voyageurs transportés par véhicules sur le corridor, prévisions de croissance du trafic et des résultats en matière de sécurité pour la prochaine décennie.
 - 1.2 Comparaison des normes et règles de sécurité des conducteurs, des mécanismes de conformité et des résultats obtenus dans la région et les pays du corridor, avec les bonnes pratiques internationales.
- 2 *Recommander des mesures de réforme des normes et règles de sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires et des mécanismes de conformité sur le corridor.*

- 2.1 Description des options de réforme de sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires lourds (marchandises et voyageurs) sur le corridor, accompagnée d'une estimation des coûts et avantages, en déterminant l'option privilégiée.
 - 2.2 Préparation et exécution de programmes de formation sur l'option de réforme recommandée à l'intention du personnel du projet chargé des questions de sécurité routière sur le corridor de transit.
- 3 *Faciliter la mise en œuvre des réformes recommandées.*
- 3.1 Description d'une stratégie de mise en œuvre des réformes concernant les mesures de sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires lourds incluant des procédures de consultation, un programme de révision de la législation, les besoins publicitaires et des systèmes de suivi-évaluation.
 - 3.2 Préparation d'un programme rétrospectif pour les activités de réforme en cours, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier de mise en œuvre.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Faciliter le processus de réforme de la sécurité des véhicules utilitaires lourds sur le corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Appui à la préparation d'un programme rétrospectif des réformes de sécurité des véhicules utilitaires lourds sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en examen de conduite et de délivrance de permis de conduire des véhicules utilitaires

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en formation et examen des conducteurs de véhicules utilitaires dans un contexte national. Une connaissance approfondie des pratiques internationales—dont des systèmes de permis de conduire progressif—est essentielle, et une expérience préalable en fourniture de services-conseils à un office national de délivrance de permis de conduire d'un pays en développement ou en transition est souhaitée.

Spécialiste en gestion de registre

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en gestion de systèmes modernes d'immatriculation des conducteurs et des véhicules et de procédures et de la technologie connexes. Une longue expérience à un poste de cadre supérieur d'un service national d'immatriculation est essentielle, et une expérience préalable dans un registre national d'un pays en développement ou en transition est souhaitée.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative d'interventions et de

réalisations est essentielle. Une expérience en diagnostic de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Appui des organisations professionnelles nationales, régionales et internationales

Des organisations professionnelles possédant une expérience établie en gestion de la sécurité des conducteurs peuvent contribuer au volet formation des réformes recommandées pour la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires lourds.

Termes de référence 13 : Normes de performance de sécurité des infrastructures routières

PHASE III–AVANT-PROJET DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHES 10.3 & 10.4]

RÉFORME DES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les services d'assistance technique auront pour objectifs de :

- Évaluer les normes de performance de sécurité des infrastructures du corridor.
- Proposer des recommandations pour améliorer les normes de performance de sécurité des infrastructures du corridor.
- Faciliter la mise en œuvre de la réforme des normes de performance de sécurité des infrastructures du corridor.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Examiner les normes et règles de sécurité des infrastructures, les mécanismes de conformité et les résultats obtenus dans la région et les pays du corridor.*
 - 1.1 Quantification du volume de marchandises et de voyageurs transportés par véhicules utilitaires lourds sur le corridor, prévisions de croissance du trafic et des résultats pour la prochaine décennie.
 - 1.2 Comparaison des normes et règles de sécurité des infrastructures, des mécanismes de conformité et des résultats obtenus dans la région et les pays du corridor, avec les meilleures pratiques internationales.
- 2 *Recommander des mesures de réforme des normes et règles de sécurité des infrastructures et des régimes de contrôle sur le corridor de transit visé par le projet.*
 - 2.1 Description des options de réforme des normes de performance de sécurité des infrastructures du corridor, assortie d'une estimation des coûts et des avantages, en précisant l'option privilégiée.

- 2.2 Préparation et exécution de programmes de formation sur l'option de réforme recommandée à l'intention du personnel du projet chargé de la prévention routière sur le corridor.
- 3 *Faciliter la mise en œuvre des réformes recommandées.*
 - 3.1 Spécification d'une stratégie de mise en œuvre de la réforme des normes de performance de sécurité des infrastructures en précisant les procédures de consultation s'y rapportant, le programme de révision de la législation, les besoins publicitaires et des systèmes de suivi-évaluation.
 - 3.2 Préparation d'un programme rétrospectif pour les activités de réforme en cours, assorti d'une estimation des coûts et d'un calendrier d'exécution.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Soutenir le processus de réforme des normes de performance de sécurité des infrastructures du corridor, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- *Dernière année du projet.* Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif sur la réforme en cours des normes de performance de sécurité des infrastructures sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste(s) en ingénierie de la sécurité routière

Un ou plusieurs spécialistes de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience pratique dans la conception d'équipements innovants de sécurité des infrastructures, ainsi qu'une grande expérience des outils iRAP, des audits et inspections de sécurité. Une connaissance approfondie des normes internationales en matière de sécurité des infrastructures est essentielle, ainsi qu'une expérience de l'amélioration de la sécurité des infrastructures dans des environnements routiers à trafic et vitesse mixtes de pays à motorisation rapide.

Spécialiste des législations relatives à la sécurité routière

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience de la législation du secteur du transport, et des connaissances spécifiques sur la législation et la réglementation de la sécurité routière dans un contexte national. Une expérience préalable de la législation de la sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative des interventions et des résultats est essentielle, et une expérience des analyses de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Appui du Programme international d'évaluation des routes (iRAP)

L'appui de l'iRAP est recommandé pour la réalisation de ces résultats.

Termes de référence 14 : Appui à la gestion du projet

PHASE III–DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV–EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHE 10.1]

MODALITÉS DE GESTION DU PROJET SUR LE CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les objectifs des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- Apporter des conseils à l'organisme chef de file désigné et l'aider dans les dispositifs, structures de coordination et procédures de travail, ainsi que dans les activités de promotion du projet.
- Former le personnel de l'organisme chef de file désigné aux fonctions de coordination et d'appui à la promotion du projet.
- Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif de sécurité routière sur le corridor.

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Apporter des conseils et une aide à la gestion du projet de sécurité routière sur le corridor.*
 - 1.1 Description des modalités de coordination du projet, préparation du calendrier connexe des réunions du groupe exécutif, du groupe de travail et du groupe consultatif, et préparation de directives pour la tenue et la teneur des réunions et activités associées, dont les initiatives de promotion du projet.
 - 1.2 Soutien en milieu de travail à la tenue des réunions et des activités de gestion du projet de sécurité routière sur le corridor de transit.
- 2 *Former le personnel de l'organisme chef de file désigné aux fonctions de coordination et d'appui à la promotion du projet.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation dans l'utilisation des directives pour la tenue et la tenue des réunions et activités connexes de gestion du projet de sécurité routière sur le corridor.

- 3 *Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif de sécurité routière sur le corridor.*
 - 3.1 Préparation d'un programme rétrospectif et d'un guide d'activités interdépendantes pour toutes les composantes du projet, assorti d'une estimation des coûts et du calendrier d'exécution recommandé.
 - 3.2 Spécifications des réformes de l'organisme chef de file désigné et des modalités de partenariat interinstitutionnel et de participation des parties intéressées pour améliorer durablement la sécurité routière sur l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Appuyer l'organisme chef de file dans la gestion du projet de sécurité routière sur le corridor, ainsi que la formation correspondante de son personnel.
- *Dernière année du projet.* Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif et d'un guide d'activités, ainsi que de mesures de réformes associées pour l'organisme chef de file, en vue d'améliorer les résultats de sécurité routière sur l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste en gestion de la sécurité routière

Spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience à un poste de responsabilités dans le domaine de l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies régionales et nationales de sécurité routière. Une capacité établie à travailler efficacement avec les hauts responsables des organismes chef de file et des administrations liés à la sécurité routière est essentielle.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative des interventions et des résultats obtenus est essentielle, ainsi qu'une expérience des analyses de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

Termes de référence 15 : Mesure des résultats et réalisation d'enquêtes périodiques

PHASE III-DÉFINITION DÉTAILLÉE DU PROJET

[ÉTAPE 9, TÂCHE 9.2]

PHASE IV-EXÉCUTION DU PROJET

[ÉTAPE 10, TÂCHE 10.2]

SYSTÈMES DE SUIVI ET D'ÉVALUATION DU CORRIDOR

Contexte

Description du projet proposé.

Objectifs

Les objectifs des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- Promouvoir la création d'un système de suivi-évaluation du projet (et des zones et corridors témoins).
- Former les agents de l'organisme responsable du processus de suivi-évaluation ainsi que les consultants régionaux et nationaux à l'application et à la gestion de systèmes de suivi-évaluation du projet (et des zones et corridors témoins).
- Faciliter la préparation d'un programme rétrospectif pour la mise en place d'un système de suivi-évaluation pour l'ensemble du corridor, sur la base des résultats obtenus par le projet (et dans les zones et corridors témoins).

Résultats

Les résultats attendus des services d'assistance technique requis sont les suivants :

- 1 *Faciliter la mise en place de systèmes de suivi-évaluation du corridor (et des zones et corridors témoins).*
 - 1.1 Spécification des mesures de performance de sécurité routière sur le corridor (et les zones et corridors témoins) pour identifier les risques encourus, les caractéristiques du réseau, les résultats finaux et intermédiaires à atteindre, ainsi que des bases de sondage pour les enquêtes nécessaires au suivi des mesures identifiées, des procédures et formats des rapports trimestriels et annuels, et des procédures d'évaluation de l'efficacité des interventions.
 - 1.2 Réalisation d'enquêtes de référence sur le corridor (et zones et corridors témoins).
 - 1.3 Spécification et estimation du coût des appareils de sondage, du système de traitement et de stockage des données, et des besoins en ressources humaines.

- 1.4 Avant-projet de documents d'appel d'offres pour l'acquisition du matériel de sondage et des systèmes de traitement et de stockage des données.
- 1.5 Manuel de procédures pour la conduite des sondages, le traitement des données et le compte rendu des rapports trimestriels et annuels.
- 1.6 Sélection de fournisseurs de services de collecte des données dotés des capacités suffisantes pour mener à bien les programmes de suivi sur le corridor (et les zones et corridors témoins).
- 1.7 Avant-projet de documents d'appel d'offres pour les contrats des services de collecte des données.
- 1.8 Soutien en cours d'emploi à la collecte des données de base et régulières, à leur traitement, stockage et analyse, et enfin à la préparation de rapports trimestriels et annuels.
- 1.9 Revue (et révision) des indicateurs de résultat du projet sur la base des mesures de référence et des données des 12 premiers mois d'enquête.
- 2 *Former le personnel de l'organisme chargé du suivi-évaluation et les consultants régionaux et nationaux associés aux systèmes de suivi-évaluation.*
 - 2.1 Préparation et exécution de programmes de formation de base et de formation continue à la mise en œuvre et la gestion des systèmes de suivi-évaluation.
- 3 *Évaluer l'efficacité et l'utilité des systèmes de suivi-évaluation sur le corridor (et les zones et corridors témoins).*
 - 3.1 Conception et réalisation d'un examen du système de suivi-évaluation
 - 3.2 Révision des procédures de suivi-évaluation (à intégrer dans les procédures exposées au résultat 1.1) sur la base des résultats obtenus dans le corridor (et des zones et corridors témoins).
- 4 *Préparer un programme rétrospectif et des directives pour la mise en place d'un système de suivi-évaluation sur l'ensemble du corridor.*
 - 4.1 Programme rétrospectif de suivi-évaluation comprenant des bases de sondage pour les enquêtes de mesures de performance, une estimation des coûts et un calendrier d'exécution.
 - 4.2 Directives pour la collecte, le traitement et le stockage des données, le compte rendu des résultats et l'évaluation des performances sur l'ensemble du corridor.

Calendrier des activités

Le calendrier des services d'assistance technique requis est le suivant :

- *Durant le projet.* Préparer et appuyer la mise en œuvre, l'évaluation et la révision des systèmes de suivi-évaluation sur le corridor (et les zones et corridors témoins), ainsi que la formation correspondante du personnel.

- *Dernière année du projet.* Préparer un programme rétrospectif et des directives pour le suivi-évaluation des résultats pour l'ensemble du corridor.

Expérience et qualifications professionnelles requises

Spécialiste(s) en suivi-évaluation

Un ou plusieurs spécialistes possédant plus de dix années d'expérience dans la conception et l'application de systèmes de suivi-évaluation du trafic, des véhicules et des usagers. La connaissance de méthodes d'échantillonnage et des besoins en matériel de mesure connexe est nécessaire. Une expérience de suivi-évaluation de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition est également souhaitée.

Spécialiste en diagnostic de sécurité routière

Un spécialiste de renommée internationale possédant plus de dix années d'expérience en analyse scientifique des facteurs humains et liés à l'environnement routier et aux véhicules, responsables des accidents de la route. Une expérience pratique en évaluation quantitative des interventions et des résultats obtenus est essentielle. Une expérience des analyses de sécurité routière dans les pays en développement et en transition est également souhaitée.

Spécialiste en sondages des communautés

Un spécialiste possédant plus de dix années d'expérience en études de marché et études quantitatives et qualitatives du comportement de la population. Une expérience en enquêtes dans les pays en développement et en transition est souhaitée.

À l'intention de l'ensemble des membres d'équipe : Savoir coopérer en toute confiance avec des hauts fonctionnaires d'État et des spécialistes de niveau comparable est essentielle.

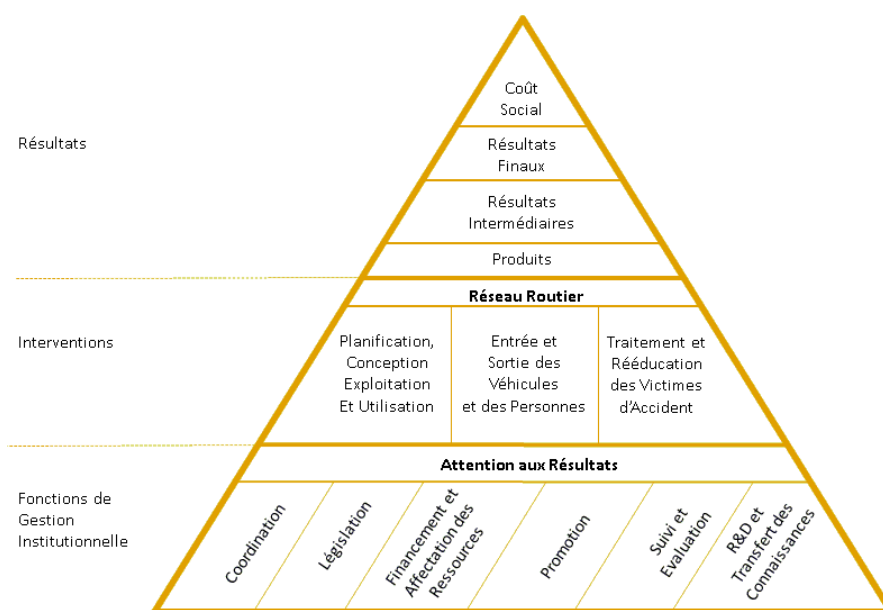
Appel au Groupe de travail IRTAD (la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route)

L'appui du Groupe de travail IRTAD est recommandé pour la production de ces résultats.

Annexe A. Système de gestion de la sécurité routière

La gestion de la sécurité routière est en quelque sorte un processus de production composé de trois éléments interdépendants : *des fonctions de gestion institutionnelle* qui donnent lieu à *des interventions* devant produire *des résultats* (figure A.1). Il importe de considérer soigneusement ces trois éléments et les liens qui les rattachent sachant que ce qui empêche d'obtenir les résultats souhaités sont dues à leurs faiblesses inhérentes (Bliss et Breen 2009).

Figure A.1 Système de gestion de la sécurité routière



Ce cadre de gestion systémique est inspiré du modèle néo-zélandais de fixation des objectifs de résultats (2010) qui établit le lien entre les résultats souhaités et les interventions et dispositifs institutionnels de mise en œuvre (*Land Transport Safety Authority*, 2000). Le Conseil européen pour la sécurité des transports a adopté des

éléments de ce modèle qui indiquent les spécifications des mesures des résultats (Wegman, 2001). Ces mesures ont été affinées par le projet SUNflower où sont définies les modalités d'exécution en termes de « structure et de culture » (Koornstra et al., 2002). Elles ont ensuite été reprises et élargies par les lignes directrices prototypes de la Banque mondiale qui définissent les principales fonctions de gestion, notamment celles de l'organisme chef de file et des mécanismes de coordination s'y rapportant conformément aux pratiques internationales et sur la base des examens de capacités de gestion de la sécurité routière (Bliss, 2004).

Annexe B. Sélection de documents stratégiques

COMMISSION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE MONDIALE

“Make Roads Safe Reports: A New Priority for Sustainable Development: A Decade of Action for Road Safety, Time for Action.” London, 2006, 2008, 2011.

PROGRAMME INTERNATIONAL D'ÉVALUATION DES ROUTES (IRAP)

“Star Rating Roads for Safety: The iRAP Methodology.” Basingstoke, UK, 2007.
<http://www.irap.org>.

Vaccines for Roads. 2nd ed. Basingstoke, UK, 2012.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

“Zéro tué sur la route : Un système sûr, des objectifs ambitieux” Forum international des transports, OCDE, Paris, 2008.

GROUPE DES NATIONS UNIES POUR LA COLLABORATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (UNRSC)

Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Organisation mondiale de la santé, Genève, 2011.

SÉRIES DE LIGNES DIRECTRICES PUBLIÉES PAR L'UNRSC

Global Road Safety Partnership. *Speed Management: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners*. Geneva: World Health Organization, 2008.

UNRSC. *Safe Roads for Development: A Policy Framework for Safe Infrastructure on Major Road Transport Networks*. Geneva: World Health Organization, 2011.

Organisation mondiale de la santé (OMS). *Casques : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens*, Genève, 2006.

BANQUE MONDIALE/FONDS MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bliss, T., and J. Breen. “Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects.” Global Road Safety Facility, World Bank, Washington, DC, 2009.

Global Road Safety Facility, T. Bliss, and J. Breen. “Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects.” World Bank, Washington, DC, 2013.

BANQUE MONDIALE/ ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

Peden, M., R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. Hyder, E. Jarawan, and C. Mathers, eds. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization and World Bank (Washington, DC), 2004.

Références

Union africaine. 2007. “Déclaration d’Accra.”

www.who.int/roadsafety/events/4arsc/accra_declaration.pdf.

Bhalla, K., S. Shahraz, M. Naghavi, and C. Murray. 2008. “Estimating the Potential Impact of Safety Policies on Road Traffic Death Rates in Developing Countries.” Ninth World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion, Merida, Mexico.

Bliss, T. 2004. “Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention.” Transport Note No. TN-1, World Bank, Washington, DC.

———. 2011a. “Global Directions in Road Safety.” Strategic Road Safety Forum, Monash University Accident Research Centre (MUARC), Melbourne, Australia, June.

———. 2011b. “Producing Road Safety Interventions: The Institutional Dimension.” MUARC (Monash University Accident Research Centre) Annual Transport Safety Lecture, Melbourne, Australia, June.

Bliss, T., and J. Breen. 2009. “Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects.” Global Road Safety Facility, World Bank, Washington, DC.

———. 2012. “Meeting the Management Challenges of the Decade of Action for Road Safety.” *IATSS Research* 35: 48–55.

Breen, J. 2012a. “Safety Management of Regional Trade Road Corridors in Low and Middle-Income Countries: Review of Literature and Empirical Evidence on the Safety Problems.” SSATP Draft Report, World Bank, Washington, DC.

———. 2012b. “Safety Management of Regional Trade Road Corridors: Review of International Experience.” SSATP Draft Report, World Bank, Washington, DC.

Commission for Global Road Safety. 2006, 2008, 2011. “Make Roads Safe Reports: A New Priority for Sustainable Development: A Decade of Action for Road Safety, Time for Action.” London.

European Commission. 2011. “Towards a European Road Safety Area: Policy Orientations on Road Safety, 2011–2020.” Brussels.

———. 2012. “Road Transport: A Change of Gear.” Brussels.

European Commission COM. 2009. “5 Final Report from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the Implementation of the Trans-European Transport Network Guidelines, 2004–2005.” Brussels.

EuroRAP (European Road Assessment Programme). 2011. “How Safe Are You on Europe’s Trade Routes? Measuring and Mapping the Safety of the TEN-T Road Network.” Basingstoke, UK.

Global Road Safety Facility. 2012. “Building Capacity for Safer Roads.” World Bank, Washington, DC. <http://worldbank.org/GRSF>.

Global Road Safety Facility, T. Bliss, and J. Breen. 2013. “Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects.” World Bank, Washington, DC.

Guria, J. 2009. “Required Expenditure: Road Safety Improvement in Low and Middle-Income Countries. Addendum: Revised Estimates of Fatalities and Serious Injuries and Related Costs.” Report to the World Bank Global Road Safety Facility, New Zealand Institute of Economic Research, Wellington.

iRAP (International Road Assessment Programme). n.d. *Supporting Data* (Microsoft Excel). iRAP 304.

http://downloads.irap.org/docs/iRAP304_Star_Rating_supporting_data_template.xls.

———. 2007. “Star Rating Roads for Safety: The iRAP Methodology.” <http://www.irap.org>.

———. 2011. *Star Rating Coding Manual*. iRAP 305, June. <http://downloads.irap.org/docs/iRAP305%20Star%20Rating%20Coding%20Manual%20-%20Drive%20on%20Right.doc>.

———. 2012a. *iRAP Star Rating V2.2 Quality Assurance Guide*. iRAP 309, June. http://downloads.irap.org/docs/iRAP309_Star_Rating_Quality_Assurance_Guide.doc.

———. 2012b. “Vaccines for Roads.” 2nd ed. Basingstoke, UK.

ISO (International Standards Organization). 2012. “ISO 39001. Road Traffic Safety (RTS) Management Systems Standards, Requirements with Guidance for Use.” Geneva.

Koornstra M., D. Lynam, G. Nilsson, P. Noordzij, H-E. Pettersson, F. Wegman, and P. Wouters. 2002. “SUNFlower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands.” SWOV, Dutch Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

www.swov.nl/rapport/Sunflower.pdf.

Land Transport Safety Authority. 2000. “Road Safety Strategy 2010: A Consultation Document.” National Road Safety Committee, Land Transport Safety Authority, Wellington, New Zealand.

Mathers, C., and D. Loncar. 2005. “Updated Projections of Global Mortality and Burden of Disease.” World Health Organization, Geneva.

McInerny, R. 2012. “A World Free of High Risk Roads.” International Road Assessment Programme (iRAP) presentation, Tunis, June.

Mock, C., J. D. Lormand, J. Goosen, M. Hoshipura, and M. Peden. 2004. “Essential Trauma Care Guidelines.” World Health Organization, Geneva.

OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques). 2008. “Zéro tué sur la route : Un système sûr, des objectifs ambitieux” Forum international des transports, OCDE, Paris.

Peden, M., R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. Hyder, E. Jarawan, and C. Mathers, eds. 2004. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization and World Bank (Washington, DC).

PIDA, NEPAD, and African Union. 2011. *PIDA: Interconnecting, Integrating and Transforming a Continent*. Tunis: African Development Bank Group.

Plessis-Fraissard, M., et al. 2009. “Kenya Northern Corridor Project Concept Note.” Africa Regional Trade Corridor, Road Safety World Bank and TOTAL Initiative, September 13.

Sánchez-Mangas, R., A. García-Ferrer, A. de Juan, and A. M. Arroyo. 2010. “The Probability of Death in Road Traffic Accidents. How Important Is a Quick Medical Response?” *Accident Analysis and Prevention* 42: 1048.

Sasser, S., M. Varghese, A. Kellermann, and J. D. Lormand. 2005. “Pre-hospital Trauma Care Systems.” World Health Organization, Geneva.

Tonkonojenkov, O. 2011. “Mainstreaming Road Safety in ADB Operations: Draft Action Plan.” South Asia Department, Asian Development Bank, Manila.

TRANSAID. 2012. “Inception Report.” Eastern Africa Central Corridor Road Safety Programme, March.

UNECA (United Nations Economic Commission for Africa). 2012. *Africa Road Safety Policy Framework*. Addis Ababa, Ethiopia: UNECA.

United Nations. 2010. “United Nations General Assembly Resolution 64/255.” Geneva, March.

UNRSC (United Nations Road Safety Collaboration). 2011a. *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*. Geneva: World Health Organization.

———. 2011b. *Safe Roads for Development: A Policy Framework for Safe Infrastructure on Road Transport Networks*. Geneva: World Health Organization.

Wegman, Fred. 2001. “Transport Safety Performance Indicators.” European Transport Safety Council, Brussels.

World Bank. 2009. “A Shared Approach to Road Safety Management. Joint Statement by the African Development Bank, Asian Development Bank, European Bank for Reconstruction and Development, European Investment Bank, Inter-American Development Bank, Islamic Development Bank and the World Bank.” Multilateral Development Banks’ Media Release, Washington, DC.

World Bank and Inter-American Development Bank. 2011. “Multilateral Development Bank Road Safety Initiative.” Multilateral Development Banks’ Media Release, Washington, DC.

WHO (World Health Organization). 2009. “Global Status Report on Road Safety—Time for Action.” Geneva.