

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET TRAVAUX PUBLICS

CELLULE INFRASTRUCTURES

**PROJET D'APPUI A LA CONNECTIVITE ET AU
TRANSPORT « PACT »**

TERMES DE REFERENCE

Pour l'évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière, élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière et d'un plan d'action connexe pour sa mise en œuvre

Février 2025

1. CONTEXTE GENERAL

Les accidents des routes font de plus en plus de victimes ces dernières années, avec plus de 1,35 million de personnes tuées sur les routes du monde chaque année et 20 à 50 millions de personnes grièvement blessées, faisant de la sécurité routière une priorité de santé publique. Les Nations Unies (ONU) ont reconnu l'importance de la sécurité routière en déclarant la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière¹. L'objectif de la décennie d'action était de stabiliser, puis de réduire de 50 % le nombre de décès liés à la circulation routière dans le monde en 2020 en augmentant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

L'augmentation de la possession de véhicules et de leur utilisation, le faible respect des feux de circulation et des règles de circulation par les conducteurs, en particulier dans et autour des zones urbaines, ainsi que le long des grands axes routiers du pays, le manque d'application, le fait de conduire en état de fatigue et somnolence, la vulnérabilité des piétons traversant des routes sans installations sûres et marchant sur les bords des routes sont autant de facteurs qui contribuent à l'augmentation du nombre d'accidents de la route. Il n'est pas surprenant que la sécurité routière soit devenue une priorité croissante pour les décideurs politiques et les autorités chargées de la gestion routière à tous les niveaux.

L'expérience des pays à revenu élevé, où les taux de mortalité ont diminué malgré l'augmentation du trafic, démontre que le nombre de morts et de blessés sur les routes peut être réduit grâce à des mesures appropriées. Résoudre le problème est complexe car la responsabilité en matière de sécurité routière est répartie entre de nombreuses agences gouvernementales et partagée par les entreprises et les particuliers. La réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes nécessite une réponse systématique qui met fortement l'accent sur les résultats et des interventions qui portent sur les normes et règles de sécurité pour les routes, les véhicules et les usagers, ainsi que sur leur respect. Cela nécessite également des dispositions de mise en œuvre solides qui incluent un leadership, une coordination, un financement, une législation, une promotion, un suivi et une évaluation efficaces.

En République Démocratique du Congo, la gestion de la sécurité routière rentre dans les prérogatives de la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) qui travaille en étroite collaboration avec d'autres structures impliquées dans la sécurité routière. En raison de l'absence d'un système national viable de déclaration et d'enregistrement des accidents, il est difficile d'avoir des données précises sur le nombre des décès signalés dans les accidents de route.

Pour faciliter l'atteinte de l'objectif de la décennie, il est indispensable de mettre en place des outils analytiques pour permettre aux décideurs politiques de prendre des décisions éclairées fondées sur les informations disponibles les plus précises et les plus récentes en matière de sécurité routière.

C'est dans ce cadre que le projet d'Appui à la Connectivité et au Transport (PACT) sur financement de la Banque Mondiale prévoit cette assistance technique pour l'évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière, élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière et d'un plan d'action connexe pour sa mise en œuvre, avec un accent particulier sur les usagers vulnérables de la route.

¹ <http://www.un.org/fr/roadsafety/>

2. CONTEXTE SPÉCIFIQUE DU PROJET PACT

2.1. Présentation du projet PACT

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo a reçu un appui de l'Association Internationale pour le Développement (IDA) du Groupe de Banque Mondiale pour réaliser le Projet d'Appui à la Connectivité et au Transport (projet PACT).

L'objectif de développement du projet (ODP) est de fournir une connectivité résiliente, sûre et durable vers et dans certaines provinces de la région du Kasaï et de l'Est de la RDC, et d'accroître la transparence du Fonds National d'Entretien Routier (FONER), de la Régie des Voies Aériennes (RVA) et de l'Autorité de Régulation des Télécommunications.

Le projet PACT est basé sur un concept d'une connectivité accrue - physique et numérique - essentielle pour stimuler le développement socio-économique en RDC, tout en contribuant à la stabilisation et à la prévention des conflits. Il finançera des infrastructures routières y compris la mise en place des infrastructures d'accueil des câbles à fibre optique, ainsi que les assistances techniques pour améliorer la gouvernance du secteur de transport (routier et aérien) et des télécommunications.

Le projet PACT vise le rétablissement de la connectivité terrestre entre la ville de Mbuji-Mayi et la ville orientale de Bukavu, la ville de Goma et la ville de Beni, pour relier les personnes et les communautés, faciliter le transport des produits ruraux, améliorer l'accès des populations rurales aux services de base et accélérer progressivement la connectivité entre l'Ouest et l'Est de la RDC. Cela contribuera à renforcer la cohésion nationale et à réduire le potentiel de conflit et d'exclusion (physique et économique).

Le projet s'articule autour de 4 composantes et sous composantes ci-après :

1. Composante 1 : Gouvernance sectorielle pour une meilleure connectivité

1.1. Sous-composante 1.1 : Assistance Technique à la Gouvernance du Secteur Routier

- 1.1.a. Gestion du patrimoine routier à l'épreuve du climat
- 1.1.b. Financement efficace et durable
- 1.1.c. Sécurité routière

1.2. Sous-composante 1.2 : Assistance Technique à la Gouvernance du Secteur de l'Aviation

1.3. Sous-composante 1.3 : Assistance Technique à la Gouvernance du Secteur Numérique

- 1.3.a. Amélioration de la Gouvernance
- 1.3.b. Mobilisation de capitaux privés

1.4. Sous-composante 1.4 : Gestion du Projet

2. Composante 2 : Programme d'Amélioration des Transports et de la Connectivité Numérique

2.1. Sous-composante 2.1 : Amélioration de la Connectivité Routière

2.2. Sous-composante 2.2 : Amélioration de l'Infrastructure Aéronautique

2.3. Sous-composante 2.3 : Activation de l'infrastructure numérique

3. Composante 3 : Mesures environnementales et sociales

3.1. Sous-composante 3.1 : Soutien à la Mise en Œuvre des Normes Environnementales et Sociales

3.2. Sous-composante 3.2 : Gestion et Préservation Durables des Forêts

3.3. Sous-composante 3.3 : Gestion de la Motorisation des Véhicules pour la Réduction des Émissions

3.4. Sous-composante 3.4 : Activités d'Autonomisation des Femmes

4. Composante 4 : Composante d'intervention d'urgence contingente

2.2. Organisation et gestion du projet PACT

i) Agences d'exécution du projet

La Cellule Infrastructures (CI) est la seule unité d'exécution du projet PACT. Elle recruterá des consultants pour être basés en permanence à Mbuji Mayi, Goma, et Butembo afin d'assurer un suivi de proximité des chantiers de la route Mbuji Mayi - Kabinda - Mbanga, de l'aéroport de Goma, et de la route Butembo – Kanya Bayonga. Pour définir les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes, la Cellule Infrastructures signera un protocole d'accord avec les structures bénéficiaires du projet (FONER, Office des Routes, COPIREP, CNPR, RVA, AAC, OVD, SOCOF, ARPTC, ACE, ICCN) et avec les points focaux des ministères techniques concernés (transport, télécommunication, environnement, et portefeuille). La Cellule Infrastructures signera aussi un protocole d'accord spécifique avec la Cellule d'Exécution de Projet Multimodal (CEPTM) pour la supervision des travaux et activités à l'aéroport de Goma.

ii) Parties prenantes et bénéficiaires

Les bénéficiaires du projet sont constitués par les populations habitant les villes et localités des provinces du Kasai Oriental, Lomami et Nord-Kivu.

Le projet sera réalisé avec l'implication des Ministères et Structures ci-dessous :

- Le Ministère des Infrastructures et Travaux Publics
- Le Ministère des Finances
- Le Ministère des Transports et Voies de communication et Désenclavement
- Le Ministère de Poste, Téléphones et Nouvelles Technologies de l'Information et Communication
- Le Ministère de l'Environnement et Développement Durable
- Le gouvernement provincial du Kasaï Oriental
- Le gouvernement provincial de Lomami
- Le gouvernement provincial du Nord-Kivu
- La Cellule de Suivi des Projets et Programmes (CSPP)
- Le Fonds National d'Entretien Routier (FONER)
- La Commission Nationale de Prevention Routière (CNPR)
- L'Office des Routes (OR)
- La Cellule d'Exécution du Projet Multimodal (CEPTM)
- La Régie des Voies Aériennes (RVA)
- L'Autorité de l'Aviation Civile (AAC)
- L'Office des Voiries et Drainage (OVD)
- L'Autorité de Régulation des Postes et Télécommunications (ARPTC)
- La Société Congolaise de Fibre Optique (SOCOF)
- L'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE)
- L'Institut Congolais pour la Conservation de la Nature (ICCN)

- La Direction Forêts du Secrétariat Général au Ministère de l'Environnement

iii) Les intervenants au marché

Les principaux intervenants aux marchés des travaux routiers sont les suivants :

• Maître d’Ouvrage	: Ministère des Infrastructures et Travaux publics
• Maître d’Ouvrage délégué	: Cellule Infrastructures
• Maître d’œuvre	: Consultant firme
• Entrepreneur	: Titulaire du marché des travaux

3. OBJECTIF DE LA MISSION

L’objectif principal de cette assistance technique est d’appuyer le Gouvernement congolais à travers le Ministère des Transports, Voies de Communication et Désenclavement (MTVC) et la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) dans les domaines suivants :

- Revue des capacités de gestion de la sécurité routière.
- Définition et adoption d'une stratégie multisectorielle d'investissement dans la sécurité routière, conforme aux normes et meilleures pratiques internationales et adaptée aux conditions congolaises. Outre les propositions d'investissements, cette stratégie comprendra un ensemble d'actions de réforme politique, réglementaire et institutionnelle qui devraient être adoptées et mises en œuvre.
- Développer un système de gestion pour la collecte de données et mettre en place un observatoire des données d'accidents pour la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga – Kasongo - Bukavu (1020 km) et section Butembo – Kanyabayonga (160 km) du projet PACT (PACT1, PACT 2 et PACT3) ainsi qu'un projet pilote de gestion de la vitesse sur les sections susmentionnées de la RN2 du PACT 1 et PACT2.

4. ÉTENDUE ET CONSISTANCE DES PRESTATIONS

Les prestations du Consultant portent sur trois (3) phases :

- Phase 1 : Examen des capacités de gestion de la sécurité routière des acteurs principaux du pays ;
- Phase 2 : Elaboration de la stratégie nationale d'investissement dans la sécurité routière et identification des projets de système sûr ;
- Phase 3 : Développement (i) d'un un système de gestion pour la collecte de données et mettre en place un observatoire des données d'accidents pour la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga – Kasongo - Bukavu (1020 km) et section Butembo – Kanyabayonga (160 km) du projet PACT (PACT1, PACT 2 et PACT3) et (ii) d'un projet pilote de gestion de la vitesse sur les sections susmentionnées de la RN2 du PACT 1 et PACT2 (section MbujiMayi – Mbanga – Kasongo et Butembo – Kanyabayonga).

4.1. Phase 1 : Examen des capacités de gestion de la sécurité routière

L'évaluation et le renforcement des capacités nationales de gestion de la sécurité routière sont essentiels au soutien du renforcement du rôle d'organisme chef de file de la sécurité routière, la préparation des stratégies et des plans d'action nationaux, les examens du secteur des transports et la préparation des plans d'investissement. Les faiblesses des capacités des pays constituent un formidable obstacle au succès et la question centrale est de savoir comment accélérer le processus

nécessaire pour passer d'une capacité de gestion institutionnelle faible à une capacité forte pour gouverner la production d'améliorations des résultats en matière de sécurité routière. Il faut tenir compte des dispositions de gestion institutionnelle existantes et élaborer un processus par étapes pour garantir que les initiatives de renforcement institutionnel soient correctement séquencées et adaptées à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays.

L'examen des capacités sera basé sur les lignes directrices du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) de la Banque mondiale sur l'examen des capacités de gestion de la sécurité routière et les projets de systèmes sûrs - édition mise à jour disponible en anglais et en français et téléchargeable à partir de :

-<http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/2582140-1371235287855/Road-Safety-Management-Guidelines-EN.pdf>;

-<http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/2582140-1371235287855/Road-Safety-Management-Guidelines-FR.pdf>.

Cependant, il est prévu qu'une version adaptée de l'examen standard des capacités soit entreprise dans le cadre de cette étude. L'examen évaluera le problème, les politiques et les cadres institutionnels liés aux traumatismes dus aux accidents de la route et évaluera la capacité de prévention des traumatismes dus aux accidents de la route. L'examen doit porter sur trois dimensions : (i) l'accent mis sur les résultats, (ii) les interventions en matière de sécurité et (iii) les modalités de mise en œuvre.

La portée de l'examen des capacités est la suivante :

- Examen du cadre institutionnel de la sécurité routière en se concentrant sur la capacité actuelle à remplir son mandat et en suggérant un ensemble de mesures d'amélioration des capacités. Cela comprendra l'évaluation du rôle de l'agence chef de file et des fonctions de gestion institutionnelle, comme spécifié dans la liste de contrôle 12 des directives GRSF de la Banque mondiale ;
- Examiner le mécanisme actuel de coordination inter-agences et élaborer un plan pour faciliter la coordination inter-agences et le renforcement des capacités ;
- Révision du cadre juridique et réglementaire lié à la sécurité routière et identification des changements qui doivent être apportés aux lois et réglementations existantes et aux nouveaux à introduire.
- Réaliser une session de formation et de transfert de technologie sur une période de 1 journée pour les ingénieurs/techniciens du client travaillant sur le projet, liées à la méthodologie utilisée dans l'examen de la capacité de gestion de la sécurité routière.

Cet examen sera précédé d'un travail préparatoire qui doit être mené de manière approfondie pour garantir que les paramètres du processus d'examen sont bien ancrés dans les performances actuelles en matière de sécurité routière en RDC et dans les initiatives de prévention connexes, afin de permettre un engagement efficace et transparent avec tous les participants à l'examen :

- Rassembler les données disponibles sur les performances en matière de sécurité routière et identifier les usagers de la route à haut risque, collectées à partir des activités de la phase 1 sur les données de sécurité routière.
- Évaluer la stratégie nationale de sécurité routière et le plan d'action et ses prédecesseurs afin d'identifier les principaux organismes de mise en œuvre, les parties prenantes et les interventions et modalités de gestion de la sécurité associées. (En cas d'absence de plan d'action actif en matière de sécurité routière, le consultant doit voir les objectifs nationaux et les progrès réalisés jusqu'à présent en matière de réduction des décès, les objectifs régionaux et mondiaux et plan d'action disponible)

- Précisez les données de performance supplémentaires et les exigences en matière de documentation, si disponibles.
- Préparer un calendrier de consultations avec les principaux organismes de prestation et les intervenants.
- Passez en revue les lois actuellement disponibles et notez les options d'amélioration
- Identifier les priorités pour les visites potentielles sur le terrain.

Les consultations avec chaque organisme et partie prenante doivent être menées conformément aux directives du GRSF relatives à l'examen des capacités et viser à obtenir des points de vue clairs de l'organisme et des parties prenantes sur la manière dont ils participent au système de gestion de la sécurité routière. Le point de départ de l'examen doit être pris en compte dans la stratégie et le plan d'action actuels. Le processus de révision doit s'étendre sur cinq étapes séquentielles :

Étape 1 : Quelles sont les performances en matière de sécurité envisagées par chacune des institutions impliquées ?

- Alignement avec la stratégie et le plan actuels ?
- Les risques sont adressés ?
- Objectifs de performance ?

Étape 2 : Quelles interventions sont mises en œuvre pour atteindre les résultats souhaités ?

- Améliorer la sécurité des infrastructures réseau ?
- Application dangereux comportements ?
- Améliorer véhicule sécurité ?
- Améliorer les services après un accident ?
- Autres interventions ?

Étape 3 : Comment les interventions (pour chaque institution) sont-elles gérées pour atteindre les résultats souhaités ?

- Coordination ?
- Législation ?
- Financement et ressources allocation ?
- Promotion ?
- Suivi et évaluation ?
- Recherche et développement et transfert de connaissances ?

Étape 4 : Quelle est la contribution de l'organisme responsable, le cas échéant, à la détermination des résultats souhaités et des fonctions de gestion associées ?

- Résultats souhaités identifiés à l'étape 1 et fonctions de gestion restantes à l'étape 3 ?

Étape 5 : Quelles sont les priorités de renforcement de la gestion pour renforcer la gestion de la sécurité routière en RDC ?

- Fonctions de gestion institutionnelle ?
- Ciblé interventions ?
- Des réformes politiques ?
- Agence principale rôle ?

Voir l'objectif de l'examen et les priorités de gestion pertinentes qui doivent être abordées par l'examen –

Objectif principal de la revue de	Renforcement de la gestion priorités
--	---

direction	
Agence principale rôle	Renforcer les fonctions d'action de plomb existantes
	Établir des fonctions spécifiques pour l'agence principale
	Créer une nouvelle agence principale
Stratégie et plan d'action	Renforcer la stratégie et le plan d'action existants
	Créer une nouvelle stratégie et un plan d'action
Secteur des transports réformes	Veiller à ce que les objectifs de sécurité routière soient pris en compte dans la législation
Plan d'investissement	Renforcement de la gestion des adresses priorités

L'étape 5 exige que les conclusions des étapes 1 à 4 soient évaluées par rapport aux fonctions de gestion des bonnes pratiques et aux repères d'intervention afin d'identifier les lacunes et les faiblesses des pratiques nationales actuelles et de spécifier les priorités de renforcement à traiter par un programme d'investissement recommandé. Les conclusions préliminaires et les grandes lignes d'un programme d'investissement recommandé doivent être discutées et examinées lors d'un atelier des organismes représentatifs et des parties prenantes, de préférence dans le cadre d'un atelier interministériel avec la participation de décideurs politiques de haut niveau. Des travaux seront ensuite entrepris pour développer davantage les conclusions de l'examen et le programme d'investissement recommandé en vue de leur présentation et de leur confirmation lors d'un deuxième atelier, avant la préparation d'un rapport final.

Pour entreprendre ces étapes, le consultant travaillera en étroite collaboration avec les agences de sécurité routière et les parties prenantes, et visera à :

- Faciliter la communication bidirectionnelle, l'engagement et les consultations avec les principales parties prenantes, notamment les communautés locales, la société civile et d'autres agences gouvernementales.
- Aidez à influencer les décideurs politiques pour une plus grande appropriation, mise en œuvre et action.
- Traitez les résistances potentielles et atténuez tout risque d'opposition évolutive.
- Créer un large consensus sur les initiatives proposées pour renforcer la gestion de la sécurité routière et le programme d'investissement connexe.

4.2. Phase 2 : Elaboration de la stratégie nationale d'investissement dans la sécurité routière et identification des projets de système sûr

La spécification d'une stratégie d'investissement et l'identification de projets de systèmes sûrs constituent la 7^{ème} étape d'un examen des capacités de gestion de la sécurité routière décrit dans les lignes directrices de la Banque mondiale - GRSF. Cette phase de l'examen des capacités nationales répond aux recommandations des troisième et quatrième Rapports mondiaux qui concernent la spécification d'une stratégie d'investissement à long terme pour accélérer le processus de passage d'un système de gestion de la sécurité à faible capacité à un système de gestion de la sécurité à haute capacité et les options de mise en œuvre associées.

Les tâches de cette composante sont les suivantes :

- Identifier les sources de financement. Les lignes directrices du GRSF se concentrent sur la préparation de projets de système sûr qui mettent en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement et renforcent la capacité institutionnelle et la base de données probantes nécessaires pour déployer un vaste programme d'initiatives dans la phase de croissance de la stratégie d'investissement. Cela presuppose qu'un financement suffisant soit disponible et que les sources potentielles de financement soient identifiées avant que la stratégie nationale d'investissement ne soit spécifiée de manière détaillée ;
- Déterminer le séquençage des investissements. Pour chaque élément du système de gestion de la sécurité routière (tel que décrit dans la section 3.1 des lignes directrices du GRSF), une voie allant d'une capacité faible à forte peut être façonnée conformément aux phases d'établissement, de croissance et de consolidation de la stratégie d'investissement, comme décrit dans la section 3.3. 1 et figure 3 des lignes directrices du GRSF. Un cadre générique pour guider ce processus d'investissement par étapes est présenté dans le tableau 3 des lignes directrices du GRSF. Les outils de définition d'objectifs sous-tendront la quantification d'une stratégie d'investissement à long terme et, en l'absence de données de haute qualité sur la sécurité routière, le processus d'estimation sera nécessairement rudimentaire. L'approche suggérée consiste à effectuer des estimations stratégiques des objectifs de performance et des besoins d'investissement, en utilisant les données disponibles, puis à commencer le processus de leur affinement avec des investissements tactiques et un suivi et une évaluation associés dans les couloirs de démonstration et les zones urbaines à haut risque. Les résultats de l'évaluation fourniront ensuite une base factuelle pour la définition d'objectifs nationaux à long terme plus crédibles et l'affinement des besoins d'investissement correspondants ;
- Identifier les projets de systèmes sûrs pour mettre en œuvre la stratégie d'investissement. Les détails des projets seront déterminés par les conclusions de l'examen des capacités. Cependant, les composantes de base doivent être façonnées par les exemples fournis dans le tableau 3 des lignes directrices du GRSF qui mettent en évidence l'enchaînement approprié des investissements à travers les phases identifiées nécessaires pour accélérer de manière efficiente et efficace le processus de passage d'un pays à faible capacité à une gestion de la sécurité routière à haute capacité système. Des lignes directrices pour aider à la spécification et à la préparation des projets sont fournies dans la section 4.3 des lignes directrices du GRSF.
- Organisation d'un atelier pour discuter et examiner avec les principaux acteurs de la gestion de sécurité routière, des organismes représentatifs et des parties prenantes, de préférence dans le cadre d'un atelier interministériel avec la participation de décideurs politiques de haut niveau, des conclusions préliminaires et les grandes lignes d'un programme d'investissement préparé. Des travaux seront ensuite entrepris pour développer davantage les conclusions de l'examen et le programme d'investissement recommandé en vue de leur présentation et de leur confirmation lors d'un deuxième atelier, avant la préparation d'un rapport final.
- Pour entreprendre ces étapes, le consultant travaillera en étroite collaboration avec les agences de sécurité routière et les parties prenantes, et visera à :
 - Faciliter la communication bidirectionnelle, l'engagement et les consultations avec les principales parties prenantes, notamment les communautés locales, la société civile et d'autres agences gouvernementales.
 - Aidez à influencer les décideurs politiques pour une plus grande appropriation, mise en œuvre et action.
 - Traitez les résistances potentielles et atténuez tout risque d'opposition évolutive.

- Créer un large consensus sur les initiatives proposées pour renforcer la gestion de la sécurité routière et le programme d'investissement connexe.

4.3. Phase 3 : Développement (i) d'un système de gestion pour la collecte de données et mettre en place un observatoire des données d'accidents pour la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga – Kasongo - Bukavu (1020 km) et section Butembo – Kanyabayonga (160 km) du projet PACT (PACT1, PACT 2 et PACT3) et (ii) d'un projet pilote de gestion de la vitesse sur les sections susmentionnées de la RN2 du PACT 1 et PACT2 (section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km)).

L'objectif de cette phase est d'élaborer (i) un système de gestion pour la collecte de données et mettre en place un observatoire des données d'accidents pour la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga – Kasongo - Bukavu (1020 km) et section Butembo – Kanyabayonga (160 km) du projet PACT (PACT1, PACT 2 et PACT3) et (ii) d'un projet pilote de gestion de la vitesse sur les sections susmentionnées de la RN2 du PACT 1 et PACT2 (section Mbujimayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km)..

Les principales tâches de cette phase sont les suivantes :

- Identifier des enjeux de sécurité routière liés à la vitesse sur la route nationale n°2, section Mbujimayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km) ;
- **Examiner les données sur la sécurité routière** : évaluer les pratiques actuelles en matière de gestion des données sur la sécurité routière, identifier les lacunes et suggérer des options d'amélioration. L'équipe doit utiliser les Lignes directrices du GRSF pour la conduite d'examens des données sur la sécurité routière. Une feuille de route doit être suggérée en fonction des objectifs à court, moyen et long terme. Ces conclusions doivent faire partie du plan d'action pour la sécurité routière ;
- **Collecte de données** : Collecter sur les 5 années de données sur les accidents de la route dans les couloirs du projet PACT 1 (section Mbuji-Mayi – Mbanga de 280 km et Butembo – Kanyabayonga de 160 km) et PACT 2 (section Mbanga – Kasongo de 230 km), ainsi que dans la capitale, provenant à la fois des dossiers de police et des dossiers hospitaliers.
- Évaluer des données existantes et collecter de nouvelles données sur les accidents de la route et la vitesse des véhicules, le calcul ou l'estimation du nombre d'accidents susceptibles d'être causés par la vitesse (définie comme les véhicules roulant au-dessus de la limite de vitesse, ou roulant trop vite pour les conditions) et l'identification des zones à haut risque. Mener une enquête sur la vitesse sur un échantillon représentatif de routes (au moins 5 endroits dans chaque tronçon avec un échantillon minimum de 100 véhicules observés pendant au moins une heure au cours de chaque enquête), couvrant différents environnements routiers et conditions de circulation ;
- **Collecte de données de référence nationales** : Rassembler des données de référence nationales sur la vitesse, le port du casque, l'utilisation de la ceinture de sécurité, le temps de réponse aux urgences après un accident et la conduite en état d'ivresse. Observer (mesurer) et enregistrer ces

taux sur des sites sélectionnés. Mener des enquêtes rapides sur les connaissances, l'attitude et la perception (CAP) en bord de route sur des routes sélectionnées, en posant des questions à des conducteurs/passagers et passagers sélectionnés et en enregistrant leurs réponses. Mener des groupes de discussion et des entretiens avec la police, les professionnels de la santé, les dirigeants communautaires et les représentants du gouvernement pour recueillir leur compréhension, leurs perceptions et leurs attitudes à l'égard de ces indicateurs. Sur la base de l'évaluation des enquêtes, définir les causes fondamentales du non-respect des meilleures pratiques et recommander des techniques spécifiques ainsi que le rôle des agences dans l'application de comportements plus sûrs. Pour l'échantillonnage et les techniques, suivre les directives.

- Analyser le niveau actuel de compréhension et de soutien du grand public à l'égard des limitations de vitesse, et des mesures nécessaires pour les soutenir ;
- Analyser les facteurs influençant les excès de vitesse ;
- Réviser les limites de vitesse sur la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km) ;
- Déterminer les interventions requises pour une gestion sécuritaire de la vitesse afin de réduire les risques d'accidents sur cette autoroute ;
- **Base de données pilote sur la sécurité routière** : Élaborer une base de données pilote sur la sécurité routière pour le corridor du projet PACT 1 et PACT 2, en veillant à ce que la police et les hôpitaux puissent saisir les données sur les accidents en temps réel à l'aide d'un outil Web. Tenir compte de l'ensemble minimal d'indicateurs de l'OMS et de l'ARSO lors de l'élaboration du projet pilote. Veiller à ce que les commissariats de police et les hôpitaux adjacents au projet disposent de la technologie minimale requise (ordinateur et connexion Internet) pour fournir des données. *En ce qui concerne cette activité, le Consultant travaillera également en étroite collaboration avec la firme chargée de la firme chargée des prestations relatives à la conception et mise en place d'une base de gestion des données nationale sur la sécurité routière et les accidents et au renforcement des capacités des cadres et agents des structures parties prenantes dans la gestion de la sécurité routière en vue d'harmoniser et rendre compatible et connectable les différents systèmes ou bases de données à élaborer.*
- Préparer un document d'appel d'offres en tant que projet pilote pour la gestion de la vitesse sur la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km) ;
- Organisation de l'atelier : Organiser de deux (2) ateliers dont chacun de 3 jours pour 50 participants des agences routières et de sécurité routière, de la police, des hôpitaux, du monde universitaire pour montrer comment collecter des données et utiliser la plateforme.

Les livrables de la phase 3 comprennent :

-Un plan de gestion de la vitesse sur la route nationale n°2, section section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km).

-Un document d'appel d'offres en tant que projet pilote pour la gestion de la vitesse sur la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km).

5. CALENDRIER DE LA MISSION ET PRODUCTION DES LIVRABLES

La durée estimée des prestations est de neuf (9) mois à compter de la signature du contrat, y compris les délais d'approbation des rapports par le Client.

Le Consultant devra fournir pour chaque composante de la mission, les livrables ci-après :

Livrables	Nombre de mois à dater de la signature du Contrat
Rapport de démarrage détaillant la méthodologie de travail et l'organisation et le calendrier des activités	0,5 mois
Phase 1- Rapport d'examen sur le rôle de l'agence chef de file (CNPR), le cadre institutionnel et réglementaire et le mécanisme de coordination en matière de sécurité routière, conformément aux directives du GRSF (y compris l'atelier)	2 mois
Commentaires et observations du Client sur le Rapport de la Phase 1	0,5 mois
<i>Rapport phase 1 final</i>	<i>0,5 mois</i>
Phase 2- Projet de stratégie d'investissement en sécurité routière et de systèmes de sécurité et atelier de présentation de la stratégie d'investissement en sécurité routière et des projets de systèmes de sécurité (y compris Atelier)	5 mois
Commentaires et observations du Client sur le Rapport de la Phase 2	0,5 mois
<i>Rapport phase 2 final y compris de l'atelier</i>	<i>0,5 mois</i>
Phase 3 : Développement (i) d'un système de gestion pour la collecte de données et mettre en place un observatoire des données d'accidents pour la route nationale n°2, section Mbuji-Mayi – Mbanga – Kasongo - Bukavu (1020 km) et section Butembo – Kanyabayonga (160 km) du projet PACT (PACT1, PACT 2 et PACT3) et (ii) d'un projet pilote de gestion de la vitesse sur les sections susmentionnées de la RN2 du PACT 1 et PACT2 (section Mbuji-Mayi – Mbanga (280 km), Mbanga – Kasongo (230 km) et Butembo – Kanyabayonga (160 km)).	7 mois
Commentaires et observations du Client sur le Rapport de la Phase 2	0,5 mois
<i>Rapport phase 3 final</i>	<i>0,5 mois</i>
Organisation des ateliers dont chacun de 3 jours pour 50 participants des agences routières et de sécurité routière, de la police, des hôpitaux, du monde universitaire pour montrer comment collecter des données et utiliser la plateforme.	9 mois
<i>Rapport final des ateliers sur l'utilisation de la plateforme de collecte des données</i>	<i>0,5 mois</i>

6. MODALITES DE PAIEMENT:

Les paiements seront effectués conformément aux dispositions ci-dessous :

- (a) Dix pour cent (10%) du montant du Contrat seront versés après acceptation, par le Client, du rapport de démarrage;
- (b) Trente pour cent (30%) du montant du Contrat seront versés après acceptation par le Client, du rapport final de la phase 1 ;
- (c) Trente pour cent (30%) du montant du Contrat seront versés au consultant après acceptation du rapport final de la phase 2 y compris organisation de l'atelier ;
- (d) Trente pour cent (30%) du montant du Contrat seront versés au consultant après acceptation par le Client, du Rapport final de la phase 3.

7. MOYENS A METTRE EN OEUVRE

7.1. Profil du Consultant

Le Consultant est un Cabinet ayant les expériences suivantes :

- Expérience dans la réalisation des évaluations des capacités sur la gestion de la sécurité routière.
- Expérience internationale dans le développement et le déploiement des systèmes de gestion de données de sécurité routière et/ou des accidents. Avoir déployé au moins deux (2) systèmes de bases de données sur les accidents, de préférence dans les pays à revenu faible et intermédiaire au cours des 10 dernières années.
- Expérience dans la gestion de la vitesse et la réalisation des plans de gestion de la vitesse sur un linéaire minimale de 100 km.
- Avoir au moins deux (2) expériences professionnelles en Afrique Subsaharien en matière de sécurité routière.

7.2. Personnel clé

Le consultant devra fournir une équipe d'experts possédant les compétences et qualifications nécessaires pour fournir des livrables et des rapports de qualité dans les délais et dans les limites du budget. Un Curriculum Vitae (CV) détaillé du personnel clé proposé doit être soumis avec la proposition technique.

Il est proposé que des groupes d'experts travaillent en parallèle pour réaliser les diverses activités des phases. Les groupes seront dirigés par un chef d'équipe qui aura la responsabilité globale de gérer cette assistance technique et d'assurer la qualité de tous les livrables.

(i) Chef de Mission, spécialiste principal de la sécurité routière.

- Au moins un diplôme Bac+5 ou une maîtrise ou équivalent en sécurité routière, ou en ingénierie, statistiques ou économie du transport, droit, administration des affaires, sciences sociales, administration publique ou domaine connexe couplé à une formation approfondie en sécurité routière et/ou une certification délivrée par un établissement accrédité.
- Au moins 15 ans d'expérience professionnelle dans le domaine des transports dont au moins 10 ans dans la sécurité routière dans les pays en développement, de préférence dans les pays développés et en voie de développement.
- Diriger au moins une assistance technique en matière de sécurité routière de complexité similaire dans des pays en développement, de préférence financées par un donateur multilatéral ou bilatéral.
- Expérience en planification stratégique de la sécurité routière dans les pays en voie de développement.
- Connaissance des instruments juridiques internationaux liés à la sécurité routière.
- Une connaissance des Décennies des Nations Unies et des directives du GRSF est un atout.
- Bonnes compétences en communication analytique et écrite en français.

(ii) Ingénieur Senior en Sécurité Routière

- Au moins une maîtrise ou équivalent en génie civil avec une formation approfondie en sécurité routière et/ou une certification en sécurité routière délivrée par un établissement accrédité.

- Au moins 7 ans d'expérience en services de conseil liés à l'audit de la sécurité routière et à la conception et à la mise en œuvre de mesures de sécurité routière, de préférence dans les pays développés et en développement.
- Connaissance des tendances internationales liées à la sécurité routière et aux routes indulgentes.
- Expérience significative dans la conception de systèmes de régulation de vitesse en contexte urbain et rural et dans la mise en œuvre de mesures de gestion de la vitesse, de préférence dans les pays développés et en développement.
- Bonnes compétences analytiques et de reporting en français.

(iii) Expert en systèmes de gestion des données sur les accidents de la route.

- Au moins une maîtrise en sécurité routière, statistiques, épidémiologie ou en ingénierie, sociologie, informatique ou domaine connexe avec une formation approfondie en statistiques
- Au moins 7 ans d'expérience dans la conception ou la gestion des données sur les accidents dans les pays en voie de développement;
- Au moins deux (2) expériences au cours de cinq (5) dernières années dans l'analyse des données sur les accidents et la rédaction de rapports contenant des recommandations d'action politique et de sensibilisation.
- Familiarité avec les outils internationaux d'enregistrement et d'analyse des données sur les accidents, tels que l'ensemble commun de données sur les accidents (CaDaS) de l'UE ou l'International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) affilié à l'OCDE, et/ou d'autres cadres de données sur les accidents similaires.
- Bonnes compétences analytiques et de reporting en français.

(iv) Spécialiste en application de loi ou des réformes institutionnelles et réglementaires

- Être détenteur d'un diplôme de niveau universitaire en droit, en communication ou équivalent (bac +5) ;
- Avoir au moins dix (10) ans d'expérience en évaluation des capacités des institutions ou organismes du secteur des transports ou en services de conseil sur les institutions, la structure organisationnelle, les politiques et les stratégies, de préférence dans les pays développés et en voie de développement
- Avoir participé à la réalisation d'au moins une mission similaire à la présente étude ;
- Bonnes compétences analytiques et de reporting en français.

7.3.Exigences en matière de personnel non clé :

Le Consultant devra proposer les experts non clés qu'il estime nécessaires pour compléter l'équipe d'experts clés indiquée ci-dessus afin de mener à bien la mission. Le consultant doit proposer une répartition du personnel non clé à soumettre avec la proposition technique. Le personnel non clé comprend, sans toutefois s'y limiter, les ingénieurs routiers, les experts en informatique, les collecteurs de données, les chefs de bureau, les traducteurs, les interprètes ainsi que le personnel administratif. Toutefois, seul le personnel clé sera évalué.

7.4.Ressources Matérielles et Humaines à la charge du Consultant

Le Consultant assumera la responsabilité de toutes les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la mission non mentionnées ci-dessus. Il lui appartient notamment de veiller à ce qui suit :

- a. Les locaux nécessaires à son fonctionnement, y compris les locaux nécessaires à la tenue des activités collectives ;
- b. Les frais de fonctionnement des locaux et du matériel, tels que l'électricité, l'eau, le chauffage et la climatisation, les équipements et frais de communication, etc. ;
- c. Les ressources humaines nécessaires à la mise en œuvre des activités prévues dans la mission, à l'exception de la liste des experts en accidents de la route (dont personnel d'appui) ;
- d. Les déplacements de son personnel et de ses collaborateurs à l'intérieur et à l'extérieur du pays ;
- e. L'organisation des séminaires et ateliers prévus dans la mission ;
- f. Les services de traduction et d'interprétation nécessaires à toutes les activités prévues dans la mission.

8. OBLIGATIONS DES PARTIES

8.1.Obligations du Consultant

Le Consultant sera tenu d'effectuer toutes les prestations sur le terrain nécessaires à l'élaboration complète et correcte de la mission conformément aux présents Termes de référence.

Pendant toute la durée de l'étude, il collaborera étroitement avec la Cellule Infrastructures.

Le consultant fera un inventaire de tous les documents mis à sa disposition par la Cellule Infrastructures ou produits au cours de la mission pour les besoins de la mission. Ces documents dont il aura la garde devront être restitués à la fin de la mission. Le consultant analysera et interprétera les données fournies, qui doivent être considérées comme confidentielles. Le Consultant sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission.

8.2.Obligations de la Cellule Infrastructures

La Cellule Infrastructures mettra à la disposition du Consultant les études techniques des routes suscitées, les contrats des travaux et les projets d'exécution y relatifs et toute autre information nécessaire à la réalisation des prestations. Il facilitera l'introduction du consultant auprès des services, organismes et autorités concernés directement ou indirectement par l'étude.
