

**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 les prestations relatives à la conception et à la 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 dans les thématiques ci-après : i) Numérisation des statistiques des accidents de circulation routière, ii) Méthodologie de collecte, analyse et traitement des statistiques d'accident de circulation routière**

**Décembre 2024**

## 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 routière<sup>1</sup>. 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 des règles de sécurité, le fait de conduire en étant fatigué et somnolent, 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 rester dans l'esprit de l'objectif de la décennie 2011-2020, 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 une assistance technique pour la conception et la mise en place

---

<sup>1</sup> <http://www.un.org/fr/roadsafety/>



d'une base des données de sécurité routière et pour le renforcement des capacités du personnel administratifs des structures parties prenantes.

## **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 financera 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 recrutera 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 parties prenantes 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 Kasai 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 Prévention 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 |
| • Chef de Projet   | : Cellule Infrastructures                          |
| • Maître d'œuvre   | : Consultant firme                                 |
| • Entrepreneur     | : Titulaire du marché des travaux                  |

## **3. OBJECTIF DE LA MISSION**

L'objectif principal de cette mission est de développer et de mettre en œuvre un système de gestion de données national sur la sécurité routière et les accidents de la route pour la RDC. Le Consultant soutiendra la mise en œuvre du système en identifiant l'arrangement institutionnel le plus solide pour une meilleure collecte et analyse des données sur les accidents, en fournissant un renforcement des capacités en matière de gestion des données sur les accidents et de gestion de la sécurité des infrastructures routières, en dirigeant le déploiement de la plate-forme, en facilitant l'intégration des systèmes de données pertinents et en fournissant un soutien technique.

## **4. ÉTENDUE ET CONSISTANCE DES PRESTATIONS**

Les prestations Consultant portent sur trois (3) composantes :

- Composante A : Évaluation de l'arrangement institutionnel ;
- Composante B : Recommandations et options pour l'amélioration de la gestion des données de la sécurité routière
- Composante C : Mise en place d'un système de gestion des données d'accidents de la route et renforcement des capacités

### **4.1. Composante A : Évaluation de l'arrangement institutionnel**

Le consultant rassemblera les données et les contributions pour l'évaluation institutionnelle et technique sur la gestion des données des accidents de la route. Les informations doivent être obtenues à travers des consultations avec les parties prenantes liées à la sécurité routière en général et aux données de sécurité routière en particulier. Les discussions et les informations obtenues seront guidées par les "Lignes directrices pour la conduite des examens des données de sécurité routière". Le consultant se coordonnera également avec les acteurs principaux pour collecter les données et les documents pertinents, étudier les systèmes de base de données et examiner la collecte de données sur le terrain par le biais d'études d'observation. Le consultant dirigera également l'examen des instruments politiques et juridiques pertinents relatifs aux données de sécurité routière à la RDC, ainsi que l'examen des études spécifiques au pays sur les données de sécurité routière. Le consultant examinera la littérature existante afin de comprendre l'arrangement institutionnel actuel des données sur la sécurité routière (y compris les accidents) et la collecte de données sur la sécurité routière en RDC



Il est attendu du consultant de :

- Examiner la documentation disponible pour comprendre l'arrangement institutionnel existant en matière de collecte et de gestion des données ;
- Consulter chaque ministère impliqué dans la collecte et l'analyse des données sur les accidents et la sécurité routière, recueillir des informations sur les procédures et les systèmes actuels de collecte et d'analyse des données sur les accidents de la route ;
- Documenter le flux de travail actuel, depuis la collecte des données (y compris les formulaires de collecte de données existants), la saisie des données, les contrôles de qualité, l'analyse et le rapport ;
- Évaluer les systèmes de base de données existants utilisés pour collecter les données sur les accidents et la sécurité routière, y compris les bases de données sur les accidents développées localement (le cas échéant), ainsi que l'applicabilité de DRIVER entre autres ;
- Évaluer le cadre politique actuel relatif à la collecte de données sur les accidents, y compris les politiques sur le partage des données et les définitions des éléments minimaux des données sur les accidents et les méthodes de collecte ; et
- Examiner les capacités en personnel et les besoins en ressources techniques de chaque agence en ce qui concerne la collecte et l'analyse des données (par exemple, dispositifs GPS, ordinateurs, téléphones portables, Internet).

#### **4.2.Composante B : Recommandations et options pour l'amélioration de la gestion des données de la sécurité routière**

Sur la base des évaluations, le consultant préparera un rapport pour différentes options de mise en œuvre du système de gestion de données amélioré, des exigences plus larges en matière de collecte de données (y compris des formulaires de collecte de données révisés) et de l'arrangement institutionnel amélioré.

Il est prévu que le consultant se chargera de :

- Identifier et recommander le dispositif de mise en œuvre le plus solide pour améliorer les données, ce qui facilitera une collecte, un partage et une analyse efficaces des données ;
- Formuler des recommandations concernant les formulaires de collecte de données actuels (s'ils existent) et les modifier pour répondre aux exigences, y compris en matière de rapports internationaux (Ex : ASRO, IRAP,...)
- Identifier les options logicielles et matérielles qui comprennent, sans s'y limiter, l'amélioration des systèmes de base de données existants, la fonctionnalité de la base de données et les options de conception, les accords de partage et d'intégration des données, la sécurité, l'hébergement et la maintenance du serveur, ainsi que les options de contrôle et de vérification des données ;
- Déterminer les méthodes et outils analytiques qui seront intégrés dans les systèmes, tels que la cartographie des points noirs ou des longueurs noires, le calcul du coût économique des accidents, l'identification et l'analyse des lieux à haut risque à l'aide de différents paramètres (par exemple, les décès par âge, sexe, type de véhicule, ou l'analyse des accidents sur les routes vulnérables lors d'événements météorologiques violents) ; et les données qui peuvent être attribuées au changement climatique, telles que la mauvaise visibilité, les surfaces glissantes, les inondations, la mauvaise qualité de roulement de la surface de la chaussée, etc ;
- Dresser la liste et décrire les modalités d'administration du système - par exemple, l'hébergement, la maintenance et l'assistance technique, l'enregistrement et le suivi des



utilisateurs et la détermination des privilèges d'accès en lecture/écriture, l'enregistrement de nouveaux champs de données et la suppression de champs non pertinents, la maintenance du serveur, l'évaluation et la résolution des correspondances avec des ensembles de données intégrés, l'évaluation et la résolution des rapports en double, la mise à disposition d'une ligne directe pour l'assistance technique, la surveillance et la sauvegarde du système ;

- Identifier, préparer et mettre à jour les instruments politiques et juridiques nécessaires pour soutenir l'amélioration de la collecte et de la gestion des données, y compris les accords de partage des données et les termes de référence ; et
- Identifier et, dans la mesure du possible, quantifier tous les besoins de financement (par exemple, les plans de données pour les appareils mobiles, le budget pour la mise en œuvre des améliorations de l'infrastructure, les besoins en personnel supplémentaire, les coûts de formation, entre autres) ;

#### **4.3.Composante C : Mise en place d'un système de gestion des données d'accidents de la route et renforcement des capacités**

À l'heure actuelle, les facteurs contribuant aux accidents de la route ne sont pas correctement enregistrés, ce qui empêche une analyse suffisamment détaillée des accidents pour guider l'adoption de mesures préventives et correctives. L'objectif de cette activité est de développer un système adéquat à l'échelle nationale de collecte, de stockage, de récupération et d'analyse de données sur les accidents de la route et les blessures, qui permet une analyse complète de la situation de la sécurité routière en RDC, les informations devant être diffusées à tous les utilisateurs potentiels et des mesures correctives appropriées doivent être élaborées.

Cette partie de la mission comprend deux phases : premièrement, la conception ou l'acquisition des logiciels et du matériel nécessaires au fonctionnement du système de données sur les accidents de la route ; et deuxièmement, la mise en œuvre et l'utilisation du nouveau système, c'est-à-dire la formation du personnel à la saisie des données sur les accidents de la route au cours de quatre dernières années (2020 à 2023 inclusivement).

Le logiciel de gestion doit être structuré de manière à fournir diverses fonctionnalités qui peuvent être regroupées dans les modules suivants :

- Module collecte, qui se compose de deux éléments :
  - Une application pour tablette qui permet de collecter les données sur le lieu de l'accident ou dans les centres de santé. Cette application doit permettre l'envoi automatique des informations au serveur central, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des téléchargements sur ordinateur.
  - Un logiciel web pour la saisie des données depuis le bureau (généralement utilisé lorsque les dispositifs portables de collecte de données ne sont pas disponibles).
- Module analyse, qui produit des graphiques et des tableaux soit automatiquement (sortie par défaut), soit à la suite de requêtes ad hoc faites par l'opérateur.
- Module administration, qui gère les utilisateurs du système de gestion, permettant d'attribuer différents rôles à différents utilisateurs, correspondant à différentes autorisations d'accès aux fonctions de la base de données. Ce module permet également de gérer la base de données hébergée dans le serveur (validation des données, téléchargement, sauvegarde, ...).



Des matériels et réseaux probables nécessaires au fonctionnement du système seront aussi identifiés. Et une proposition concernant le personnel nécessaire à l'exploitation du système sera proposée.

Trois (3) formations sur l'utilisation du nouveau système de gestion des données d'accidents routiers seront organisées pour au moins 50 participants à Kinshasa, Mbuji-Mayi et Goma.

D'autres formations dans les thématiques ci-après : i) Numérisation des statistiques des accidents de circulation routière et ii) Méthodologie de collecte, analyse et traitement des statistiques d'accident de circulation routière) seront également organisées à l'attention des cadres et agents de l'administration. Le Consultant proposera dans sa méthodologie la durée de chaque module de formation en fonction de son expérience dans la matière.

Le Consultant réalisera la saisie des données sur les accidents de la route ayant causé des morts ou des blessés au cours de quatre dernières années (2020, 2021, 2022 et 2023) dans l'ensemble du pays, sur la base des rapports d'accidents établis par les forces de sécurité intérieure et selon le modèle adopté par le Conseil National de la Sécurité Routière pour l'Observatoire National de la Sécurité Routière.

## 5. CALENDRIER DE MISSION ET PRODUCTION DES LIVRABLES

La durée estimée des prestations est de neuf (9) mois étalés sur douze (12) 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 :

Désignation	Nombre de mois après la signature du contrat	
	Partielle	Cumulée
Signature du Contrat		Mo
Rapport d'établissement : Plan de travail et méthodologie	0,5 mois	Mo+0,5
Rapport sur l'évaluation institutionnelle et technique	2 mois	Mo+2,5
Observations et commentaires du client	0,5 mois	Mo+3,0
Rapport sur les recommandations et options pour l'amélioration des données de la sécurité routière.	2 mois	Mo+5
Observations et commentaires du client	0,5 mois	Mo+5,5
Rapport Système de gestion des données d'accidents routiers : Développement et déploiement de la « Base de données de sécurité routière.	4 mois	Mo+9,5
Observations et commentaires du client	0,5 mois	Mo+10
Formation sur le Système de gestion des données d'accidents routiers.	1 mois	Mo+11
Observations et commentaires du client	0,5 mois	
Rapport de Saisi des données d'accidents routiers 2020, 2021, 2022 et 2023 dans le Système de gestion des données d'accidents routiers.	0,5 mois	Mo+11,5
Observations et commentaires du client	0,5 mois	
Rapport final	0,5 mois	Mo+12

Les livrables pourront être structurés de la manière suivante :



- Page de titre
- Résumé exécutif reprenant les résultats clés et les recommandations et conclusions tout en faisant état des éléments suivants : Contexte et périmètre, méthodologie.
- Table des matières
- Introduction (Contexte, Objectifs, Périmètre, Méthodologie, Structure du document)
- Méthodologie et limites de l'étude
- Résultats (analyse détaillée et interprétation des résultats)
- Conclusions et recommandations pour de futures actions
- Bibliographie
- Annexes, y compris les outils de recherche, la liste des informants clés et des focus group.

Le Consultant présentera au Client les différents Livrables en Version papier et numérique. Il fournira en plus du Rapport final, une présentation Powerpoint de ce rapport.

Le Consultant suivra les étapes et recommandations du « Guide pour la Conduite de Revues Données de Sécurité Routière », World Bank Group (<http://documents.worldbank.org/curated/en/099135007272235401/P1721790fbb9790a70bc290afcb5a8ee381>) et toutes les activités de cette étude doivent être en ligne avec les recommandations dudit document.

## 6. MODALITE DE PAIEMENT :

Le Consultant sera rémunéré sur livrables produits et validés de la manière suivante :

LIVRABLES	Pourcentage de paiement
Rapport d'établissement : Plan de travail et méthodologie	10%
Rapport sur l'évaluation institutionnelle et technique	20%
Rapport sur les recommandations et options pour l'amélioration des données de la sécurité routière.	15%
Rapport Système de gestion des données d'accidents routiers : Développement et déploiement de la « Base de données de sécurité routière.	35%
Formation sur le Système de gestion des données d'accidents routiers.	10%
Rapport de Saisi des données d'accidents routiers 2020, 2021, 2022 et 2023 dans le Système de gestion des données d'accidents routiers.	5%
Rapport final	5%

## 7. MOYENS A METTRE EN OEUVRE

### 7.1.Profil du Consultant

Le Consultant est un Cabinet ayant les expériences suivantes :

- Expérience mondiale dans le développement et le déploiement de systèmes de gestion de données de sécurité routière et/ou des accidents ;
- Avoir déployé au moins deux (2) systèmes de gestion de données sur les accidents, de préférence dans les pays à revenu faible et intermédiaire au cours de 10 dernières années. Une expérience préalable chez DRIVER sera considérée comme un atout.
- 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 composantes. 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.

### ***7.2.1. Chef d'équipe, spécialiste principal de la sécurité routière.***

- Justifier d'au moins un diplôme bac+5 ou une maîtrise ou équivalent en sécurité routière, ou en ingénierie, 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.
- Avoir au moins 10 ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la sécurité routière dans les pays en voie de développement dont au moins 5 ans d'expérience en services de conseil sur les institutions, la structure organisationnelle, les politiques et les stratégies de sécurité routière ;
- Avoir dirigé au moins deux (2) assistances techniques en matière de sécurité routière de complexité similaire dans des pays en voie de développement, de préférence financées par un donateur multilatéral ou bilatéral.
- Justifier d'une expérience en planification stratégique de la sécurité routière dans les pays en voie de développement.
- Justifier d'une Connaissance des instruments juridiques internationaux liés à la sécurité routière.
- Avoir une connaissance des directives du GRSF est hautement souhaitable.
- Avoir d'Excellentes compétences en communication analytique et écrite en français.

### ***7.2.2. Expert principal en gestion des données sur les accidents de la route.***

- Justifier d'au moins une maîtrise en sécurité routière, statistiques, épidémiologie ou en ingénierie, sociologie, informatique ou domaine connexe avec une formation approfondie en statistiques
- Avoir au moins 10 ans d'expérience dans la conception et l'établissement de système de gestion de données sur les accidents dans les pays en voie de développement, ainsi que dans l'analyse des données sur les accidents et la rédaction de rapports contenant des recommandations d'action politique et de sensibilisation.
- Être familiarisé 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.
- Justifier d'excellentes compétences analytiques et de reporting en français..

### ***7.2.3. Spécialiste en Sécurité Routière***



- Justifier d'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.
- Avoir au moins 10 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;
- Avoir au moins 5 ans d'expérience dans l'analyse des données sur les accidents et la rédaction de rapports contenant des recommandations d'action politique et de sensibilisation.
- Justifier d'excellentes 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. Le matériel et les logiciels nécessaires à son fonctionnement ;
- c. 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. ;
- d. 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 ;
- e. Les déplacements de son personnel et de ses collaborateurs à l'intérieur et à l'extérieur du pays ;
- f. L'organisation des séminaires et ateliers prévus dans la mission ;
- g. 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 toute information en sa possession et 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.

-----