

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET TRAVAUX PUBLICS

CELLULE INFRASTRUCTURES

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

Numéro de Projet : Don IDA N° E0850 –ZR &Crédit IDA N°71610-ZR &ID du Projet : P161877

TERMES DE REFERENCE

**Pour les prestations relatives à l'assistance technique
pour la création et l'opérationnalisation de l'Agence
Nationale de Sécurité Routière (ANSR) en République
Démocratique du Congo**

Avril 2026

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte général 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 la 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 i) fournir une connectivité résiliente, sûre et durable vers et dans certaines provinces de la région du Kasaï et de l'Est de la République Démocratique du Congo (RDC), et ii) d'accroître la performance 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).

La première phase du projet PACT, dont la mise en vigueur est intervenue le 27 mars 2023, se focalise sur l'aménagement et le bitumage des tronçons routiers de la Route Nationale n°2 (RN2) Mbuji-Mayi – Kabinda – Mbandaka (280 km) et Kanyabayonga – Butembo (160 km), soit 440 km.

La première phase du projet s'articule autour des quatre (04) 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 gaz à émissions de serres
 - 3.4. Sous-composante 3.4 : Activités d'Autonomisation des Femmes
4. Composante 4 : Composante d'intervention d'urgence contingente

La troisième phase du projet PACT en cours de préparation prévoit l'aménagement et le bitumage du tronçon routier RN2 Penemwanga - Bukavu (344 km).

1.2. 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 sont les suivants :

- Maître d'Ouvrage : Ministère des Infrastructures et Travaux publics
- Maître d'Ouvrage délégué (Client) : Cellule Infrastructures
- Maître d'œuvre : Consultant firme.

1.3. Contexte et justification de la mission

La République Démocratique du Congo (RDC) est confrontée à un défi majeur en matière de sécurité routière, caractérisé par un nombre élevé d'accidents, de blessures et de décès sur ses routes. Consciente de l'impact socio-économique de cette situation, le Gouvernement de la RDC a pris la décision stratégique de créer une Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR) afin de centraliser et de renforcer la gestion de la sécurité routière dans le pays.

La RDC étant l'un des pays à risque les plus élevés en matière de sécurité routière en Afrique subsaharienne. Le nombre annuel de décès au niveau national est estimé à 15 615. Cette situation est due à une infrastructure routière détériorée, à des politiques de sécurité routière inadéquates et à des dispositions institutionnelles fragmentées. L'augmentation significative du transport par motos-taxis, la signalisation routière presque inexistant dans l'ensemble du pays, l'absence des mesures de contravention rigoureuse, le manque d'installations pour les usagers vulnérables et les mauvais systèmes d'inspection des véhicules, une commission nationale de prévention routière (CNPR) qui détient une ordonnance qui ne cadre pas avec ses missions, sont autant de facteurs qui contribuent à cette situation. Le pays perd environ 2,8 milliards de dollars par an en raison des décès et des blessures sur les routes, ce qui équivaut à 4,8 % du produit intérieur brut du pays. Sans interventions stratégiques, il est peu probable que la RDC atteigne l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 de l'Organisation des Nations Unies (ONU), qui vise à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici 2030 dans le cadre des objectifs de développement durable 3.6 et 11.2. Il est nécessaire de mettre en place un cadre institutionnel approprié avec une attribution rationalisée des mandats, ce à quoi le projet PACT 1 contribuera. Ce dans optique que le Projet d'appui à la connectivité et au transport (PACT) a retenu et budgétisé la transformation de la CNPR à l'Agence pour lui rendre plus compétitif au niveau nationale et internationale entant qu'organe chef de fil de la sécurité routière.

S'inspirant des meilleures pratiques internationales et des directives régionales, notamment celles de l'Union Africaine et des communautés économiques régionales, la création de l'ANSR représente une étape cruciale pour améliorer la sécurité routière en RDC. L'ANSR est appelée à jouer un rôle de leadership dans la coordination des efforts des différentes parties prenantes, l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de stratégies efficaces, la promotion de la sensibilisation et de l'éducation, et l'amélioration de la collecte et de l'analyse des données sur les accidents.

À l'instar de l'expérience de plusieurs pays Africain, où la création de l'Agence est une phase historique, la RDC reconnaît la nécessité d'une assistance technique spécialisée pour assurer

l'opérationnalisation effective de la CNPR à sa propre ANSR. Cette assistance est essentielle pour traduire les ambitions de la création de l'ANSR en actions concrètes et pour doter l'Agence des capacités nécessaires pour remplir pleinement son mandat.

La présente mission d'assistance technique vise à accompagner le Gouvernement de la RDC dans la concrétisation de ce projet, la mise en œuvre de son plan d'action initial, le renforcement des capacités de son personnel existant dans divers domaines de la sécurité routière, et l'établissement d'un système robuste de collecte et d'analyse des données sur les accidents. Ce système de données probantes permettra d'orienter les interventions et de mesurer leur impact sur la réduction des accidents et des décès sur les routes de la RDC.

2. OBJECTIFS DE LA MISSION

II - 1: Objectif général

Transformer la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) en l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR) de la République Démocratique du Congo.

II - 2: Objectifs spécifiques

- **OS 1:** Appuyer le Gouvernement de la République Démocratique du Congo et l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR) dans l'élaboration et l'opérationnalisation de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions, conformément aux principes du Système Sûr (Safe System Approach), aux recommandations de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2021-2030), aux orientations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et aux bonnes pratiques promues par le Global Road Safety Facility (GRSF) de la Banque mondiale. Cette assistance comprendra également l'élaboration des textes législatifs et réglementaires nécessaires à l'organisation et au fonctionnement de l'ANSR, ainsi que l'accompagnement des autorités compétentes dans leur adoption et leur mise en œuvre.
- **OS 2 :** Accompagner l'ANSR dans le développement et la mise en œuvre d'initiatives visant à renforcer l'application de la législation en matière de circulation et de sécurité routière.
- **OS 3 :** Conseiller l'ANSR sur l'identification et la mobilisation de sources de financement durables pour soutenir ses activités et les initiatives de sécurité routière à l'échelle nationale.
- **OS 4 :** Appuyer l'ANSR dans la conception et la mise en œuvre de stratégies et de campagnes de promotion de la sécurité routière et de sensibilisation du public.
- **OS 5 :** Renforcer les capacités techniques et institutionnelles de l'ANSR dans le domaine de la recherche en sécurité routière afin de développer une approche fondée sur des preuves pour la prise de décision.

3. ACTIVITES (A) CIBLES

- **OS 1:** Appuyer le Gouvernement de la République Démocratique du Congo et l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR) dans l'élaboration et l'opérationnalisation de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions, conformément aux principes du Système Sûr (Safe System Approach), aux recommandations de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2021-2030), aux orientations de

l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et aux bonnes pratiques promues par le Global Road Safety Facility (GRSF) de la Banque mondiale. Cette assistance comprendra également l'élaboration des textes législatifs et réglementaires nécessaires à l'organisation et au fonctionnement de l'ANSR, ainsi que l'accompagnement des autorités compétentes dans leur adoption et leur mise en œuvre. Le Consultant mettra en place une méthodologie participative pour l'élaboration de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, de son Plan d'Actions ainsi que des textes législatifs et réglementaires nécessaires à l'organisation et au fonctionnement de l'ANSR. Cette démarche impliquera l'ensemble des parties prenantes concernées (administration publique, secteur privé, société civile, partenaires techniques et financiers, monde académique, etc.) à travers des groupes de travail thématiques et des consultations nationales. Cette méthodologie devra prévoir :

- **A 1-1 :** Réaliser un diagnostic de la sécurité routière en République Démocratique du Congo, comprenant la collecte et l'analyse des données disponibles sur l'accidentalité, le cadre institutionnel, juridique et réglementaire, les politiques et stratégies existantes, les capacités des institutions concernées ainsi que l'identification des principaux facteurs de risque et des priorités d'intervention.
- **A 1-2 :** Organiser des ateliers de consultation et de restitution avec les différentes parties prenantes afin de recueillir leurs contributions, de valider le diagnostic et de définir les orientations stratégiques de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions. Ces consultations permettront également de définir les mécanismes de coordination interinstitutionnelle nécessaires à la mise en œuvre de la Politique Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions. Un atelier national de validation des documents sera organisé à l'issue de cette phase.
- **A 1-3 :** L'appui à l'ANSR dans les actions de plaidoyer et de lobbying auprès des autorités compétentes et gouvernementales pour l'adoption de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions en Conseil des Ministres et la promulgation des textes réglementaires.
- **A 1-4 :** Élaborer une stratégie de communication, de diffusion et d'accompagnement de la mise en œuvre de la Politique Nationale de Sécurité Routière, de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et de son Plan d'Actions. Cette stratégie précisera notamment les mécanismes de coordination interinstitutionnelle, de concertation, de partage d'informations, de suivi-évaluation ainsi que les rôles et responsabilités des différents acteurs aux niveaux national, provincial et local. Elle proposera également un dispositif institutionnel permettant d'assurer une coordination efficace entre les administrations concernées, les collectivités territoriales, les forces de l'ordre, le secteur privé, la société civile et les partenaires techniques et financiers.
- **A 1-5 :** Élaborer les projets de textes législatifs et réglementaires définissant le cadre institutionnel, les missions, les attributions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR), en veillant à leur cohérence avec le cadre juridique national et les bonnes pratiques internationales.
- **A 1-6 :** A1-6 : Proposer un dispositif institutionnel de collecte, de gestion, d'analyse et de diffusion des données sur les accidents de la circulation, y compris les modalités de mise en place d'un Observatoire National de la Sécurité Routière, afin de soutenir la planification, le suivi-évaluation, l'évaluation des performances et la prise de décision fondée sur les données.

Le Consultant devra inclure dans sa proposition financière tous les coûts nécessaires à la réalisation de ces activités et à l'atteinte des résultats escomptés.

OS 2 : Appuyer l'ANSR dans ses initiatives d'application de la loi en matière de circulation et de sécurité routière.

Le Consultant apportera son expertise pour renforcer l'application de la législation existante et proposer des améliorations si nécessaire :

- **A 2-1** : L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de vulgarisation du contenu du Code de la Route et des textes réglementaires subséquents auprès des usagers de la route et des acteurs concernés.
- **A 2-2**: Appuyer l'ANSR dans la promotion et le renforcement des mécanismes de contrôle et de sanction en matière de circulation et de sécurité routière par les services compétents (Police Nationale Congolaise, services de transport et autres administrations concernées), notamment à travers l'élaboration de procédures opérationnelles, de guides pratiques, le renforcement des capacités des agents chargés du contrôle ainsi que la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions de contrôle. Les actions proposées devront cibler prioritairement les principaux facteurs de risque d'accidents de la circulation, notamment les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de substances psychoactives, le non-port du casque, le non-port de la ceinture de sécurité, les distractions au volant ainsi que toute autre infraction contribuant significativement à l'insécurité routière. **A 2-3**: La réalisation d'études sur l'efficacité de la législation en vigueur en matière de circulation et de sécurité routière, l'analyse de son niveau de respect et de mise en application, et la formulation de recommandations pour sa consolidation et son adaptation.

OS 3 : Conseiller l'ANSR sur la recherche de sources de financement.

Préalablement à l'identification et à l'analyse des mécanismes de financement, le Consultant réalisera une évaluation des impacts attendus des principales interventions proposées dans le cadre de la Politique Nationale de Sécurité Routière. Sur la base des données disponibles relatives aux accidents de la circulation, aux comportements des usagers de la route et aux facteurs de risque, il estimera les réductions potentielles du nombre de décès et de blessés graves pouvant résulter de la mise en œuvre des mesures proposées. Cette évaluation s'appuiera sur des outils reconnus en matière de sécurité routière, notamment le calculateur de sécurité routière du Global Road Safety Facility (GRSF) ou toute autre méthodologie équivalente adaptée au contexte de la République Démocratique du Congo.

Le Consultant aidera l'ANSR à assurer sa pérennité financière :

- **A 3-1** : La réalisation d'une étude approfondie sur les sources potentielles de financement durables pour la sécurité routière en RDC (budgets publics, taxes spécifiques, fonds internationaux, partenariats public-privé, etc.).
- **A 3-2** : Le développement de procédures claires et transparentes pour guider l'allocation des ressources aux programmes et projets de sécurité routière, en fonction des priorités stratégiques et des données probantes.
- **A 3-3** : La fourniture d'une assistance technique à l'ANSR pour la mise en place d'un éventuel fonds autonome de la sécurité routière, en définissant sa structure, ses mécanismes de gouvernance et ses modalités de fonctionnement.

OS 5 : Appuyer l'ANSR dans les activités de promotion de la sécurité routière.

Le Consultant soutiendra l'ANSR dans ses efforts de sensibilisation et d'éducation :

- **A 4-1** : Le développement de stratégies de communication pour promouvoir la vision de la sécurité routière auprès des populations et au plus haut niveau de l'État, en mettant en évidence les enjeux et les bénéfices d'une meilleure sécurité routière.
- **A 4-2** : La promotion des bonnes pratiques de sécurité routière au sein des institutions, des entreprises et du grand public, en encourageant l'adoption et l'application de règles de sécurité routière.
- **A 4-3** : Élaborer et appuyer la mise en œuvre de campagnes nationales et locales de sécurité routière fondées sur les données d'accidentalité et l'analyse des facteurs de risque, en collaboration avec l'ANSR et les parties prenantes concernées
- **A 4-4** : Appuyer l'ANSR dans l'élaboration et la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation et de communication ciblant les principaux facteurs de risque d'accidents de la circulation, notamment l'excès de vitesse, le non-port du casque, le non-port de la ceinture de sécurité, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues ainsi que la traversée sécurisée des piétons. Cette activité comprendra également la conception et la mise en œuvre de programmes de formation communautaire, y compris l'éducation à la sécurité routière des enfants et des jeunes, ainsi que des campagnes de communication sur le Code de la route, la Politique Nationale de Sécurité Routière, la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et son Plan d'Actions.

OS 6 : Renforcer les capacités de l'ANSR dans le domaine de la recherche en sécurité routière.

Préalablement à l'élaboration de la stratégie nationale de recherche en sécurité routière, le Consultant procédera à un examen de l'état de la recherche sur la sécurité routière en République Démocratique du Congo. Cet examen permettra d'identifier les lacunes existantes au regard des principaux piliers de la sécurité routière, d'évaluer les connaissances disponibles et de recommander les domaines de recherche prioritaires susceptibles d'éclairer les politiques publiques, les stratégies et les interventions en matière de sécurité routière.

- **A 6-1** : Élaborer une stratégie nationale de recherche en sécurité routière, en définissant les priorités nationales de recherche, les domaines d'études stratégiques, les partenariats scientifiques à développer ainsi que les mécanismes de valorisation et de diffusion des résultats de recherche.
- **A 6-2** : L'identification de sources de financement durables pour soutenir les activités de recherche en sécurité routière.
- **A 6-3** : L'organisation d'activités de formation et d'échanges professionnels pour renforcer les compétences du personnel existant de l'ANSR en matière de recherche et d'analyse de données.

Renforcement des Capacités Spécifiques :

Dans le cadre de ce projet, le Consultant devra également fournir un renforcement des capacités aux personnels existant ciblé, basé sur les pratiques mondiales en matière de sécurité routière et mobilisant une équipe d'experts internationaux chevronnés. Ce renforcement des capacités comprendra au minimum :

- **Formations:**
 - 8 jours sur la gestion de la sécurité routière et les meilleures pratiques internationales.
 - 6 jours sur la communication en matière de sécurité routière.

- 15 jours sur l'ingénierie de la sécurité routière (conception et audit de sécurité routière).
- 10 jours sur l'enquête des accidents et l'application de la loi par la police.
-
- **Mentorat et Soutien** : Fournir un mentorat et un soutien continu au personnel de l'ANSR dans le cadre de l'élaboration de lignes directrices internes et nationales dans les différents domaines de la sécurité routière.
- **Centres de Formation Spécialisés** : Proposer, à l'issue d'une consultation prenant en compte la qualité et le coût, des centres spécialisés de formation pertinents pour le développement des compétences en sécurité routière en RDC.
- **Visites d'Études et Partage d'Expériences** : Organiser des visites d'études et des échanges d'expériences avec les agences nationales en charge de la sécurité routière dans des pays de la sous-région ou ailleurs ayant des succès avérés. Prévoir la participation de 14 cadres de l'ANSR (soit 2 cadres par département identifié) pour une durée de 2 mois pour les formations spécialisées et de 2 semaines pour les visites d'études.

Le Consultant devra prévoir dans son budget toutes les ressources nécessaires (financières et logistiques) pour la mise en œuvre de ces activités de renforcement des capacités.

4. HYPOTHESES ET RISQUES

IV.1. Hypothèses

- **IV.1.1:** Les objectifs spécifiques de la mission sont conformes aux attentes du Gouvernement de la RDC et du Ministère de tutelle de l'ANSR.
- **IV.1.2:** La portée et les activités de la mission ne se chevauchent pas de manière significative avec les activités d'autres organismes intervenant dans le domaine de la sécurité routière en RDC.
- **IV.1.3:** Les acteurs clés de la chaîne de sécurité routière (CNPR, PNC, Groupe d'Etudes des Transports, et le Secrétariat général aux transports) en RDC apporteront leur pleine collaboration à la mission.

IV.2. Risques

Les principaux risques associés à la mission incluent, sans s'y limiter :

- **IV.2.1:** Une inadéquation entre la stratégie nationale de sécurité routière (si elle existe déjà suite au parallélisme d'activité au sein du Ministère) et les besoins concrets d'interventions sur le terrain.
- **IV.2.2:** Une faible adhésion des autres acteurs de la chaîne à l'idée d'une agence leader en matière de sécurité routière.
- **IV.2.3:** Un soutien gouvernemental insuffisant ou discontinu en matière de promotion de la sécurité routière et de l'opérationnalisation de l'ANSR.
- **IV.2.4:** Des difficultés dans la collecte et le partage des données sur les accidents de la part des différentes institutions concernées.
- **IV.2.5:** Des contraintes logistiques et administratives pouvant impacter la mise en œuvre des activités.

Le Consultant devra proposer dans son offre une stratégie d'atténuation de ces risques.

5. INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES

- **IOV 1 :** Document de la politique nationale de sécurité routière de la RDC adopté par le gouvernement et les textes réglementaires pour le fonctionnement de l'ANSR promulgués.
- **IOV 2 :** Nombre d'initiatives de sécurité routière coordonnées et suivies par l'ANSR par an.
- **IOV 3-1 :** Nombre d'actions de vulgarisation du Code de la Route et des textes subséquents réalisées.
- **IOV 3-2 :** Nombre d'opérations de contrôle-sanction en matière de circulation et de sécurité routière menées par les forces de l'ordre appuyées par l'ANSR.
- **IOV 3-3 :** Nombre d'études réalisées sur la législation en place en matière de circulation et de sécurité routière et recommandations formulées.
- **IOV 4-1 :** Identification et documentation des sources potentielles de financement durable pour la sécurité routière.
- **IOV 4-2 :** Existence de procédures documentées pour l'allocation des ressources aux programmes de sécurité routière.
- **IOV 5-1 :** Nombre d'activités de promotion de la vision de la sécurité routière.

6. PROFIL DU CONSULTANT et MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

6.1. BUREAU D'ETUDES

Le Consultant doit être une firme ayant les expériences suivantes :

- Dix (10) ans d'expérience technique spécialisée en Sécurité Routière ;
- Au moins une expérience dans la gestion de la sécurité routière avec une maîtrise des principes sur l'évaluation des capacités de gestion, ainsi que sur la gestion efficace de la sécurité routière (par exemple, développement des stratégies et plans d'actions nationales de sécurité routière et appui à la mise en place et le suivi des stratégies et plans d'actions de sécurité routière au niveau national ou régional) ;
- Au moins une expérience en renforcement institutionnel ou accompagnement de réformes institutionnelles et Développement des Capacités d'entités publiques, en particulier des organismes chargés de la sécurité routière, dans le renforcement de leurs cadres institutionnels et de gouvernance.
- Au moins une expérience dans l'Élaboration de politiques et de stratégies de sécurité routière, formulation de politiques nationales de sécurité routière claires, mesurables et alignées sur les objectifs internationaux (par exemple, la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 de l'ONU).
- Au moins une expérience dans l'évaluation financière des projets : Analyse coût-bénéfice des contre-mesures de sécurité routière proposées, pour justifier les investissements et optimiser l'allocation des ressources ;
- Au moins une expérience dans l'évaluation de la sécurité des infrastructures routières : Capacité à réaliser des évaluations de sécurité du réseau routière (par exemple, classification des routes par étoiles iRAP) et des audits de sécurité routière (phase conception, travaux, préalable à la mise en service, après la mise en service), en identifiant les risques et en proposant des mesures correctives.
- Avoir une expertise avérée des standards de sécurité routière reconnus mondialement, notamment ceux de la Banque Mondiale, de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), de l'AIPCR (Association Mondiale de la Route - PIARC Road Safety Manual), et de l'iRAP (International Road Assessment Programme).

6.2. PERSONNEL

Pour mener à bien l'ensemble des tâches nécessaires à la bonne exécution de l'étude, le Consultant aura à proposer une ou des équipes d'experts et une/plusieurs équipe(s) de soutien logistique et d'appui technique.

L'équipe d'experts proposés devra comprendre au minimum les experts considérés comme indispensables pour la réalisation de l'étude. Ces experts dont le profil requis est explicité ci-après sont désignés par le terme "experts clés".

6.2.1. Profil requis des Experts clés

Le consultant devra mobiliser au minimum des experts clés ayant les qualification et expériences minimales suivantes :

1. **Un spécialiste en gestion de la sécurité routière**, de formation ingénieur (BAC+5) ou équivalent, ayant au minimum 15 années d'expérience et réalisé au moins trois (3) missions en matière de renforcement institutionnel et de la gouvernance de la sécurité routière au niveau national ou régional (par exemple, évaluation de capacités de gestion de

la sécurité routière, élaboration des stratégies et plans d'actions). Expérience dans la formation et renforcement des capacités sur la gestion de la sécurité routière.

2. **Un juriste**, de formation juriste (BAC+4) ou équivalent, ayant au minimum 10 années d'expérience et réalisé au moins deux (2) missions dans le domaine d'élaboration des textes réglementaires en rapport avec la stratégie et de documents de politique de sécurité routière.
3. **Un expert en sécurité routière** : de formation ingénieur (BAC+5) ou équivalent, et auditeur de sécurité routière accrédité, ayant au minimum 15 années d'expérience et réalisé au moins trois (03) missions sur l'évaluation de la sécurité des infrastructures routières.
4. **Un expert en accidentologie** : de formation ingénieur (BAC+5) ou équivalent, ayant au minimum 15 années d'expérience et réalisé au moins trois (3) missions relatives à l'analyse des données d'accidents de la route, incluant l'élaboration de recommandations, d'interventions et de stratégies en matière de sécurité routière.
5. **Un Expert en communication**, de formation ingénieur, communication, sociologue (BAC+5) ou équivalent, ayant au minimum 8 années d'expérience et réalisé au moins trois (3) missions en conception et mise en œuvre de programme de sensibilisation, communication et formation dont (1) expérience dans le domaine de la sécurité routière dans un pays de l'Afrique subsaharienne.

6.2.2. Autres experts et personnel de soutien logistique et d'appui technique

Le Consultant est libre de mobiliser les expertises qu'il juge nécessaire pour mener à bien la mission en vue de l'atteinte des résultats escomptés. Tous les experts doivent avoir une bonne connaissance du contexte sous régional de l'Afrique subsaharienne ou avoir réalisé une mission similaire en Afrique subsaharienne. Une connaissance de la langue française est un atout.

6.2.3. Temps d'intervention des experts

Le Consultant précisera les temps d'intervention des différents experts proposés.

6.3. MOYENS EN MATERIEL

Le Consultant mettra à la disposition de son personnel, tous les moyens nécessaires à la réalisation de l'étude et assurera la mise en place et le fonctionnement de sa propre logistique : locaux, bureautique, informatique, véhicules, etc.

Le Consultant se dotera en particulier d'un nombre de véhicules suffisant et adéquat pour ses missions de terrain. Ces véhicules lui reviendront à la fin de ses prestations.

7. DUREE DES PRESTATIONS

Le délai des prestations est de dix (10) mois étalé sur 14 mois. Le crédit-temps d'intervention des experts-clé intervenants sur le projet sera déterminé. Les experts court terme doivent disposer du temps suffisant lors des missions en RDC, au minimum 2 mois, pour leur permettre de faire des visites de terrains, rencontrer les acteurs au niveau central et régional et faire la restitution de la mission lors d'un atelier dont l'organisation et la logistique sont à la charge du Consultant. Le Consultant va définir dans sa proposition la durée et la fréquence des missions périodiques. Le Consultant doit prévoir et déterminer le nombre de ces experts et les mois qu'il faut pour mobiliser les experts courts termes suivant les besoins de la CNPR dans les domaines de la statistique, de l'informatique etc. Chaque mission de courte durée doit être autorisée par un ordre de services signé par le Coordonnateur de la Cellule sur la base des TDR et des livrables à produire. A la fin de chaque mission l'expert doit soumettre un rapport de mission avec les livrables prévus. Les

ressources financières nécessaires pour la mise en œuvre des programmes de formation, de sensibilisation et de communication sont à la charge du Consultant.

8. LIVRABLES :

- Pour le volet 1: (OS1) : Document de la politique nationale de sécurité routière et textes réglementaires) 1. Rapport sur le Document de politique nationale de sécurité routière (T0 + 4 mois) 2. Rapport sur l'élaboration des textes réglementaires (T0 + 5 mois) 3. Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 1.
- Pour le volet 2 : (OS6) Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique Le rapport sur la mise place du Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique doit être disponible à (T0 + 6 mois); 1. Rapport sur la revue de la gestion des données relatives à la sécurité routière et recommandations pour un meilleur collecte, traitement et gestion des données sur la sécurité routière; 2. Rapport sur la conception d'une base nationale de données sur la sécurité routière; 3. Rapport sur la mise en place d'un système fonctionnel de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique y compris (i) l'acquisition des équipements et les ateliers de formation sur la collecte, au profit des agents de l'Administration et de l'ANSR. Ainsi que sur le système de la verbalisation par camera. Prévoir 30 personnes au minimum pour chaque groupe des formations (ii) le traitement et la gestion des données sur la sécurité routière; 4. Rapport sur l'appui à la gestion de la base des données sur la sécurité routière pendant la 1ère année après sa mise en place par le biais de missions ponctuelles (3 missions ponctuelles au minimum); 5. Rapport sur le suivi, l'évaluation et le rapportage de la mise en œuvre des stratégies et programmes de contre-mesures conformément aux résultats escomptés en termes d'objectifs intermédiaires et finaux; 6. Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 2 (2 semaines après la fin de la dernière activité).
- Pour le volet 3 : (regroupant les activités OS2, OS3 ; OS4 ; OS5; OS7) 1. Rapport de mise en œuvre destiné à finaliser le programme de travail couvrant les 3 volets : 15 jours après le commencement du contrat ; 2. Rapport trimestriel d'activités, faisant le point sur l'avancement des 5 activités du volet 3 durant la période conformément au calendrier approuvé de mise en œuvre des activités; (2 semaines après la fin du trimestre considéré). Il s'agit des activités relatives à la coordination des activités de sécurité routière, aux initiatives d'application de la loi en matière de circulation et de sécurité routière ; à la recherche de sources de financement; aux activités de promotion de la sécurité routière et au renforcement des capacités de l'ANSR dans le domaine de la recherche en sécurité routière; 3. Rapport général final qui sera un rapport consolidé de tous les rapports spécifiques des 3 volets remis dans les deux (02) mois après la fin des prestations.

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

Livrables	Nombre de mois
Rapport de démarrage détaillant la méthodologie de travail et l'organisation et le calendrier des activités	0,5 mois
Pour le volet 1: (OS1) : Document de la politique nationale de sécurité routière et textes réglementaires) 1. Rapport sur le Document de politique nationale de sécurité routière (T0 + 4 mois) 2. Rapport sur l'élaboration des textes réglementaires (T0 + 5 mois) 3. Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 1.	4 mois
Commentaires et observations du Client sur le Rapport du Volet 1	0,5 mois
<i>Rapport final du Volet 1</i>	<i>0,5 mois</i>
Pour le volet 2 : (OS6) Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique Le rapport sur la mise place du Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique doit être disponible à (T0 + 6 mois); 1. Rapport sur la revue de la gestion des données relatives à la sécurité routière et recommandations	3 mois

pour un meilleur collecte, traitement et gestion des données sur la sécurité routière; 2. Rapport sur la conception d'une base nationale de données sur la sécurité routière; 3. Rapport sur la mise en place d'un système fonctionnel de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique y compris (i) l'acquisition des équipements et les ateliers de formation sur la collecte, au profit des agents de l'Administration et de l'ANSR. Ainsi que sur le système de la verbalisation par camera. Prévoir 30 personnes au minimum pour chaque groupe des formations (ii) le traitement et la gestion des données sur la sécurité routière; 4. Rapport sur l'appui à la gestion de la base des données sur la sécurité routière pendant la 1ère année après sa mise en place par le biais de missions ponctuelles (3 missions ponctuelles au minimum); 5. Rapport sur le suivi, l'évaluation et le rapportage de la mise en œuvre des stratégies et programmes de contremesures conformément aux résultats escomptés en termes d'objectifs intermédiaires et finaux; 6. Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 2 (2 semaines après la fin de la dernière activité).	
Commentaires et observations du Client sur le Rapport de la Phase 2	0,5 mois
<i>Rapport final Volet 2 final y compris l'atelier</i>	0,5 mois
Rapports du Volet 3 : (regroupant les activités OS2, OS3 ; OS4 ; OS5; OS7) 1. Rapport de mise en œuvre destiné à finaliser le programme de travail couvrant les 3 volets : 15 jours après le commencement du contrat ; 2. Rapport trimestriel d'activités, faisant le point sur l'avancement des 5 activités du volet 3 durant la période conformément au calendrier approuvé de mise en œuvre des activités ; (2 semaines après la fin du trimestre considéré). Il s'agit des activités relatives à la coordination des activités de sécurité routière, aux initiatives d'application de la loi en matière de circulation et de sécurité routière ; à la recherche de sources de financement ; aux activités de promotion de la sécurité routière et au renforcement des capacités de l'ANSR dans le domaine de la recherche en sécurité routière ;	2 mois
Commentaires et observations du Client sur le Rapport de la Phase 2	0,5 mois
<i>Rapport final du Volet 3 y compris l'Atelier</i>	0,5 mois
Rapport général final qui sera un rapport consolidé de tous les rapports spécifiques des 3 volets remis dans les deux (02) mois après la fin des prestations	1 mois
Approbation Rapport final	0,5 mois

Les rapports seront produits en trois (03) exemplaires papiers en plus de la version électronique.

9. MODALITES DE PAIEMENT

Le contrat qui sera signé avec le Consultant sera basé sur des paiements sur livrable, selon les modalités expliquées ci-dessous. Les 7 principales activités seront regroupées comme-suit :

- Volet 1 : (OS1) Document de la politique nationale de sécurité routière et textes réglementaire ;
- Volet 2 : (OS6) Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique ;
- Volet 3 : (OS2, OS3 ; OS4 ; OS5; OS7): OS 2: appuyer l'ANSR dans la coordination des activités de sécurité routière ; OS 3: appuyer l'ANSR dans ses initiatives d'application de la loi en matière de circulation et de sécurité routière ; OS 4: conseiller l'ANSR sur la recherche de sources de financement ; OS 5: appuyer l'ANSR dans les activités de promotion de la sécurité routière ; OS 7: renforcer les capacités de l'ANSR dans le domaine de la recherche en sécurité routière.

Le Consultant fera une proposition financière séparée pour chacun des volets. Le montant de l'offre sera la somme des montants de chacun des 3 volets. Chaque volet sera rémunéré sur une

base à prix forfaitaire en fonction des livrables approuvés par le Client. Les modalités de paiement pour chaque volet sont précisées ci-dessous.

- 9.1. Pour le Volet 1 - (OS1) Document de la politique nationale de sécurité routière et textes réglementaires Rapport à fournir Rapport sur le Document de politique nationale de sécurité routière (T0 + 4 mois) Rapport sur l'élaboration des textes réglementaires (T0 + 5 mois) Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 1 % du montant proposé pour le volet 1 A la remise et après validation du rapport concerné 50% 35% 15%.
- 9.2. Pour le volet 2 : (OS6) Système de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique Rapport à fournir % du montant proposé pour le volet 2 Rapport sur la revue de la gestion des données relatives à la sécurité routière et recommandations pour un meilleur collecte, traitement et gestion des données sur la sécurité routière Rapport sur la conception d'une base de données nationale sur la sécurité routière Rapport sur la mise en place d'un système fonctionnel de collecte et de traitement des données d'accidents de la voie publique y compris (i) l'acquisition des équipements et les ateliers de formation sur la collecte, au profit des agents de l'Administration et de l'ANSR. Prévoir 14 personnes au minimum pour les formations (ii) le traitement et la gestion des données sur la sécurité routière Rapport sur l'appui à la gestion de la base des données sur la sécurité routière pendant la 1ère année après sa mise en place par le biais de missions ponctuelles (3 missions ponctuelles au minimum) Rapport sur le suivi, l'évaluation et le rapportage de la mise en œuvre des stratégies et programmes de contremesures conformément aux résultats escomptés en termes d'objectifs intermédiaires et finaux. A la remise et après validation du rapport concerné Rapport consolidé de tous les rapports spécifiques du volet 2 10%.
- 9.3. Pour le volet 3 : Appui à l'ANSR dans la gestion des activités (OS2, OS3 ; OS4 ; OS5; OS7) Rapport à fournir Conditions de paiement % du montant proposé pour le volet 3 Rapport de mise en œuvre couvrant les 3 volets Rapport trimestriel N°1 Rapport trimestriel N°2 Rapport trimestriel N°3 Rapport trimestriel N°3 Rapport trimestriel N°4 Rapport trimestriel N°5 Rapport trimestriel N°6 Rapport trimestriel N°7 A la remise et après validation du rapport concerné Rapport trimestriel N°8 6,5% Rapport trimestriel N°9 6,5% Rapport trimestriel N°10 6,5% Rapport trimestriel N°11 6,5% Rapport trimestriel N°12 6,5% Rapport final consolidé des 3 volets 12%.

10. OBLIGATIONS DES PARTIES

10.1. Obligations du Consultant

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

Pendant toute la durée de l'étude, il collaborera étroitement avec le Client à travers la Cellule Infrastructures et la CNPR. Le Consultant sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission. Il fera en particulier un usage confidentiel des informations communiquées par le Client et tiendra un inventaire des documents reçus qu'il remettra à la fin de ses prestations.

10.2. Obligations du Client

10.2.1. Assistance pour obtention des documents administratifs

Le Client apportera son assistance au Consultant pour l'obtention des documents administratifs et, en particulier, les autorisations de séjour en zones minières.

10.2.2. Assistance pour recherche documentaire

Le Client fournira au Consultant toutes les facilitations nécessaires dans la recherche de la documentation disponible intéressant le projet, en particulier l'accès aux services administratifs

susceptibles de l'appuyer dans ses prestations. Toutefois, le Consultant sera responsable de l'analyse et de l'interprétation de toutes les données recueillies et des conclusions et recommandations tirées à partir de ces données.