

# Analyse de Capacité en Sécurité Routière et Projets de *Systeme Sûr*

# Lignes directrices

Version mise à jour



Global Road Safety Facility

Fonds mondial pour la Sécurité routière

Tony Bliss • Jeanne Breen



# **Analyse de Capacité en Sécurité Routière et Projets de *Système Sûr***

## LIGNES DIRECTRICES

---

Tony Bliss • Jeanne Breen

Mai 2013

Fonds mondial pour la Sécurité routière

© 2013 Global Road Safety Facility  
1818 H Street NW  
Washington DC 20433  
All rights reserved

This volume is a product of the Global Road Safety Facility. The findings, interpretations and conclusions expressed in this volume do not necessarily reflect the views of the Executive Directors of The World Bank or the governments they represent.

The Global Road Safety Facility does not guarantee the accuracy of the data included in this work.

**Rights and Permissions**

The material in this publication is copyrighted. Copying and/or transmitting portions or all of this work without permission may be a violation of applicable law. The Global Road Safety Facility encourages dissemination of its work and will normally grant permission to reproduce portions of the work promptly.

---

# Table des matières

<b>CHAPITRE I INTRODUCTION À LA VERSION MISE À JOUR</b> . . . . .		<b>7</b>
1	Introduction . . . . .	9
2	Résumé des Lignes directrices principales . . . . .	11
2.1	Principaux concepts soutenant les lignes directrices . . . . .	11
2.2	Un processus en deux étapes . . . . .	13
2.3	Exécution de l'examen de la capacité . . . . .	13
2.4	Projets de <i>Système Sûr</i> . . . . .	14
3	Leçons apprises . . . . .	15
3.1	Faiblesse de la capacité de gestion . . . . .	15
3.2	Stade de préparation nationale à l'action . . . . .	15
3.3	Engagement à prendre en compte les conclusions de l'examen . . . . .	16
3.4	Distinction entre les projets de stratégie d'investissement et les projets de mise en œuvre de celle-ci . . . . .	16
3.5	Conserver l'élan de l'examen . . . . .	16
3.6	Utilisation des listes de contrôle de l'examen . . . . .	16
3.7	Indépendance et compétences de l'équipe d'examen . . . . .	17
3.8	Le projet de sécurité routière en Argentine . . . . .	17
4	Approche rationalisée . . . . .	19
4.1	Contexte de l'examen . . . . .	19
4.2	Étapes critiques . . . . .	20
4.3	Préparation et mise en œuvre du projet . . . . .	20
5	Anticiper la Décennie d'Action . . . . .	21
<b>CHAPITRE II LIGNES DIRECTRICES PRINCIPALES</b> . . . . .		<b>23</b>
1	Introduction . . . . .	25
1.1	Pertes projetées . . . . .	25
1.2	Plan d'action . . . . .	26
1.3	Faiblesses de la capacité institutionnelle . . . . .	27
1.4	But des lignes directrices . . . . .	28

2	<b>Recommandations du <i>Rapport mondial</i> . . . . .</b>	<b>31</b>
2.1	<b>Recommandations . . . . .</b>	<b>31</b>
	<b>Recommandation 1</b>	
	<b>Identifier une agence chef de file au sein du gouvernement pour guider l'effort national en matière de sécurité routière. . . . .</b>	<b>31</b>
	<b>Recommandation 2</b>	
	<b>Evaluer dans chaque pays le problème, les politiques et les arrangements institutionnels concernant les accidents de la circulation ainsi que la capacité de prévention des blessures dues à ces accidents. . . . .</b>	<b>31</b>
	<b>Recommandation 3</b>	
	<b>Préparer une stratégie et un plan d'action nationaux pour la sécurité routière. . . . .</b>	<b>32</b>
	<b>Recommandation 4</b>	
	<b>Affecter les ressources financières et humaines pour traiter le problème. . . . .</b>	<b>32</b>
	<b>Recommandation 5</b>	
	<b>Mettre en œuvre des actions spécifiques pour prévenir les accidents de la circulation, minimiser les blessures graves et leurs conséquences, et évaluer l'impact de ces actions. . . . .</b>	<b>33</b>
	<b>Recommandation 6</b>	
	<b>Soutenir le développement de la capacité nationale et de la coopération internationale. . . . .</b>	<b>33</b>
2.2	<b>Mettre les recommandations en oeuvre. . . . .</b>	<b>33</b>
3	<b>La gestion par résultats . . . . .</b>	<b>35</b>
3.1	<b>Système de gestion de la sécurité routière . . . . .</b>	<b>35</b>
3.1.1	<b>Fonctions de gestion institutionnelle . . . . .</b>	<b>37</b>
	(i) <b>L'attention aux résultats . . . . .</b>	<b>37</b>
	(ii) <b>Coordination . . . . .</b>	<b>37</b>
	(iii) <b>Législation . . . . .</b>	<b>38</b>
	(iv) <b>Financement et affectation des ressources . . . . .</b>	<b>38</b>
	(v) <b>Promotion . . . . .</b>	<b>38</b>
	(vi) <b>Suivi et évaluation . . . . .</b>	<b>39</b>
	(vii) <b>Recherche et développement et transfert des connaissances . . . . .</b>	<b>39</b>
3.1.2	<b>Interventions. . . . .</b>	<b>39</b>
3.1.3	<b>Résultats . . . . .</b>	<b>40</b>
	(i) <b>Phase 1 : attention aux interventions ciblant les conducteurs . . . . .</b>	<b>41</b>
	(ii) <b>Phase 2 : Attention aux interventions dans tout le système . . . . .</b>	<b>41</b>
	(iii) <b>Phase 3: Attention aux interventions dans tout le système, résultats ciblés et direction institutionnelle . . . . .</b>	<b>42</b>

	(iv) Phase 4: Attention aux Systèmes Sûrs pour éliminer à long terme les décès et les blessures graves, et à la responsabilité partagée . . .	42
	3.1.5 Effectuer l'examen de la capacité . . . . .	43
3.2	Rôle de l'agence chef de file. . . . .	44
3.3	Modèle d'investissement national . . . . .	45
	3.3.1 Renforcer la capacité de gestion . . . . .	45
	3.3.2 L'apprentissage sur le tas . . . . .	46
3.4	Renforcer la capacité nationale, régionale et mondiale . . . . .	47
3.5	Un cadre intégré de mise en oeuvre . . . . .	49
4	Lignes directrices pour la mise en oeuvre à l'échelon national . . . . .	51
4.1	Les étapes de la mise en oeuvre . . . . .	51
4.2	Etape 1: Exécution de l'examen de la capacité nationale . . . . .	53
	4.2.1 Etablir les objectifs de l'examen . . . . .	53
	4.2.2 Préparer l'examen . . . . .	54
	(i) Un engagement à haut niveau envers la gestion . . . . .	54
	(ii) Composition de l'équipe d'examen . . . . .	54
	(iii) Rapport initial pré-examen . . . . .	54
	(iv) Calendrier de consultation . . . . .	54
	4.2.3 Evaluer l'attention aux résultats au niveau du système . . . . .	55
	4.2.4 Evaluer l'attention aux résultats au niveau des interventions . . . . .	57
	4.2.5 Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle . . . . .	61
	4.2.6 Evaluer le rôle de l'agence chef de file et identifier les priorités de renforcement de la capacité . . . . .	65
	(i) Faible capacité de l'agence chef de file . . . . .	67
	(ii) Capacité élémentaire de l'agence chef de file . . . . .	67
	(iii) Capacité avancée de l'agence chef de file . . . . .	67
	(iv) Identifier les priorités de renforcement de l'agence chef de file . . . . .	68
	4.2.7 Enoncer la stratégie d'investissement et identifier les projets de mise en œuvre de <i>Système Sûr</i> . . . . .	68
	(i) Identifier les sources de financement . . . . .	69
	(ii) Déterminer l'ordre séquentiel des investissements. . . . .	69
	(iii) Identifier des projets de <i>Système Sûr</i> pour mettre en œuvre la stratégie d'investissement . . . . .	71
	4.2.8 Confirmer les conclusions dans un atelier de travail de haut niveau . . . . .	71

(i) Participants .....	71
(ii) Procédures.....	71
(iii) Atteindre le consensus officiel sur les conclusions de l'examen ..	72
4.2.9 Finaliser le rapport d'examen .....	72
4.3 Etape 2 : Préparer et mettre en œuvre les projets de <i>Système Sûr</i> .....	73
4.3.1 Etablir les objectifs du projet .....	74
(i) Objectifs principaux .....	74
(ii) Objectifs connexes .....	74
4.3.2 Déterminer l'échelle d'investissement du projet .....	74
(i) Projet indépendant contre Composant .....	75
(ii) Etablir les budgets du projet .....	75
4.3.3 Identifier les partenariats du projet .....	75
(i) Partenaires régionaux et mondiaux .....	75
(ii) Centres de recherche locaux .....	76
(iii) Groupes communautaires et ONGs .....	76
(iv) Secteur privé .....	76
4.3.4 Définir les composants du projet .....	76
(i) Priorités de renforcement de la capacité.....	76
(ii) Cibler les couloirs et zones à haut risque .....	77
(iii) Réformes politiques .....	81
4.3.5 Confirmer les arrangements de gestion du projet .....	81
(i) Rôle de l'agence chef de file .....	81
(ii) Coordination.....	81
4.3.6 Définir les procédures de suivi et d'évaluation .....	82
(i) Procédures .....	82
(ii) Reddition de comptes .....	83
4.3.7 Préparer la conception détaillée du projet .....	83
4.3.8 Aborder les priorités de mise en œuvre du projet .....	83
(i) Rôle de l'assistance technique .....	83
(ii) Promotion .....	84
(iii) Transfert des connaissances et programme de déploiement .....	84
4.4 Conclusions .....	85



**CHAPITRE III ANNEXES ..... 87**

<b>ANNEXE 1</b>	<b>Assistance technique pour la préparation et la mise en œuvre de projets de Système Sûr ..... 89</b>
	Projets de Démonstration dans des couloirs et zones à haut risque ciblés . 91
	Révision des Politiques du Projet ..... 111
	Gestion du Projet ..... 121
	Suivi et Evaluation du Projet. .... 125

**LISTE DES GRAPHIQUES, DES LISTES DE CONTRÔLE, DES TABLEAUX ET DES ENCADRÉS**

<b>Graphique 1:</b>	<b>Système de gestion de la sécurité routière ..... 36</b>
<b>Graphique 2:</b>	<b>Les phases de la stratégie d'investissement ..... 45</b>
<b>Graphique 3:</b>	<b>Cibler le réseau ..... 47</b>
<b>Graphique 4:</b>	<b>Renforcer la capacité nationale, régionale et mondiale de gestion de la sécurité routière. .... 48</b>
<b>Graphique 5:</b>	<b>Les étapes de la mise en œuvre ..... 52</b>
<b>Graphique 6:</b>	<b>Evaluer l'attention aux résultats au niveau du Système ..... 55</b>
<b>Graphique 7:</b>	<b>Evaluer l'attention aux résultats au niveau de l'intervention ..... 57</b>
<b>Graphique 8:</b>	<b>Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle. .... 61</b>
<b>Liste de contrôle 1:</b>	<b>Attention aux résultats au niveau au niveau du système ..... 56</b>
<b>Liste de contrôle 2:</b>	<b>Planification, conception, exploitation et utilisation du réseau routier ..... 58</b>
<b>Liste de contrôle 3:</b>	<b>Entrée et sortie des véhicules sur le, et hors du, réseau ..... 59</b>
<b>Liste de contrôle 4:</b>	<b>Entrée et sortie des usagers sur le, et hors du, réseau ..... 60</b>
<b>Liste de contrôle 5:</b>	<b>Traitement et rééducation des victimes d'accidents dans le réseau routier ..... 60</b>
<b>Liste de contrôle 6:</b>	<b>Coordination ..... 62</b>
<b>Liste de contrôle 7:</b>	<b>Législation ..... 62</b>
<b>Liste de contrôle 8:</b>	<b>Financement et affectation des ressources ..... 62</b>
<b>Liste de contrôle 9:</b>	<b>Promotion ..... 63</b>
<b>Liste de contrôle 10:</b>	<b>Suivi et évaluation ..... 63</b>
<b>Liste de contrôle 11:</b>	<b>Recherche et développement et transfert des connaissances ..... 64</b>
<b>Liste de contrôle 12:</b>	<b>Rôle de l'agence chef de file et fonctions de gestion institutionnelle ..... 66</b>

Tableau 1:	Projections d'accidents mortels . . . . .	25
Tableau 2:	Priorités de renforcement de l'agence chef de file . . . . .	67
Tableau 3:	Ordre séquentiel des investissements . . . . .	70
Tableau 4:	Mesures de la performance de la sécurité routière . . . . .	80
Encadré 1:	Les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière . . . . .	27
Encadré 2:	Complexité institutionnelle et échelle de l'investissement . . . . .	34
Encadré 3:	Classification des interventions. . . . .	40
Encadré 4:	Cibles de Sécurité . . . . .	41
Encadré 5:	Investissement et capacité institutionnelle . . . . .	49
Encadré 6:	Changer vers des projets de sécurité routière de <i>Système Sûr</i> . . . . .	73
Encadré 7:	Le Programme international d'Evaluation des Routes (iRAP) . . . . .	78
Encadré 8:	Application de la législation de sécurité routière axée sur la dissuasion générale. . . . .	79
Encadré 9:	De meilleurs services médicaux d'urgence et de rééducation . . . . .	79
Encadré 10:	Structures de coordination et procédures de travail . . . . .	82

---

# CHAPITRE

# I

---

INTRODUCTION  
À LA VERSION  
MISE À JOUR

---



## 1

## Introduction

**C**ette mise à jour des Lignes directrices a été préparée dans le but de fournir un complément aux lignes directrices précédentes élaborées par la Banque mondiale et conçues pour appuyer la mise en œuvre réussie des recommandations du *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*<sup>1</sup>. Ces premières lignes directrices ont été publiées en 2004, peu après le lancement du *Rapport mondial*, sous la forme d'un bref Document de Transport<sup>2</sup>. Sur la base des leçons apprises au cours de leur application, elles ont par la suite été révisées et élargies, et publiées en 2009 sous la forme d'un important document (elles seront appelées ici « les lignes directrices principales »)<sup>3</sup>. La présente mise à jour réédite les lignes directrices principales (sans amendements, mais sans les annexes détaillées), et résume les leçons apprises depuis leur publication. Elle fournit aussi une approche rationalisée de soutien aux opérations nationales d'investissement, là où il existe déjà un engagement national à renforcer la capacité de gestion de la sécurité routière et à investir notablement dans un projet connexe de sécurité routière conçu pour aborder les priorités en matière de renforcement de la capacité institutionnelle.

Durant la prochaine Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020, les objectifs nationaux de résultats en matière de sécurité routière seront alignés avec les cinq piliers du Plan mondial d'Action qui a été préparé pour aborder les priorités vitales (capacité de gestion de la sécurité routière, infrastructure sûre, véhicule sûr, comportement de l'usager de la route et soins post-accident)<sup>4</sup>. L'attention de la Banque mondiale durant la Décennie se concentrera sur la rationalisation des projets de sécurité routière fondée sur ces cinq piliers, ainsi que recommandé dans les lignes directrices principales, comme faisant partie intégrale des investissements en infrastructure routière et transport urbain visant à accélérer le transfert des connaissances et l'augmentation des investissements nationaux, afin d'améliorer les résultats de la sécurité routière.

De plus, dans le cadre de l'initiative de Sécurité routière des Banques multilatérales de Développement, la Banque mondiale agit en partenariat avec la Banque africaine de Développement, la Banque asiatique de Développement, CAF (la Banque de développement d'Amérique Latine), la Banque européenne pour la Reconstruction et le Développement, la Banque européenne d'Investissement, la Banque interaméricaine de Développement et la Banque Islamique de Développement, afin de démultiplier l'investissement consacré aux projets de Systèmes Sûrs de sécurité routière tout au long de la Décennie. La présente mise à jour des Lignes directrices est conçue pour soutenir cette initiative<sup>5</sup>.

## Références

- <sup>1</sup> Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*. Organisation mondiale de la Santé, Genève.
- <sup>2</sup> Bliss T. (2004). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Document de Transport TN-1, La Banque mondiale, Washington, DC.
- <sup>3</sup> Bliss T. & Breen J (2009). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, Fonds mondial pour la Sécurité routière de la Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>4</sup> Collaboration de l'ONU pour la Sécurité routière (2011). *Plan mondial pour la Décennie d'Action 2011 2020*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.
- <sup>5</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière c (2011). *MDB Road Safety Initiative: A Development Priority*, Banque mondiale, Washington DC.



# 2

## Résumé des Lignes directrices principales

**L**es lignes directrices principales sont présentées au Chapitre 2. La présente mise à jour fera référence selon les besoins aux Chapitres pertinents des lignes directrices principales.

Les lignes directrices principales présentent une approche pragmatique pour surmonter les obstacles en matière de capacité institutionnelle freinant la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial* (voir Encadré 1). Elles traitent les recommandations comme un tout au sein d'un cadre intégré, afin d'assurer que l'ordre séquentiel des initiatives de renforcement institutionnel ainsi que ces dernières soient parfaitement adaptées à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays concerné.

### Encadré 1 : Recommandations du *Rapport mondial* sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Route

1. Identifier une agence chef de file au sein du gouvernement pour guider l'effort national en matière de sécurité routière.
2. Évaluer le problème, les politiques et les dispositions institutionnelles relatives aux traumatismes dus aux accidents de la route, ainsi que la capacité de prévention en la matière dans chaque pays.
3. Préparer une stratégie et un plan d'action nationaux de sécurité routière.
4. Affecter les ressources financières et humaines pour traiter le problème.
5. Mettre en œuvre des actions spécifiques en vue de prévenir les accidents de circulation, minimiser les blessures et leurs conséquences, et évaluer l'impact de ces actions.
6. Soutenir le développement de la capacité nationale et de la coopération internationale.

*Voir Chapitre 2, Paragraphe 2.*

### 2.1 Principaux concepts soutenant les lignes directrices

Les lignes directrices principales insistent sur la gestion par résultats et sur le renforcement substantiel des systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière, et accordent une attention spéciale au rôle de l'agence chef de file chargée de la sécurité routière consistant à assurer l'efficacité et la diligence institutionnelles de ses programmes (voir Chapitre 2, paragraphes 3.1 à 3.5).

Les principaux concepts qui soutiennent les lignes directrices principales sont résumés dans l'Encadré 2. Ils mettent en lumière l'importance de traiter tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière, suivant une approche séquentielle d'investissements nationaux en sécurité routière, et ciblant les points de plus forte concentration de tués et de blessés sur tout le réseau routier. Améliorer la sécurité routière de manière durable dans les pays à faible et moyen revenu exige de prendre correctement en compte les faiblesses de l'actuelle capacité de gestion de la sécurité routière, lesquelles constituent un énorme obstacle au progrès. Ces lignes directrices principales ont été conçues pour traiter précisément de ce problème. Tout en promouvant l'approche de Système Sûr, elles abordent aussi le défi de savoir comment tirer parti de ce qui a été appris dans les cinquante dernières années dans les pays à revenu élevé à un coût trop élevé, afin d'éviter leurs taux élevés de tués et de blessés dans des accidents de la route, ces taux ayant été pendant bien trop longtemps acceptés comme le prix inévitable de la croissance économique et de la motorisation rapide.

#### **Encadré 2 : Principaux concepts soutenant les lignes directrices**

##### **Traiter tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière**

La sécurité routière est produite, tout comme d'autres biens et services. Le processus de production peut être considéré comme un système de gestion avec trois éléments distinctifs à prendre en compte : (1) *les fonctions de gestion institutionnelle*, qui produisent. (2) *des interventions*, qui à leur tour produisent (3) *des résultats*. Les débats autour de l'amélioration de la sécurité routière ne concernent souvent que l'élément (2), les interventions. Pourtant, évaluer tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière et les liens entre eux est critique pour tout pays cherchant à mettre en œuvre avec succès les recommandations du *Rapport mondial* et à améliorer son niveau actuel de résultats.

##### **Suivre une approche séquentielle d'investissements en sécurité routière**

Pour améliorer de manière continue les résultats en matière de sécurité routière nationale, une stratégie d'investissement à long terme est nécessaire. Elle doit être conçue pour surmonter les faiblesses connues de la capacité nationale en établissant tout d'abord une capacité centrale pour amener sous contrôle les résultats désirés en matière de sécurité, puis pour augmenter les investissements afin d'accélérer ce renforcement de la capacité et d'améliorer la performance dans tout le réseau routier national, et enfin pour la consolider de manière durable.

Cette approche d'investissement progressif tient compte des obstacles que cause une faible capacité de gestion de la sécurité routière, et aborde le défi d'accélérer le processus nécessaire de renforcement institutionnel requis pour gouverner efficacement la production de meilleurs résultats en la matière. Elle prend en considération les conséquences à plus long terme d'actions immédiates, et prévoit l'augmentation nécessaire des investissements requis pour établir une voie durable permettant d'amener sous contrôle les résultats de la sécurité routière.

En effet, la stratégie d'investissement à long terme est mise en œuvre au moyen d'un programme de projets successifs, et construit sur les résultats obtenus et sur la capacité de gestion créée au cours du processus. La mise en œuvre réussie de la stratégie dépend d'une conception des projets qui accélère le transfert de connaissances en matière de sécurité routière aux participants, qui renforce la capacité des partenaires et des parties prenantes participant, et qui produise rapidement des résultats probants fournissant des mesures de référence afin de dimensionner un programme de déploiement. Ces lignes directrices se concentrent sur l'identification et la préparation de projets mettant en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement et établissant la capacité institutionnelle et le retour sur expérience nécessaires au déploiement d'un vaste programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie d'investissement.

##### **Cibler les points de plus forte concentration de décès et de blessures dans tout le réseau routier**

Pour produire des résultats rapides, les projets doivent cibler les points de concentration la plus élevée de tués et de blessés dans tout le réseau routier, afin de maximiser les rapports coût/bénéfice du programme et des projets ainsi que leurs chances de réussite. La majeure partie des décès et des blessures se produit habituellement sur une petite portion du réseau routier national, ce qui reflète simplement la concentration du trafic dans les couloirs principaux du réseau et dans les zones à grande vitesse. Y compris en l'absence de données fiables sur les décès et les blessures, il est possible de localiser les couloirs les plus dangereux en identifiant ceux qui supportent les grands volumes de trafic et les grandes vitesses, où il est logique d'anticiper des densités plus fortes d'accidents mortels et de blessures graves. Les outils du Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP) peuvent aussi être utilisés pour classer de manière exhaustive la sécurité des réseaux routiers et identifier les couloirs à haut risque, ainsi que les priorités correspondantes d'investissement.

*Voir Annexe I, Paragraphes 3.1 à 3.3.*



## 2.2 Un processus en deux étapes

Les lignes directrices principales présentent un processus itératif en deux étapes, culminant avec la préparation et la mise en œuvre de projets conçus pour lancer la stratégie nationale à long terme identifiée.

La première étape consiste en un examen de la capacité nationale (Recommandation 2 du *Rapport mondial*), qui évalue le rôle de l'agence chef de file (Recommandation 1 du *Rapport mondial*), définit une stratégie d'investissement à long terme, et identifie des projets de *Système Sûr* pour son lancement (Recommandations 3 et 4 du *Rapport mondial*). La deuxième étape du processus concerne la préparation détaillée et la mise en œuvre des projets de *Système Sûr* (Recommandations 5 et 6 du *Rapport mondial*).

## 2.3 Exécution de l'examen de la capacité

Les étapes principales du processus d'examen de la capacité sont résumées dans l'Encadré 3 ci-dessous. Les lignes directrices principales fournissent des procédures détaillées pour ces étapes ainsi que les listes de contrôle correspondantes.

### Encadré 3 : Les étapes de l'examen de la capacité

Un examen de la capacité nationale consiste en neuf étapes distinctes :

1. Etablir les objectifs de l'examen,
2. Préparer l'exécution de l'examen,
3. Evaluer l'attention aux résultats au niveau du système,
4. Evaluer l'attention aux résultats au niveau des interventions,
5. Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle,
6. Evaluer le rôle de l'agence chef de file et identifier les priorités de renforcement de la capacité,
7. Définir la stratégie d'investissement et identifier des projets de mise en œuvre de *Système Sûr*,
8. Confirmer les conclusions de l'examen durant un atelier de haut niveau,
9. Finaliser le rapport d'examen.

Voir Chapitre 2, Paragraphes 4.2.2 à 4.2.9.

Les objectifs généraux d'un examen de la capacité nationale sont d' :

- Etablir un cadre multisectoriel intégré pour le dialogue avec les partenaires et parties prenantes nationaux sur les investissements potentiels en sécurité routière ;
- Evaluer la prise en charge par le gouvernement des résultats en matière de sécurité et identifier les responsabilités et responsabilisations institutionnelles connexes ;
- Arriver à un consensus national sur les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière ainsi que sur les priorités de renforcement institutionnel et d'investissement destinées à les corriger, et
- Identifier des projets de mise en œuvre de *Système Sûr* pour lancer la stratégie d'investissement.

L'examen doit recevoir l'approbation ministérielle et celle de l'agence chef de file, ainsi que leur accord de s'engager pleinement dans le processus et de fournir les apports nécessaires pour en assurer le succès. L'examen doit être exécuté par des spécialistes en sécurité routière expérimentés et reconnus à l'échelon international, avec plusieurs années d'expérience en gestion au niveau national et international. Des compétences en certains aspects particuliers des systèmes de gestion de la sécurité routière seront importantes, mais le critère principal sera l'expérience de haut niveau en gestion stratégique et direction de programmes nationaux de sécurité routière.

## 2.4 Projets de *Système Sûr*

Ces lignes directrices prêtent une grande attention à l'identification et à la préparation de projets de *Système Sûr* mettant en œuvre la phase d'établissement de la stratégie nationale d'investissement à long terme, renforçant la capacité institutionnelle et créant le retour sur expérience en vue du déploiement d'un vaste programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie d'investissement. Les composants génériques des projets de *Système Sûr* sont résumés dans l'Encadré 4 ci-dessous. Les détails des composants seront déterminés par les conclusions de l'examen de la capacité.

### Encadré 4 : Les composants des projets de *Système Sûr*

1. **Priorités de renforcement de la capacité :**
  - agence chef de file
  - développement d'une base de données sur les accidents
  - autres réformes institutionnelles
2. **Couloirs et zones à haut risque à cibler avec des interventions conformes aux bonnes pratiques :**
  - Améliorations de la sécurité de l'infrastructure,
  - programmes d'application des règles de circulation fondés sur la dissuasion générale, soutenus par
  - une publicité intensive et des campagnes de sensibilisation (par exemple, vitesse, boire et conduire, port de ceintures de sécurité et casques, fatigue, véhicules commerciaux),
  - amélioration de la réponse post-accident et des services d'urgence médicale et de rééducation.
3. **Réformes politiques (par exemple, permis de conduire, normes de sécurité des véhicules)**
4. **Arrangements de gestion des projets :**
  - rôle de l'agence principale
  - Coordination
5. **Système de suivi et d'évaluation :**
  - Cibles de performance pour les couloirs et zones à haut risque
  - Procédures
  - Arrangements de reddition de comptes.

Voir Chapitre 2, Paragraphes 4.3.4 à 4.3.6.

Le Chapitre 3 fournit les termes de référence génériques pour la passation de marchés d'assistance technique destinés à appuyer la préparation et la mise en œuvre des composants de projets.

La Base de Données internationale sur la Circulation et les Accidents de la Route (IRTAD), le Programme International d'Évaluation des Routes (iRAP) et l'Organisation internationale de la Police routière (RoadPOL) peuvent fournir des ressources d'appui au développement d'une base de données sur les accidents, à l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure et aux programmes d'application des règles de circulation basés sur la dissuasion générale.

# 3

## Leçons apprises

**L**es lignes directrices principales ont été utilisées pour exécuter des examens de la capacité et préparer des projets de suivi en matière de sécurité routière dans des pays à revenu faible et moyen et environnements d'investissement divers, et aussi dans plusieurs pays à revenu élevé. Leur application a été évaluée de manière exhaustive, et elles ont généralement été considérées comme fournissant des outils de bonne pratique pour application dans tout contexte national. Certaines leçons critiques ont néanmoins été apprises en ce qui concerne les contextes nationaux et les questions procédurales et techniques qui en découlent.

### 3.1 Faiblesse de la capacité de gestion

La capacité de gestion de la sécurité routière est généralement faible dans les pays à revenu faible et moyen, et il est nécessaire d'aborder le paradoxe de chercher à initier de manière constructive des changements complexes dans ce contexte, au lieu d'éviter les questions difficiles et d'en revenir à des mesures faciles à introduire mais sans efficacité durable.

Les faiblesses de la capacité nationale ne doivent pas invalider l'application des lignes directrices principales pour la raison qu'elles sont trop complexes. Au contraire, elles ont été conçues pour identifier systématiquement les priorités de renforcement de la capacité et les mesures durables pour les aborder.

### 3.2 Stade de préparation nationale à l'action

Les objectifs fondamentaux de l'examen de la capacité concernent l'évaluation de la prise en charge par le gouvernement de la sécurité routière en tant que question prioritaire, ainsi que la recherche d'un consensus officiel sur la manière d'aborder cette priorité. La préparation à l'action du gouvernement et des agences ne peut pas être considérée comme allant de soi, et doit être soumise à des épreuves d'effort.

L'identification systématique des faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière doit être manipulée délicatement, compte tenu des tensions connexes qui peuvent surgir entre les représentants du gouvernement et des administrations. Encore une fois, ceci ne doit pas invalider les lignes directrices principales, puisqu'elles ont été conçues pour aborder directement les questions de gouvernance qui sont vitales pour améliorer la performance de la sécurité routière à l'échelon national.

### 3.3 Engagement à prendre en compte les conclusions de l'examen

L'ordre séquentiel de l'examen est crucial, et un accord doit être atteint à haut niveau quant à ses objectifs, à son calendrier et aux livrables principaux avant de commencer l'évaluation détaillée des conditions nationales.

L'engagement des pays à prendre en compte les conclusions et recommandations de l'examen de la capacité est capital, ce qui met en lumière l'importance d'arriver dès le début à un entendement partagé de la manière dont les lignes directrices principales seront appliquées, et de leur but général.

### 3.4 Distinction entre les projets de stratégie d'investissement et les projets de mise en œuvre de celle-ci

Les stratégies d'investissement à long terme ne doivent pas être confondues avec les projets conçus pour leur mise en œuvre, et les projets conçus pour mettre en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement ne devraient pas être surchargés de composants séquentiellement plus appropriés pour les phases de croissance et de consolidation.

Ceci s'est révélé l'un des plus grands défis rencontrés dans l'utilisation des lignes directrices principales. Les stratégies d'investissement à long terme doivent être soigneusement énoncées, conformément au cadre fourni, en faisant référence particulière aux phases d'établissement, de croissance et de consolidation sur une période préconisée de 15 ans. Les projets à court terme identifiés et préparés pour lancer la stratégie d'investissement doivent être articulés autour des composants génériques identifiés dans les lignes directrices principales, en prenant en compte le fait que ces composants renforceront nécessairement la capacité de soutenir les projets durant le processus de mise en œuvre. Les stratégies doivent donc être soigneusement définies et il est nécessaire de les conserver aussi épurées que possible afin d'assurer l'attention simultanée aux résultats et au renforcement de la capacité institutionnelle.

### 3.5 Conserver l'élan de l'examen

Les projets de mise en œuvre sont conçus pour capitaliser sur les conclusions de l'examen de la capacité et pour fournir les impulsions de suivi nécessaires afin d'assurer un renforcement durable de la capacité nationale qui continue longtemps après l'achèvement de l'examen en soi. Autrement dit, le projet d'investissement constitue un suivi substantiel et sans lui, le projet pourrait être voué à l'échec.

Les lignes directrices principales ont été conçues pour être utilisées dans des situations où il existe un engagement national à investir dans la sécurité routière, principalement dans le contexte d'opérations d'investissement par des banques multilatérales de développement, lesquelles peuvent assurer des niveaux de financement à la mesure du succès. Bien qu'il puisse y avoir des retards entre l'achèvement de l'examen de la capacité et l'approbation du financement de l'investissement pour le projet identifié de sécurité routière, il est important de les minimiser autant que possible, et d'assurer la continuité du processus en général. Dans l'idéal, la phase de préparation détaillée du projet doit être bien alignée sur le processus d'approbation de l'investissement, et soutenue si possible par des dons ou des sources de financement rétroactif.

### 3.6 Utilisation des listes de contrôle de l'examen

Les listes de contrôle de l'examen sont conçues pour être utilisées par des réviseurs expérimentés, et doivent être adaptées aux circonstances nationales. Elles ne doivent en aucun cas être utilisées comme un questionnaire à administrer tel quel.

Les systèmes matures de gestion de la sécurité routière dans les pays se conformant aux bonnes pratiques sont complexes, et les lignes directrices principales captent leurs dimensions essentielles dans un ensemble de listes de contrôle qui peut guider le processus d'examen de la capacité. Il est établi que de nombreux pays à revenu faible et moyen montrent des faiblesses de capacité dans toutes ces dimensions, et que de nombreux éléments d'un système conforme aux bonnes pratiques ne sont pas encore en place. Ceci n'invalide pas l'utilisation des listes de contrôle par des réviseurs expérimentés, parce qu'il est important d'arriver à un bon entendement partagé entre tous les participants de ce qui fonctionne bien dans le pays concerné, et de ce qui manque en termes d'éléments du système nécessaires pour un succès durable. Cependant, il ne faut pas s'attendre à ce que tous les participants d'un pays comprennent systématiquement tous les détails et le contenu sous-jacent des listes de contrôle, en particulier dans les situations où la plupart des éléments de leur système de gestion de la sécurité routière sont mal développés ou absents. Ceci est en fin de compte la tâche des réviseurs, qui doivent synthétiser et communiquer leurs conclusions pour arriver à une vue consensuelle de la capacité de gestion de la sécurité routière dans le pays concerné.

### 3.7 Indépendance et compétences de l'équipe d'examen

Le personnel du bureau national ainsi que des conseillers expérimentés internes au pays fournissent un appui inestimable au processus d'examen de la capacité, dans lequel ils jouent un rôle essentiel. Cependant, l'indépendance professionnelle et les compétences reconnues de l'équipe d'examen restent cruciales pour atteindre les objectifs de l'examen.

**Les lignes directrices principales ont été conçues pour être utilisées par des gestionnaires expérimentés en sécurité routière, démontrant un succès prouvé à l'échelon de direction exécutive dans la conception et la mise en œuvre de programmes nationaux et régionaux de sécurité routière. Les réviseurs possédant de telles qualifications sont peu nombreux, mais ils sont indispensables pour assurer la crédibilité et l'efficacité du processus d'examen de la capacité et de ses résultats.**

### 3.8 Le projet de sécurité routière en Argentine

Les projets de mise en œuvre tels que présentés dans les lignes directrices principales visent à renforcer la contribution de l'agence chef de file dans son rôle de direction et de soutien à la production de meilleurs résultats de sécurité routière, ainsi qu'à maximiser le potentiel de cette agence à s'affirmer rapidement dans ce rôle et à construire en même temps sa capacité et sa crédibilité.

**En Argentine, le Projet de Sécurité routière de la Banque mondiale a adopté une application innovante de cette approche. Son attention première allait au renforcement du rôle d'une agence chef de file nouvellement créée, qui permettrait au pays d'exercer efficacement et avec diligence ses fonctions de gestion institutionnelle tout en construisant et en renforçant sa capacité de direction et de partenariat. Le projet a été préparé en collaboration avec les secteurs du transport et de la santé, en utilisant un processus d'investissement en deux étapes et axé sur les résultats pour financer les priorités de renforcement de la capacité institutionnelle, telles que l'amélioration des systèmes de gestion des données et de suivi et d'évaluation, les interventions ciblées dans les couloirs à haut risque, et les réformes des politiques nationales. Le projet comportait un fonds d'incitation conçu pour attirer la participation d'organisations communautaires et de municipalités. Il bénéficiait aussi de partenariats pair-à-pair, facilités par le Fonds mondial pour la Sécurité routière de la Banque mondiale. C'est ainsi que le Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP) a apporté son soutien aux projets d'enquêtes sur la sécurité dans les couloirs à haut risque et de recommandations d'améliorations à la sécurité de l'infrastructure, que le Groupe international sur les Données de Sécurité routière et leur Analyse (IRTAD) et les ministères espagnols du transport et de la santé ont appuyé l'établissement et la gestion d'une base de données sur la sécurité routière, et enfin que l'Organisation internationale de la Police routière (RoadPOL) a soutenu la gestion et l'utilisation efficace de la police routière pour des opérations de dissuasion générale faisant partie du projet. Les leçons importantes apprises au cours de la mise en œuvre du projet sont résumées dans l'Encadré 5 ci-dessous.**

**Encadré 5 : Leçons apprises du projet en Argentine**

- 1. Adapter les lignes directrices de la Banque mondiale aux circonstances uniques du pays est important.** L'établissement d'une agence fédérale principale en Argentine a créé des opportunités pour tailler directement sur mesure une stratégie d'investissement et un projet de mise en œuvre destinés à satisfaire les besoins de son établissement.
- 2. L'ordre séquentiel correct des initiatives critiques est crucial.** La création opportune de l'agence principale argentine signifiait que sa stratégie nationale pouvait être prise en charge, dirigée et solidement enracinée au sein d'un ensemble de partenariats riches en ressources et dans un cadre de gestion partagée de la performance.
- 3. La complexité peut être gérée.** En Argentine, l'existence d'une agence chef de file dotée d'un personnel qualifié a permis le développement et la mise en œuvre d'interventions complexes en matière de sécurité routière, et leur communication efficace à tous les participants et parties prenantes dans tout le gouvernement, les administrations, les communautés et le secteur privé.
- 4. Il est vital d'assurer une base de financement stable pour l'agence chef de file.** En Argentine, l'autonomie financière a été accordée à l'agence chef de file par une loi, et l'agence a reçu 1% de toutes les primes d'assurance véhiculaire en tant que son financement principal. Ceci a permis de constituer rapidement une équipe professionnelle et une présence institutionnelle avec une bonne image de marque, de fournir un soutien aux partenaires et parties prenantes, et de financer une plateforme centrale d'activités pouvant être élargie afin de continuer à améliorer la performance de la sécurité routière conformément aux objectifs stratégiques à long terme.
- 5. Donner à l'agence chef de file le pouvoir de définir la nature et les cibles des programmes d'application des règles de sécurité routière augmente son efficacité, sa diligence et son acceptation par la communauté.** En Argentine, l'agence chef de file a joué un rôle central dans la mobilisation de la police routière et dans l'utilisation par celle-ci d'opérations de dissuasion générale pour améliorer la performance de la sécurité routière.
- 6. Une direction nationale bien concentrée et les ressources de soutien nécessaires peuvent catalyser un engagement efficace des partenaires auprès des gouvernements locaux et provinciaux, des ONG et du secteur privé.** En Argentine, la création par le projet d'un "Fonds d'Incitations" a permis à l'agence chef de file de financer des initiatives et de légitimer son rôle auprès des strates inférieures du gouvernement et de la communauté à un échelon plus populaire.
- 7. La mise en œuvre des projets peut avancer rapidement lorsque les rôles, processus et ressources institutionnels sont correctement assurés, bien gérés, et lorsque leur responsabilité revient à l'agence chef de file.** La présence d'une agence chef de file puissante en Argentine met en lumière le simple fait que là où une agence possède un tel contrôle, l'action est déterminée et rapide.
- 8. Le dialogue Sud-Sud et l'action à l'échelon régional peuvent être stimulés lorsque des mesures conformes aux bonnes pratiques sont prises au niveau national et sont rendues largement visibles.** Le projet argentin a provoqué l'intérêt d'autres pays d'Amérique Latine confrontés aux défis de la création d'une agence principale chargée de gérer leur effort national en matière de sécurité routière. De plus, le développement par le projet d'un Observatoire national de la Sécurité routière en partenariat avec les contreparties du Groupe IRTAD et du gouvernement espagnol a éperonné l'action pour la création d'un Observatoire régional de la Sécurité routière, et fourni le modèle et les protocoles à cette fin.
- 9. Le suivi et l'évaluation de la performance de la sécurité routière sous-tendent les améliorations durables de la sécurité routière.** Des données disponibles et fiables sur la performance et les analyses d'accidents qui en découlent sont cruciales pour remplir ce rôle, et l'agence chef de file en Argentine a déjà démontré le pouvoir de partenariats étroits avec les agences de police, le secteur de la santé et le Groupe IRTAD pour assurer l'établissement de la capacité de suivi et d'évaluation.
- 10. La volonté politique de prendre en charge la performance de la sécurité routière a une grande importance, mais il faut lui donner une forme tangible à travers des arrangements institutionnels dotés de pouvoirs et d'un financement suffisants.** Dans le cas de l'Argentine, il existait des preuves de la préoccupation politique au sujet des coûts économiques et sociaux des décès et des blessures sur la route, mais peu d'action efficace avait été mise en œuvre jusqu'à ce que le gouvernement prenne la décision de créer et de doter de ressources une agence chef de file pouvant être tenue responsable des résultats de la sécurité routière.

Source : Raffo V & Bliss T (2012). *Case Study: The Argentina Road Safety Project: Lessons for the Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020*, La Banque mondiale, Washington DC.

# 4

## Approche rationalisée

**U**ne approche systématique et rigoureuse doit être suivie pour appliquer pleinement les lignes directrices principales, malgré le fait que dans certaines situations qui se présenteront, et pour des raisons de calendrier et de décisions déjà prises, une approche plus dirigée et moins intensive sera à la fois nécessaire et justifiable. Il est important de reconnaître que les lignes directrices offrent une flexibilité suffisante pour s'adapter aux circonstances uniques de chaque pays.

Par exemple, une approche rationalisée a été développée et appliquée avec succès pour soutenir les opportunités d'investissements nationaux là où il existe déjà un besoin reconnu de renforcer la capacité de gestion de la sécurité routière ainsi qu'un engagement important à investir dans un projet de sécurité routière associé. Le contexte de cette approche et de ses étapes critiques est résumé ci-dessous.

### 4.1 Contexte de l'examen

L'approche rationalisée commence avec l'identification des routes et zones à haut risque du réseau, pour utiliser ensuite des interventions et politiques conformes aux bonnes pratiques et pouvant aborder les priorités associées de sécurité. Elle identifie de plus les agences responsables et évalue leur capacité d'exécution.

L'avantage de cette approche est que toutes les agences qui partagent la responsabilité de la gestion de la sécurité dans les corridors et zones identifiés peuvent être rapidement mobilisées, et que les mesures nécessaires pour renforcer leur contribution à une meilleure attention aux résultats peuvent être évaluées.

Certaines agences seront capables d'agir directement pour améliorer la performance de la sécurité dans les couloirs et les zones identifiés (par exemple, infrastructure, application et services médicaux d'urgence) tandis que d'autres ne le pourront que de manière indirecte (par exemple, normes véhiculaires et de permis de conduire, et forte régulation véhiculaire).

## 4.2 Etapes critiques

L'approche rationalisée comporte cinq étapes :

- Etape 1:** identifier les priorités de sécurité par type de route (risques, usagers) et sélectionner un échantillon de couloirs et zones à haut risque aux fins de démonstration (voir les *Listes de Contrôle 1, 2 et 10, Chapitre 2*).
- Etape 2:** définir des interventions conformes aux bonnes pratiques et des réformes politiques conçues pour traiter les priorités identifiées de sécurité (voir les *Listes de Contrôle 2 à 5, Chapitre 2*).
- Etape 3:** identifier les rôles et les responsabilités des agences pour des interventions et des réformes politiques spécifiques et conformes aux bonnes pratiques.
- Etape 4:** identifier les besoins des agences en matière de renforcement de la capacité de gestion de la sécurité routière (voir les *Listes de Contrôle 6 à 12, Chapitre 2*).
- Etape 5:** préparer une note de concept du projet identifiant des interventions conformes aux bonnes pratiques dans les couloirs et zones à haut risque et les réformes politiques connexes, ainsi que les besoins en matière de renforcement de la capacité des agences (voir *Paragraphes 4.2.7(iii) – 4.2.9, Chapitre 2*).

Il est à noter que bien que l'approche rationalisée soit conçue pour avancer rapidement vers l'identification de projets d'investissement, les projets devraient toujours être formulés dans un cadre accepté de stratégie d'investissement à long terme ainsi que spécifié dans les lignes directrices principales (voir *Paragraphes 4.2.7 (i) – (ii), Chapitre 2*).

## 4.3 Préparation et mise en oeuvre du projet

Entreprendre la préparation et la mise en oeuvre détaillée des projets conformément aux lignes directrices principales (voir *Paragraphe 4.3, Chapitre 2*).



# 5

## Anticiper la Décennie d'Action

**L**a mise à jour des Lignes directrices appuie l'identification et la préparation de stratégies d'investissement et de projets de mise en œuvre en matière de sécurité routière dans les pays à revenu faible et moyen, en conformité avec l'ambitieux objectif de la Décennie d'Action d'épargner cinq millions de vies et d'éviter cinquante millions de blessures graves d'ici à 2020. En passant de la promotion et de la plaidoirie à l'action, le transfert accéléré des connaissances aligné sur l'augmentation progressive des investissements en sécurité routière sera vital pour surmonter les faiblesses de la capacité nationale, lesquelles représentent un formidable obstacle au succès, compte tenu notamment de la croissance économique soutenue et de l'accroissement rapide du parc automobile. Les lignes directrices principales et l'approche rationalisée contenues dans cette mise à jour des constituent des outils pragmatiques et éprouvés pour aider à surmonter ces obstacles et contribuer à améliorer les résultats de la sécurité routière. Il est anticipé que les lignes directrices seront de plus en plus utilisées durant la Décennie d'Action, et qu'elles seront mises à jour selon les besoins pour refléter les leçons apprises à travers leur application ainsi que les améliorations réalisées.



---

# CHAPITRE II

---

## LIGNES DIRECTRICES PRINCIPALES

---



## 1

## Introduction

**A** l'occasion de la Journée mondiale de la Santé 2004, consacrée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) à l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'OMS et la Banque mondiale ont édité conjointement le *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation* (Peden et autres, 2004)<sup>1</sup>. La publication du rapport indiquait un souci grandissant au sein de la communauté mondiale au vu de l'échelle des pertes de santé associées à la motorisation croissante, et reconnaissait la nécessité de prendre des mesures urgentes pour réduire de manière durable ces coûts économiques et sociaux.

### 1.1 Pertes projetées

Le *Rapport mondial* offre les données mondiales disponibles les plus complètes sur les décès et blessures graves dus à des accidents de circulation. Il présente aussi les futurs résultats mondiaux si des mesures systématiques et à grande échelle ne sont pas prises pour prévenir les accidents mortels. A l'échelon mondial, ces décès et blessures graves créent déjà des pertes de santé publique, économiques et de développement social inacceptables. Il est estimé que chaque année au niveau mondial, les accidents de la route tuent 1.2 million de personnes et provoquent jusqu'à 50 millions de blessures graves et d'invalidités.

Les projections de la Banque mondiale indiquent que les accidents mortels dus à la circulation augmenteront de plus de 65% entre 2000 et 2020 au niveau mondial à moins que des interventions intensifiées de sécurité routière ne soient mises en œuvre, cette tendance variant entre les différentes régions du monde (Tableau 1). Il est projeté que les accidents mortels augmenteront de plus de 80% dans les pays à revenu faible et moyen, alors qu'ils baisseront de presque 30% dans les pays à revenu élevé ((Kopits, Cropper, 2003)<sup>2</sup>.

Selon les projections d'une étude pionnière sur le *Fardeau mondial de la Maladie* (*Global Burden of Disease Study*), les décès et les blessures dus à des accidents de la route seront le troisième contributeur

Tableau 1: Projections d'accidents mortels:

Régions de la Banque mondiale	% de changement 2000- 2020
Asie du Sud	144%
Asie de l'Est et Pacifique	80%
Moyen Orient et Afrique du Nord	68%
Amérique latine et Caraïbes	48%
Europe & Asie Centrale	18%
<b>Sous-total</b>	<b>83%</b>
Pays à revenu élevé	-28%
<b>Total mondial</b>	<b>66%</b>

principal au fardeau mondial de la maladie et des blessures d'ici à 2020 (Murray, Lopez, et autres, 1996)<sup>3</sup>. Cette conclusion a alerté la communauté mondiale quant à l'ampleur alarmante de la crise émergente de santé publique qui se déploie actuellement sur les routes du monde. Les estimations révisées des pertes mondiales de santé publique dues aux blessures survenues dans des accidents de voiture indiquent que, par comparaison avec la malaria (15<sup>ème</sup>) et la tuberculose (26<sup>ème</sup>), il est projeté que les accidents de voiture dans les pays à revenu faible et moyen deviendront la 4<sup>ème</sup> cause principale de perte d'années de vie en bonne santé dans la population totale d'ici à 2020. Plus spécifiquement, il est projeté que les décès dus aux accidents de la route seront la cause principale de perte de santé chez les enfants (de 5 à 14 ans) d'ici à 2015, et la seconde cause principale pour les hommes adultes d'ici à 2030 (Loncar, Mathers, 2005)<sup>4</sup>. Ces derniers impacts sont suffisants pour sonner l'alarme et justifier des mesures accélérées pour les aborder.

Le *Rapport mondial* démontre que la sécurité routière fait partie de l'équité sociale. Les pays à revenu faible et moyen supportent déjà 90% du fardeau actuel de décès et de blessures graves, et souffriront la plus grande croissance du taux de décès dans les prochaines décennies. Une grande proportion des victimes d'accidents de voiture dans ces pays continuera d'appartenir aux catégories les plus vulnérables d'utilisateurs de la route tels que les piétons et les cyclistes. Les accidents de la route ont un impact disproportionné sur les populations défavorisées, qui ont un accès limité aux soins d'urgence post-accident, et font face à des coûts et à des pertes de revenus qui peuvent plonger leur famille dans la misère. Des estimations grossières des coûts économiques des décès et blessures graves dus à des accidents de la route les placent à 1% du PNB pour les pays à revenu faible, à 1.5% pour les pays à revenu moyen, et à 2% pour les pays à revenu élevé. Ces coûts pourraient même être encore plus élevés, en particulier si la sous-représentation du nombre de tués et de blessés dans les statistiques disponibles, ainsi que les coûts sociaux des souffrances et douleurs, étaient totalement pris en compte.

## 1.2 Plan d'action

A la suite de sa publication, le *Rapport mondial* a été largement applaudi, parce qu'il fournissait et motivait une focalisation et un cadre pour des initiatives mondiales, régionales et locales destinées à réduire le nombre de tués et de blessés. L'un de ses messages principaux était que les coûts des accidents de voiture dans les pays à revenu faible et moyen sont en grande partie évitables, puisque les programmes réussis dans les pays à revenu élevé durant les trente dernières années ont démontré que les décès et blessures sur la route sont prévisibles et évitables. Cependant, établir les relations entre cette connaissance et l'action efficace reste un défi, parce que l'échelle de l'investissement en prévention des décès et blessures sur la route n'est en aucun cas proportionnelle à la grandissante priorité de santé publique dans les pays à revenu faible et moyen.

Le *Rapport mondial* offre un plan d'action pour aborder la crise grandissante sur les routes du monde. Il insiste sur l'importance du fait que la sécurité routière est la responsabilité non seulement du gouvernement, mais aussi de l'industrie, des entreprises, des organisations non gouvernementales et des agences internationales, et doit impliquer la participation de représentants de nombreuses disciplines ainsi que de la communauté au sens large. Il souligne aussi la complexité et la nature dangereuse du système de transport routier, qui doit être compris comme un tout et conçu et opéré de manière à compenser la vulnérabilité et la faillibilité humaines. Les programmes *Vision Zéro en Suède et Sécurité durable (Sustainable Safety)* aux Pays-Bas sont mis en avant par le *Rapport mondial* comme des exemples majeurs de bonnes pratiques et de ce qui a été dénommé l'approche de *Système Sûr*, le type de système auquel tous les pays doivent aspirer. Les gouvernements sont invités à évaluer le statut actuel de la sécurité routière dans leur pays, et le *Rapport mondial* offre un ensemble de recommandations pour les assister dans ce processus. Il est conseillé aux pays à revenu faible et moyen manquant des ressources suffisantes pour appliquer pleinement ces recommandations de rechercher des partenariats avec des organisations internationales et d'autres entités qui les aideront à les mettre en œuvre.

### 1.3 Faiblesses de la capacité institutionnelle

Les conclusions et recommandations du *Rapport mondial* ont depuis lors été avalisées et promues par des résolutions successives de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Organisation mondiale de la Santé poussant à l'action (voir l'Annexe 1)\*. Cependant, il n'a été fait que peu de progrès évidents dans la mise en œuvre des recommandations, et donc le travail reste à faire durant la prochaine décennie si la grandissante crise mondiale de sécurité routière doit effectivement être évitée. Les faiblesses des capacités nationales de gestion de la sécurité routière représentent un formidable obstacle aux progrès, et les agences internationales de développement sont mal préparées pour agir. Une action concertée est nécessaire si un succès durable doit être obtenu (voir l'Encadré 1). Les recommandations du *Rapport mondial* font ressortir la nécessité d'aborder les fonctions institutionnelles centrales qui produisent des résultats en matière de sécurité routière, et insistent sur le rôle critique d'intégration joué par l'agence chef de file dans l'orchestration d'une réponse nationale efficace et durable.

Les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière doivent être traitées comme une haute priorité, étant donné que les initiatives actuelles sont insuffisantes pour amener un changement durable. Il reste le défi de générer la volonté politique et la direction nationale, régionale et mondiale connexes, ainsi que les ressources nécessaires à la mise en œuvre réussie des recommandations du *Rapport mondial* pour améliorer les résultats. La mission et les buts du Fonds mondial pour la Sécurité routière de la Banque mondiale (Banque mondiale 2007)<sup>10</sup> couvrent cet impératif, et ont été avalisés par l'Assemblée générale des Nations unies (voir l'Annexe 1). Ils sont de plus soutenus par la campagne *Make the Road Safe* (Rendre la Route sûre) de la

#### Encadré 1: Les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière

Les faiblesses de la capacité nationale représentent un énorme obstacle et la question principale est de savoir comment accélérer les processus nécessaires pour passer d'une faible à une forte capacité de gestion institutionnelle capable de gouverner la production d'améliorations dans les résultats de la sécurité routière. Les lignes directrices ont été conçues pour assister dans ce processus, et elles sont particulièrement pertinentes pour aider à surmonter les graves faiblesses de gestion institutionnelle évidentes dans les pays à revenu faible et moyen (Bliss, 2004)<sup>5</sup>. Elles sont également pertinentes pour les pays à revenu élevé recherchant des niveaux supérieurs de performance et elles peuvent être utilisées pour guider les améliorations de la capacité de gestion de la sécurité routière nécessaires pour atteindre ces niveaux. Par exemple, une récente révision de la capacité de gestion de la sécurité routière en Suède a révélé que pour atteindre le niveau d'ambition de la « *Vision Zéro* », des réformes systématiques seront nécessaires pour surmonter les faiblesses de capacité découvertes (Breen, Howard, Bliss; 2008)<sup>6</sup>.

Les faiblesses de la capacité ne sont pas limitées aux pays. La capacité institutionnelle régionale et mondiale pour aborder les priorités de sécurité routière est également faible, et doit être renforcée. Les connaissances et les qualifications au sein des banques de développement régionales et internationales font défaut, et il n'y a eu que peu d'investissements pour le renforcement de la capacité de gestion institutionnelle par les Commissions économiques régionales des Nations unies et autres agences des Nations unies et de développement. Par exemple, le Partenariat mondial pour la Sécurité routière (établi par la Banque mondiale en 1999 dans le cadre de son programme « *Business Partners for Development* » a lancé des initiatives à petite échelle, en particulier à travers son Initiative mondiale pour la Sécurité routière, mais elles n'ont pas eu d'impact quantifiable (GRSP, 2007)<sup>7</sup>. D'autres partenaires et parties prenantes ont fusionné, sous les auspices de la Collaboration des Nations unies pour la Sécurité routière (UNRSC, 2008)<sup>8</sup>, et de nouvelles entités ont émergé, telles que le Programme international pour l'Évaluation des Routes (iRAP, 2007)<sup>9</sup> mais encore une fois, l'investissement de soutien à cette initiative de haute priorité est resté limité.

Il existe une demande nationale, régionale et mondiale d'amélioration de la sécurité routière, qui devient de plus en plus focalisée et organisée sous le parapluie collectif des conclusions et recommandations du *Rapport mondial* et des Résolutions des Assemblées générales successives des Nations unies qui les ont avalisées (voir Annexe 1). Satisfaire cette demande nécessitera le transfert accéléré de connaissances et l'augmentation des investissements pour aborder directement les faiblesses de la capacité de gestion institutionnelle sous-jacentes à la faible et déclinante performance de la sécurité routière dans les pays à revenu faible et moyen.

\* Les Annexes 1 à 4 peuvent être consultées dans la version complète du Rapport, dont cet extrait fait partie.

Commission mondiale pour la Sécurité routière, qui recherche l'appui de donateurs pour un plan d'action national, régional et mondial de dix ans, qui sera mis en œuvre par le Fonds mondial pour la Sécurité routière de la Banque mondiale. La campagne de la Commission montre une direction forte, et appelle aussi à des mesures régionales et mondiales de financement de la sécurité de l'infrastructure routière pour faire de la sécurité routière une priorité du développement durable (Commission mondiale pour la Sécurité mondiale, 2006)<sup>11</sup>. Jusqu'à maintenant cependant, la réponse internationale est restée loin de l'engagement financier recherché pour la prochaine décennie. Le dialogue continu avec la communauté des donateurs est en cours de programmation pour mobiliser des ressources jusqu'à la 1<sup>ère</sup> Conférence ministérielle sur la Sécurité routière mondiale à tenir dans la Fédération russe en 2009, demandée par la Commission mondiale pour la Sécurité routière et avalisée par les Nations unies. La Résolution générale 62/244 a été adoptée le 31 mars 2008 (voir l'Annexe 1). Il est clair qu'une volonté politique soutenue et un programme d'investissement à long terme seront nécessaires pour mettre en œuvre les recommandations du *Rapport mondial* d'une manière systématique et permettant d'accélérer les efforts nationaux et internationaux, et pour augmenter les réponses actuelles

Les initiatives mondiales et régionales ont avivé la sensibilité nationale aux questions de sécurité routière, et un considérable transfert de connaissances pertinentes sur les interventions de sécurité routière s'est produit depuis la publication du *Rapport mondial*. Il y a eu aussi de plus amples demandes d'appui international, ainsi que le démontre par exemple la Déclaration d'Accra par les ministres africains chargés des transports et de la santé (Commission économique pour l'Afrique et Organisation mondiale de la Santé)<sup>12</sup>. Les pays sont en train de devenir plus conscients des problèmes de sécurité routière qu'ils doivent aborder, en termes des améliorations nécessaires du comportement des usagers de la route et de la sécurité de l'infrastructure et des véhicules, et ils cherchent désormais conseil sur la manière de les réaliser. Les fonctions de gestion institutionnelle à l'échelon national sont de plus en plus l'objet de toutes les attentions et préoccupations, ce qui souligne l'importance donnée par les lignes directrices à la mobilisation de ressources financières et humaines dans le but de renforcer les capacités, à mesure que les priorités nationales se concentrent davantage sur l'établissement de systèmes de gestion durables et sur les fonctions financières connexes.

## 1.4 But des lignes directrices

Le but de ces lignes directrices est de promouvoir une approche de *Système Sûr* dans la gestion de la sécurité routière et de définir un cadre de gestion et d'investissement pour appuyer la mise en œuvre réussie des recommandations du *Rapport mondial*. Les lignes directrices contiennent des procédures pratiques conçues pour être appliquées à l'échelon national dans le but d'accélérer le transfert de connaissances et d'augmenter durablement les investissements afin d'améliorer les résultats de la sécurité routière. Elles ont été préparées pour assister les professionnels nationaux de la sécurité routière, le personnel de la Banque mondiale et des banques régionales de développement, les consultants internationaux, les groupes communautaires, les organisations du secteur privé, ainsi que tous les autres partenaires et parties prenantes nationaux, régionaux et mondiaux qui soutiennent les investissements en sécurité routière nationale. Leur insistance sur le renforcement de la capacité de gestion institutionnelle reflète l'essence et l'intention des recommandations du *Rapport mondial*, et reconnaît aussi qu'une gestion renforcée de la sécurité routière est nécessaire pour une mise en œuvre réussie des Lignes directrices conformes aux bonnes pratiques dans les interventions (port du casque, boire et conduire, vitesse et ceinture de sécurité) produites par l'Organisation mondiale de la Santé, la FIA (Foundation for the Automobile and Society), le Fonds mondial pour la Sécurité routière et la Banque mondiale<sup>13, 14, 15, 16</sup>.



---

## Références

- <sup>1</sup> Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.
- <sup>2</sup> Kopits E, Cropper M (2003). *Traffic Fatalities and Economic Growth*. 2003. Policy Research Working Paper Number 3035. La Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>3</sup> Murray CJL, Lopez AD eds. (1996). *The Global Burden of Disease: A Comprehensive Assessment of Mortality and Disability From Diseases, Injuries and Risk Factors in 1990 and Projected to 2020*. Harvard University Press, Boston.
- <sup>4</sup> Mathers C, Loncar D (2005). *Updated projections of global mortality and burden of disease, 2002 – 2030: data sources, methods, and results. Evidence and Information for Policy Working Paper*, Organisation mondiale de la Santé, Genève
- <sup>5</sup> Bliss T (2004). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Transport Note TN-1, La Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>6</sup> Breen J, Howard E, Bliss T (2008). *Independent Review of Road Safety in Sweden*, Jeanne Breen Consulting, Eric Howard and Associates, and the World Bank.
- <sup>7</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière (2007). *Rapport annuel*, Genève, Suisse.
- <sup>8</sup> Collaboration des Nations Unies pour la Sécurité routière (2008). Genève, Suisse <http://www.who.int/roadsafety>
- <sup>9</sup> Programme international d'Évaluation des Routes (2007). *Getting Organized to Make Roads Safe*, Basingstoke, Royaume Uni.
- <sup>10</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière de la Banque mondiale (2007). *Strategic Plan 2006 – 2015*. La Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>11</sup> Commission pour la Sécurité routière mondiale (2006). *Make Roads Safe. A New Priority for Sustainable Development*, Commission for Global Road Safety, Londres.
- <sup>12</sup> Commission économique pour l'Afrique et Organisation mondiale de la Santé (2007). *Accra Declaration of African Ministers of Transport and Health, Ministerial Round Table, African Road Safety Conference*, Accra.
- <sup>13</sup> FIA Fondation pour l'Automobile et la Société (2008). *Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Londres.
- <sup>14</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière (2007). *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.
- <sup>15</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière (2008). *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.
- <sup>16</sup> Organisation mondiale de la Santé, (2006). *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.



# 2

## Recommandations du *Rapport mondial*

**L**es conclusions du *Rapport mondial* ont abouti à six recommandations spéciales définissant les initiatives stratégiques nécessaires pour améliorer la performance de la sécurité routière nationale (Peden et autres, 2004)<sup>1</sup>.

### 2.1 Recommandations

**Recommandation 1** | Identifier une agence chef de file au sein du gouvernement pour guider l'effort national en matière de sécurité routière.

Cette recommandation souligne l'importance d'une direction institutionnelle provenant d'une autorité juridique désignée, et jouissant du pouvoir de prendre des décisions, de gérer les ressources et de coordonner les efforts de tous les secteurs gouvernementaux participants.

Les agences chef de file peuvent avoir des formes institutionnelles différentes, mais elles doivent être adéquatement financées et publiquement responsables de leurs performances. Elles doivent aussi faire participer, et collaborer activement avec, tous les groupes de la société qui puissent contribuer à l'amélioration des résultats de la sécurité routière. Un soutien politique fort et durable aux initiatives qu'elles préconisent renforce considérablement leur efficacité.

Le rôle vital de l'agence chef de file dans la direction et l'appui à la production de meilleurs résultats de sécurité routière est profilé au Paragraphe 3.2, et détaillé dans l'Annexe 2. Les structures et processus institutionnels connexes sont décrits dans l'Annexe 3, et des études de cas à l'échelon national sont présentées dans l'Annexe 4.

Les lignes directrices pour l'évaluation et le renforcement du rôle de l'agence principale sont fournies au Paragraphe 4.2.3.

**Recommandation 2** | Évaluer dans chaque pays le problème, les politiques et les arrangements institutionnels concernant les accidents de la circulation ainsi que la capacité de prévention des blessures dues à ces accidents.

Cette recommandation fournit un complément au rôle capital de l'agence chef de file, et fait ressortir la complexité de gérer la sécurité du réseau routier entre toutes les structures institutionnelles responsables de produire des améliorations durables à la sécurité routière. La capacité institutionnelle de mise en œuvre de mesures de prévention des blessures doit être évaluée et ses faiblesses traitées, avant de passer à l'action.

La Section 3 couvre les éléments essentiels d'un système de gestion de la sécurité routière et fournit un cadre pour évaluer la capacité institutionnelle à produire de meilleurs résultats de sécurité routière et à préparer des projets destinés à surmonter ses faiblesses identifiées. Des données de bonne qualité sur la performance de la sécurité routière sont vitales pour le processus d'identification des problèmes de sécurité routière. Des systèmes économiques de données cohérents avec les normes internationales d'enregistrement et de classification des décès et blessures graves sur la route doivent être établis de manière hautement prioritaire, dans le cadre du processus de renforcement de la capacité.

La Section 4.2 contient des procédures et listes de contrôle destinées à soutenir l'examen de la capacité nationale de gestion de la sécurité routière.

**Recommandation 3** | *Préparer une stratégie et un plan d'action nationaux pour la sécurité routière.*

Cette recommandation met encore plus en évidence les complexités devant être abordées à l'échelon national en soulignant les dimensions multisectorielles et multidisciplinaires d'une stratégie nationale efficace de sécurité routière. Une telle stratégie doit couvrir les besoins en matière de sécurité de tous les usagers de la route, et faire participer toutes les parties prenantes du gouvernement, du secteur privé, des organisations non gouvernementales, ainsi que les médias et le public général. Elle doit aussi être liée aux stratégies d'autres secteurs (par exemple, environnement, santé, aménagement du territoire) et établir des cibles ambitieuses d'amélioration de la sécurité routière, complémentées par un programme national d'interventions spécifiques permettant de les atteindre selon un calendrier spécifié.

Dans les pays où la capacité de gestion de la sécurité est faible, la préparation d'une stratégie nationale efficace de sécurité routière et des programmes connexes d'investissement doit être séquentielle, afin de renforcer la capacité institutionnelle et les connaissances nécessaires pour soutenir la création d'un plan d'action national ciblé. Cela exigera un programme de renforcement institutionnel augmentant progressivement ainsi que des interventions ciblées, pour arriver au stade auquel les initiatives nationales puissent être gérées et soutenues à long terme.

Les lignes directrices pour la spécification d'une stratégie séquentielle d'investissement et la préparation des projets de sécurité routière connexes se trouvent aux Paragraphes 4.2.7 et 4.3.

**Recommandation 4** | *Affecter les ressources financières et humaines pour traiter le problème.*

Cette recommandation complète la recommandation antérieure concernant la préparation d'une stratégie nationale de sécurité routière et la capacité institutionnelle nécessaire pour l'étayer et la soutenir. Dans les pays où la capacité de gestion de la sécurité routière est faible, un nouveau financement devra être trouvé afin que le niveau d'investissement requis soit à la hauteur de cibles ambitieuses. Sans un financement adéquat et sans le personnel qualifié, les structures et les processus institutionnels sont inefficaces et les plans d'action nationaux restent des plans sur le papier.

L'analyse coût-bénéfice a un rôle important à jouer dans l'établissement des priorités de dépenses pour la prévention des blessures sur la route. Des programmes de formation dans une variété de disciplines seront nécessaires pour construire les qualifications et développer et mettre en œuvre des stratégies nationales de sécurité routière. La participation à des réseaux de formation régionaux et mondiaux et à des conférences internationales peut aider à accélérer le processus de transfert des connaissances et à renforcer davantage la capacité nationale.

La Section 4.3 contient des lignes directrices pour la préparation de projets, lesquelles abordent spécifiquement les priorités de renforcement de la capacité en favorisant un modèle d'apprentissage sur le tas accélérant le transfert des connaissances et obtenant rapidement des résultats probants pouvant générer des mesures de référence en vue de dimensionner un programme d'investissement afin de déployer davantage les initiatives réussies.

**Recommandation 5** | *Mettre en œuvre des actions spécifiques pour prévenir les accidents de la circulation, minimiser les blessures graves et leurs conséquences, et évaluer l'impact de ces actions.*

Cette recommandation résume la gamme des interventions conformes aux bonnes pratiques que tous les pays peuvent prendre en considération. Les initiatives spécifiquement nationales doivent se fonder sur des preuves solides, être culturellement appropriées, et faire partie d'une stratégie nationale ciblée de sécurité routière. Leur efficacité doit de plus faire l'objet d'une évaluation.

Cependant, il convient de noter que se concentrer sur les seules interventions s'est révélé inchoix inefficace pour aborder la faible performance nationale en matière de sécurité routière. L'attention doit se porter sur tous les éléments du système de gestion de la sécurité, et plus particulièrement sur la prise en charge et la responsabilité institutionnelles des résultats, si des améliorations durables de la performance de la sécurité routière doivent être assurées.

Les lignes directrices pour aider à la préparation des interventions se trouvent au Paragraphe 4.3.4.

**Recommandation 6** | *Soutenir le développement de la capacité nationale et de la coopération internationale.*

Cette recommandation requiert l'augmentation substantielle des efforts internationaux pour établir un partenariat régional et mondial concentré sur le renforcement de la capacité au niveau national en vue de juguler la grandissante crise mondiale de sécurité routière. Les agences des Nations unies, les banques de développement, les organisations gouvernementales, les entreprises multinationales, les fondations philanthropiques et les agences et pays donateurs, tous ont un important rôle à jouer pour accroître l'appui à la sécurité routière mondiale, tout comme cela se fait pour d'autres problèmes de santé de magnitude comparable.

Direction et coordination ainsi qu'un processus continu faisant participer les ministères gouvernementaux pertinents seront nécessaires pour développer et avaliser un plan mondial d'action qui soit cohérent avec d'autres initiatives mondiales telles que les Objectifs de Développement du Millénaire.

La Section 3.4 examine un cadre visant à renforcer la capacité nationale, régionale et mondiale, et à créer les ressources nécessaires pour cibler des initiatives à une échelle permettant de produire des résultats durables.

## 2.2 Mettre les recommandations en oeuvre

Les six recommandations spéciales du *Rapport mondial* couvrent le continuum d'actions nécessaires pour amener sous contrôle les résultats de sécurité routière nationale, et doivent être traitées comme un tout afin d'assurer leur mise en œuvre efficace. Cependant, il ne doit pas être supposé que les pays et la communauté internationale possèdent intrinsèquement la volonté politique et la capacité d'agir en fonction de ces recommandations. Loin de là, comme le démontre les augmentations limitées d'investissement en sécurité routière à l'échelon national et international depuis la publication du *Rapport mondial*. Il ne doit pas non plus être supposé que la mise en œuvre partielle à court terme de ces recommandations sera efficace, pour aussi séduisants que soient les signes de prolifération d'initiatives à petite échelle au sein d'un pays ou d'une région. Un effort national systématique, progressif et durable est nécessaire, ainsi qu'un investissement résolu et ciblé.

Les arrangements institutionnels de gestion existants doivent être pris en compte à l'échelon national, et un processus progressif doit être développé pour assurer que les initiatives de renforcement institutionnel soient correctement phasées et adaptées à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays concerné. Par exemple, ainsi que signalé dans les Recommandations 3 et 4, l'expérience antérieure en préparation de plans d'action nationaux dans les pays à revenu faible et moyen s'est souvent soldée par des « plans sur le papier » n'ayant pas pris en compte la prise en charge et la capacité institutionnelle de production du pays, et par conséquent n'ayant jamais été mis en œuvre. De même, ainsi qu'il est noté dans la Recommandation 5, la prise en charge institutionnelle des interventions et la responsabilité de leurs résultats sont essentielles pour leur succès durable.

A l'échelon régional et mondial, les initiatives émergentes conçues pour aider à l'accélération du transfert des connaissances dans les pays à revenu faible et moyen, ainsi que l'augmentation progressive de leurs investissements en sécurité routière, doivent être prises en compte. Il sera important d'harmoniser ces initiatives et de rechercher activement des opportunités de partenariat qui puissent se combiner et démultiplier le poids effectif des ressources mobilisées, et ainsi augmenter les chances d'obtenir des améliorations mesurables de la performance de la sécurité routière.

Ces lignes directrices abordent systématiquement ces questions, et présentent une approche ciblée conçue pour surmonter les obstacles de capacité institutionnelle empêchant la mise en œuvre effective des recommandations du *Rapport mondial* à l'échelon national, régional et mondial. Elles se fondent sur l'expérience acquise par la Banque mondiale à travers son soutien aux initiatives de sécurité routière dans les pays à revenu faible et moyen durant les trente dernières années, et s'inspirent largement des leçons pratiques apprises durant ce processus. Leur but ultime est d'améliorer rapidement et durablement la performance nationale en matière de sécurité routière.

Dans les pays à revenu élevé, les systèmes de gestion de la sécurité routière ayant connu un succès sont institutionnellement complexes et requièrent des investissements considérables et durables, ce qui est illustré dans les études de cas présentées dans les Annexes 2 à 4 (voir Encadré 2). La section qui suit extrait les leçons apprises dans les pays à revenu élevé. Elle définit aussi les éléments critiques pour un système de gestion de la sécurité routière efficace étayant les lignes directrices pour l'évaluation exhaustive de la capacité nationale de gestion de la sécurité routière et pour la spécification des réformes de l'agence principale, ainsi que pour les stratégies et les projets nationaux de mise en œuvre d'investissements à long terme.

#### Encadré 2: Complexité institutionnelle et échelle de l'investissement

Il est important de réfléchir sur le niveau de volonté politique et d'effort institutionnel consacrés à la gestion des résultats de sécurité routière, qui est évident dans les pays à revenu élevé, étant donné que ce fait n'a été reconnu qu'implicitement dans le *Rapport mondial*, en dehors de ses recommandations. Un investissement substantiel dans la capacité institutionnelle est vital pour le succès, mais jusqu'à maintenant il n'a pas été porté une attention suffisante aux références institutionnelles de bonne performance établies par les pays à revenu élevé. Cette omission est critiquée lorsque l'on considère les défis de politique stratégique affrontés par les pays à revenu faible et moyen, et si elle n'est pas traitée, il ne peut être anticipé que peu de succès. De même, dans les pays à revenu élevé, les aspirations à des niveaux de performance plus élevés exigent de porter une attention continue aux fonctions de gestion institutionnelle qui sous-tendent et favorisent l'obtention de meilleurs résultats de sécurité routière.

Des études de cas sont offertes dans les Annexes 2 à 4 pour montrer l'importance du rôle de direction de l'agence chef de file dans l'effort national de sécurité routière. Ces études sont instructives en elles-mêmes en ce qu'elles mettent en lumière la complexité et l'échelle d'investissement évidente dans les pays à revenu élevé, où les résultats de la sécurité routière sont gérés avec succès et où la performance montre une amélioration continue.

Durant les cinquante dernières années, les systèmes de gestion de la sécurité routière dans les pays à revenu élevé ont évolué, et les lignes directrices mettent en avant l'approche de *Système Sûr* (voir Paragraphe 3.1.4). Le défi pour les pays à revenu faible et moyen sera de tirer parti de ce qui a été appris, et d'accélérer l'adoption et l'adaptation de bonnes pratiques résultant de la voie révolutionnaire suivie par les pays à revenu élevé pour éviter les niveaux inacceptables de décès et de blessures graves sur la route. Pour les pays à revenu élevé, le défi sera de continuer à innover sur la base de principes solides de sécurité et d'aller au-delà de ce qui est actuellement reconnu comme efficace, dans le but d'atteindre des niveaux toujours plus élevés de performance. Les lignes directrices ont été préparées pour assister dans ce processus, et peuvent être appliquées dans tous les pays, indépendamment de leur stade de développement ou de leur performance en matière de sécurité routière.

## References

<sup>1</sup> Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.

# 3

## La gestion par résultats

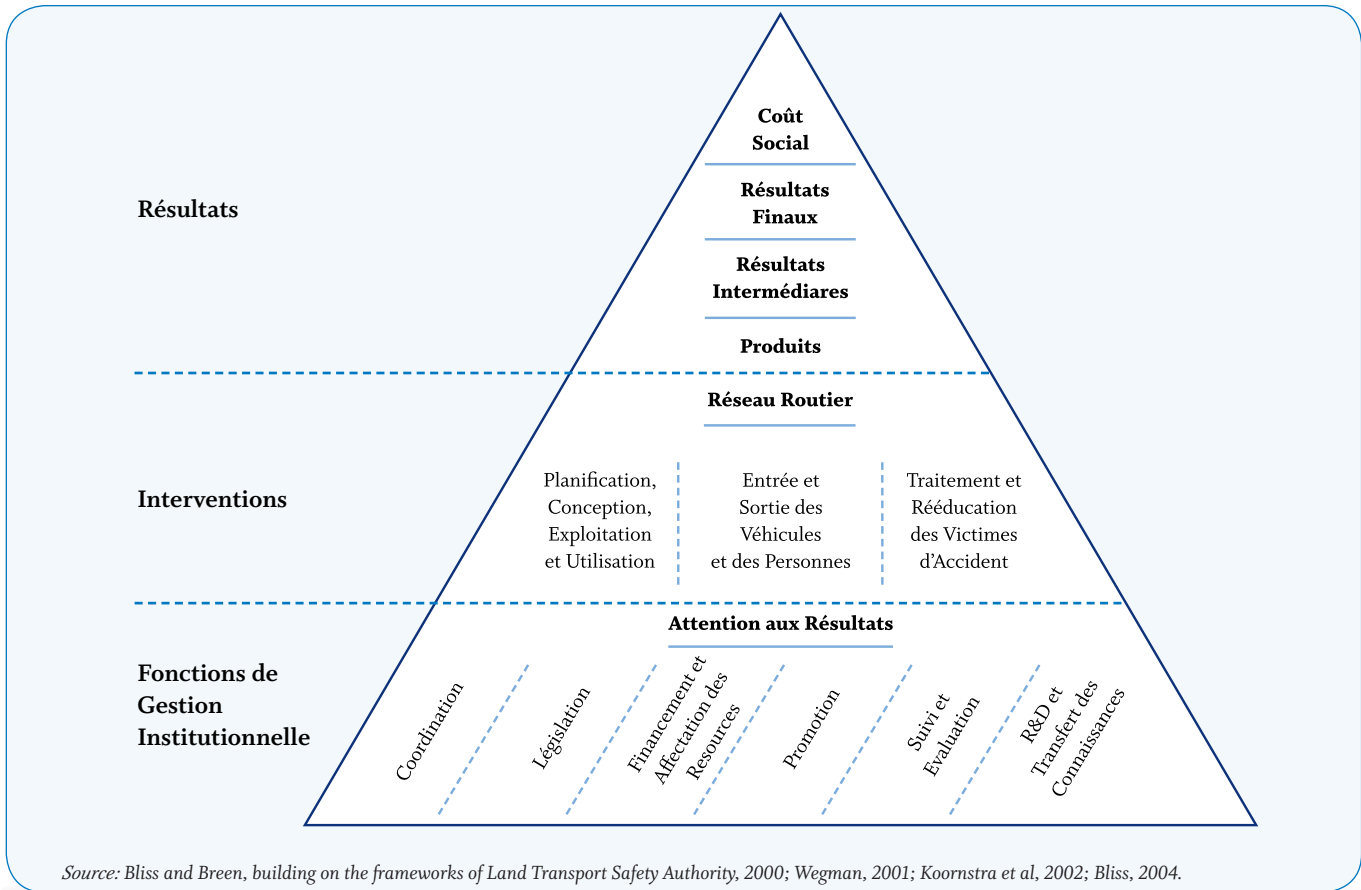
**L**es recommandations du *Rapport mondial* mettent en lumière les difficultés de gestion à l'échelon national, régional et mondial, et insistent sur le renforcement des capacités institutionnelles pour une gestion par résultats. Elles insistent en particulier sur l'importance de mettre en œuvre une réponse systémique et durable pour gouverner les résultats de sécurité routière au niveau national, et donnent une importance prépondérante au rôle vital de l'agence chef de file dans ce processus. Ces lignes directrices de mise en œuvre se concentrent sur le renforcement du système de gestion de la sécurité routière et accordent une attention spéciale aux responsabilités connexes de l'agence chef de file afin d'assurer la diligence et l'efficacité institutionnelles.

### 3.1 Système de gestion de la sécurité routière

Le système de gestion de la sécurité routière montré dans le Graphique 1 peut se considérer comme l'ensemble de trois éléments interdépendants : les fonctions de gestion institutionnelle, les interventions, et les résultats. La gestion par résultats exige une réponse intégrée et responsabilisée à ces éléments du système.

Ce modèle de système de gestion de la sécurité routière provient du cadre exhaustif pour l'établissement de cibles de la Nouvelle Zélande en 2010, qui liait les résultats désirés aux interventions et aux arrangements institutionnels connexes de mise en œuvre (Land Transport Safety Authority, 2000)<sup>1</sup>. Le cadre néo-zélandais a été adopté par le Conseil européen sur la Sécurité des Transports (European Transport Safety Council, Wegman, 2001)<sup>2</sup>, ce qui faisait ressortir sa gestion par résultats, et a été raffiné par le Projet Tournesol (Sunflower Project, (Koornstra et autres, 2002)<sup>3</sup>, qui situait les arrangements institutionnels de mise en œuvre dans le contexte plus général de « la structure et la culture » du pays. La première ligne directrice de la Banque mondiale concernant la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial* (Bliss, 2004)<sup>4</sup> utilisait ce cadre pour introduire des outils-prototype d'examen de la capacité de gestion de la sécurité routière. La présente ligne directrice mise à jour raffine ces outils et définit davantage la manifestation organisationnelle de la « structure et la culture » du « Projet Tournesol » en termes de sept fonctions de gestion institutionnelle.

Graphique 1: Système de gestion de la sécurité routière



Tel que défini, le système de gestion de la sécurité routière possède plusieurs caractéristiques génériques permettant son application universelle dans tous les pays, quel que soit leur stade de développement ou leur performance en matière de sécurité routière, comme suit :

- Il insiste sur la production de sécurité routière, et démontre que cette sécurité est produite, tout comme d'autres biens et services. Le processus de production est vu comme un système de gestion à trois niveaux : fonctions de gestion institutionnelle, qui produisent des interventions, lesquelles à leur tour produisent des résultats. Une grande partie du débat quotidien sur la sécurité routière ne se préoccupe que des seules interventions, et l'utilisation d'un système de gestion élargit la discussion aux questions importantes et souvent négligées de la prise en charge et de la responsabilité institutionnelles des résultats
- Il reste neutre par rapport aux structures et cultures nationales qui profilent la manière dont les institutions fonctionnent et dont les objectifs sont établis et atteints. N'importe quel pays peut utiliser le cadre et lui adapter ses initiatives de sécurité routière.
- Il accommode le développement évolutif. Ceci est illustré par l'évolution dans l'attention portée aux résultats, qui a été évidente dans les pays à revenu élevé, à travers leur expression ultime dans l'approche de *Système Sûr* (voir Paragraphe 3.1.4). Le système peut être utilisé dans toute phase particulière de développement pour réviser la capacité de gestion de la sécurité routière et pour préparer les stratégies et programmes connexes.



- Il s'applique à tout système de transport/aménagement du territoire, et considère comme un fait établi l'exposition actuelle et projetée aux risques présentés par le projet. Cependant, il peut aussi gérer les compromis de transport/aménagement du territoire en les considérant comme des options de niveau désiré d'attention aux résultats et en les abordant au moyen d'interventions concernant la planification, la conception, l'opération et l'utilisation du réseau routier ainsi que l'entrée sur le réseau des véhicules et des usagers et leur sortie.
- Il utilise le réseau routier comme son cadre de référence et localise les emplacements des décès et des blessures graves qui sont évitables. Les trois catégories d'interventions sont définies en termes du réseau routier, et possèdent de fortes dimensions spatiales. Ceci distingue le système des cadres antérieurs qui insistaient sur des routes plus sûres, des véhicules plus sûrs, et des usagers plus sûrs, sans les situer spécifiquement dans le contexte des points du réseau où les décès et les blessures graves se produisent. Il concentre les interventions de sécurité là où le réseau est défaillant ou sujet à la défaillance, comme c'est le cas dans d'autres modes de transport.

Prendre en considération tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière et les liens entre eux devient critique pour tout pays cherchant à identifier et à améliorer ses niveaux actuels de résultats. Plus spécifiquement, évaluer et renforcer la capacité nationale en termes de ces éléments et liens est vital pour une mise en œuvre réussie des recommandations du *Rapport mondial*.

### 3.1.1 Fonctions de gestion institutionnelle

Sept fonctions de gestion institutionnelle fournissent les bases sur lesquelles les systèmes de gestion de la sécurité routière sont construits : elles produisent les interventions pour obtenir les résultats désirés de sécurité routière à moyen et long terme (exprimés en tant que vision et cibles connexes de résultats), lesquels ont été acceptés par tous les partenariats de sécurité routière à l'échelon local, national et régional. Sans une gestion institutionnelle efficace de toutes ces fonctions, un pays n'a que peu de chances de mettre en œuvre des interventions réussies de sécurité routière et d'obtenir les résultats désirés de manière durable.

Les fonctions de gestion institutionnelle sont assurées principalement par toutes les entités gouvernementales produisant des interventions, mais elles sont aussi délivrées par des partenariats entre le gouvernement et la société civile et les entités commerciales afin d'arriver au niveau désiré d'attention aux résultats (l'Annexe 2 offre une description plus détaillée de ces fonctions).

#### (i) L'attention aux résultats

Au sein de la gestion pour de meilleurs résultats de la sécurité routière, la fonction primordiale et principale de gestion institutionnelle est l'attention aux résultats. Toutes les autres fonctions de gestion institutionnelle sont subordonnées à cette fonction et contribuent à son succès. L'attention aux résultats d'un pays peut être interprétée comme une spécification pragmatique de son ambition d'améliorer la sécurité routière et des moyens acceptés pour réaliser cette ambition. En l'absence d'une attention claire et responsabilisée aux résultats, toutes les autres fonctions institutionnelles et les interventions connexes manquent de cohésion et de direction, de sorte que la diligence et l'efficacité des initiatives de sécurité routières peuvent s'en trouver sapées.

## *(ii) Coordination*

La coordination concerne l'orchestration et l'alignement des interventions et d'autres fonctions connexes de gestion institutionnelles assurées par les partenaires gouvernementaux et la communauté concernée ainsi que les partenariats commerciaux, pour arriver au niveau désiré d'attention aux résultats. Elle est abordée à travers quatre dimensions critiques :

- Horizontalement dans tout le gouvernement central
- Verticalement, du niveau central aux niveaux locaux et régionaux du gouvernement
- Partenariats spécifiques d'exécution entre les agences gouvernementales, non-gouvernementales et commerciales à l'échelon local, central et régional
- Relations parlementaires à l'échelon local, central, et régional.

Pour être efficace, les arrangements de coordination doivent permettre une prise de décision responsabilisée aux échelons institutionnels supérieurs. Ces arrangements doivent avoir les ressources appropriées, y compris un secrétariat réservé pour harmoniser les arrangements de délivrance entre toutes les agences partenaires afin d'obtenir les résultats désirés en matière de sécurité routière et de servir de plateforme pour mobiliser la volonté et les ressources politiques.

## *(iii) Législation*

La Législation concerne les instruments nécessaires aux fins de gouvernance pour définir les limites légitimes des institutions, en termes de leurs responsabilités, responsabilisation, interventions et fonctions de gestion institutionnelle connexes, dans le but d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

Cette fonction assure que les instruments juridiques concernant la sécurité routière soient bien adaptés à la tâche de sécurité routière. Typiquement, la législation en la matière aborde l'aménagement du territoire, les routes, les véhicules, et les normes et règles de sécurité des usagers et leur application, ainsi que les soins médicaux post-accident. Une combinaison de compétences spécialisées juridiques et techniques est nécessaire au sein du gouvernement pour développer des normes et règles applicables et conduire des consultations sur ces dernières, tout en accordant la considération requise aux coûts, à l'efficacité, à la practicalité et à l'acceptabilité publique.

## *(iv) Financement et affectation des ressources*

Le financement et l'affectation des ressources concernent le soutien économique durable aux interventions et aux fonctions connexes de gestion institutionnelle, fondés sur une évaluation et un cadre rationnels de programmation de l'affectation des ressources afin d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

## *(v) Promotion*

La promotion concerne la communication continue en matière de sécurité routière en tant qu'activité centrale du gouvernement et de la société, et insiste sur la responsabilité sociale partagée afin d'assurer les interventions requises en vue d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

Cette fonction va au-delà de la compréhension de la promotion en tant que publicité d'appui à des interventions particulières en matière de sécurité routière, et aborde le niveau général d'ambition établi par le gouvernement et la société quant aux résultats de la sécurité routière.

### *(vi) Suivi et évaluation*

Le suivi et l'évaluation concernent les mesures systématiques et continues de la production et des résultats de la sécurité routière (intermédiaires et finaux) et l'évaluation des interventions en vue d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

Le suivi et l'évaluation périodiques des cibles et des programmes de sécurité routière sont essentiels pour mesurer la performance et permettre des ajustements. Les travaux d'établissement ainsi que le financement durable de registres de transport pour les conducteurs et les véhicules, de bases de données sur les accidents de voiture, et les enquêtes périodiques destinées à créer les données de performance et d'exposition relèvent typiquement de différentes agences gouvernementales : transport, police, et santé. Dans certains pays, les services ou organisations d'assurances du gouvernement et les services des universités partagent aussi cette responsabilité. L'organisation d'inspections indépendantes, d'audits et d'examens fait aussi partie de cette fonction.

### *(vii) Recherche et développement et transfert des connaissances*

La recherche et le développement ainsi que le transfert des connaissances concernent la création, la codification, le transfert et l'application systématiques et continues de connaissances contribuant à l'amélioration de la diligence et de l'efficacité du système de gestion de la sécurité routière afin d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

Cette fonction vitale de gestion institutionnelle a guidé la conception et la mise en œuvre de stratégies nationales qui ont amené des réductions durables du nombre de tués et de blessés sur la route malgré la croissance rapide de la mobilité et de l'exposition au risque. Elle vise à produire un encadrement de professionnels locaux, nationaux et internationaux pouvant contribuer des approches fondées sur la recherche et les connaissances aux politiques, aux programmes et au débat public sur la sécurité routière. Le transfert des connaissances doit être fondé sur la pratique à travers un processus d'apprentissage sur le tas, et soutenu par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que causent les faiblesses de capacité évidentes au niveau national, régional et mondial. Une coopération internationale étroite et continue sera nécessaire pour mobiliser des ressources de transfert des connaissances et des services d'appui qui soient proportionnels à l'échelle même des pertes mondiales dues à l'augmentation du nombre de tués et de blessés graves sur la route

#### *3.1.2 Interventions*

Les interventions sont conçues dans le but d'atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats. L'Encadré 3 décrit comment elles abordent la planification, la conception, l'opération et l'utilisation sûres du réseau routier, les conditions dans lesquelles les véhicules et les usagers peuvent l'utiliser en toute sécurité, et le traitement et la rééducation sûres des victimes d'accidents. Elles établissent aussi des normes et règles en vue d'atteindre ce niveau de sécurité, et visent à assurer leur application.

**Encadré 3: Classification des interventions**

Types d'intervention	Normes et règlements	Application
Planification, conception, opération et utilisation du réseau routier.	Les normes et règlements couvrent la planification, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance sécuritaires du réseau routier, et gouvernent la manière dont il sera utilisé en toute sécurité en établissant les limites de vitesse et d'alcool, les obligations de port de ceintures de sécurité et de casques et les restrictions à d'autres comportements peu sûrs.	L'application vise à faire respecter les normes et règlements de sécurité par les constructeurs et exploitants des routes ainsi que l'industrie des transports, les usagers de la route et les services médicaux d'urgence et de rééducation, en utilisant une combinaison d'éducation, d'exécution et d'incitations.
Conditions d'entrée et de sortie des véhicules et des usagers sur le réseau routier.	Les normes et règlements concernent aussi les normes de sécurité véhiculaire et les obligations de permis de conduire.	
Traitement et rééducation des victimes d'accidents de voiture sur le réseau routier.	Des normes et règlements peuvent aussi être établis pour la prestation de service médicaux d'urgences et de rééducation aux victimes d'accidents.	

*Source: Bliss, 2004.<sup>4</sup>*

Ces lignes directrices sont conçues pour tirer parti des conclusions exhaustives sur les interventions, présentées dans le *Rapport mondial*, qu'elles n'essaient cependant pas de reproduire. L'information sur les interventions nécessaires pour définir les stratégies nationales d'investissement et leurs projets connexes de mise en œuvre, doit être obtenue du *Rapport mondial* et de l'extensive documentation qu'il cite.

### 3.1.3 Résultats

L'élément final du système de gestion de la sécurité routière est celui du dimensionnement des résultats désirés et de leur expression en cibles de résultats intermédiaires, finaux, et de produits, selon l'Encadré 4 (Bliss, 2004)<sup>4</sup>. Les cibles définissent le niveau désiré de performance de sécurité routière, avalisé par tous les niveaux du gouvernement, les parties prenantes et la communauté. Le niveau de sécurité est en fin de compte déterminé par la qualité des interventions effectuées, laquelle à son tour est déterminée par la qualité des fonctions de gestion institutionnelle nationale.

Les pays qui se conforment aux bonnes pratiques établissent des cibles quantitatives de résultats et des cibles de résultats intermédiaires en vue d'atteindre leur niveau désiré d'attention aux résultats. Ils peuvent aussi établir des cibles quantitatives connexes de production alignées sur les résultats ciblés.

### 3.1.4 Evolution de l'attention aux résultats

Les changements successifs dans le mode de penser et dans les pratiques en matière de gestion de la sécurité routière dans les pays à revenu élevé ont été évidents dans les cinquante dernières années. La motorisation rapide et le nombre des tués et des blessés graves sur la route ont commencé à croître dans de nombreux pays de l'OCDE dans les années 50 et 60, et le désir d'améliorer les résultats de la sécurité routière a augmenté en conséquence. Depuis les années 50, il y a eu quatre phases importantes de développement, qui sont devenues progressivement plus ambitieuses en termes des résultats désirés.

**Encadré 4: Cibles de Sécurité**

Résultats finaux	Les résultats finaux peuvent être exprimés sous forme d'une vision à long terme de la sécurité future du système de circulation routière (comme par exemple dans Vision Zéro et Sécurité Durable), et sous forme de cibles à plus court et moyen terme exprimées en termes de coûts sociaux, de décès et de blessures graves présentés en termes absolus et aussi en termes de taux per capita, par véhicule et volume de voyages.
Résultats intermédiaires	Les résultats intermédiaires sont liés aux améliorations de la production finale, et les mesures typiques incluent les vitesses moyennes de circulation, la proportion de conducteurs en état d'ébriété dans les accidents mortels ou causant des blessures graves, les taux de port de la ceinture de sécurité, les taux de port de casque, le classement de l'état physique ou de sécurité du réseau routier, et le classement standard ou de sécurité du parc véhiculaire.
Production	La production représente les produits physiques qui semblent être des améliorations aux résultats intermédiaires et finaux, et les mesures typiques incluent les kilomètres d'amélioration de l'ingénierie de sécurité, le nombre d'opérations policières d'application nécessaires pour réduire les vitesses moyennes de circulation et le nombre d'inspections de sécurité des véhicules, ou bien alternativement les mesures peuvent correspondre à des bornes montrant qu'une tâche spécifique a été exécutée.

Source: Bliss, 2004.<sup>4</sup>

*(i) L'attention aux résultats – Phase 1 : attention aux interventions ciblant les conducteurs*

Dans les années 50 et 60, la gestion de la sécurité se caractérisait généralement par des unités institutionnelles dispersées, sans coordination ni ressources suffisantes, exécutant chacune une fonction unique isolée (Trinca et autres, 1988)<sup>5</sup>. Les politiques en matière de sécurité routière se concentraient fortement sur les conducteurs en établissant des normes et des sanctions législatives, appuyées par des campagnes d'information et de publicité, espérant induire de cette manière des changements notables de comportement. Il a été argumenté que puisque l'erreur humaine constitue la contribution principale aux causes d'accidents, la manière la plus efficace de l'aborder serait d'éduquer et de former les usagers de la route afin d'améliorer leur comportement. Placer le fardeau du blâme sur les victimes a permis aux autorités compétentes de ne pas assumer entièrement leur responsabilité de rendre le système de trafic routier plus sûr (Rumar, 1999)<sup>6</sup>.

Les faiblesses inhérentes à cette approche sont de plus en plus évidentes, mais son charme persistant ne doit pas être sous-estimé, parce qu'il capture et domine souvent le débat public et politique.

*(ii) L'attention aux résultats – Phase 2 : Attention aux interventions dans tout le système*

Dans les années 70 et 80, ces premières approches ont donné lieu à des stratégies qui reconnaissent le besoin d'une approche systématique pour les interventions. Le Dr. William Haddon, un épidémiologiste américain, a développé un cadre systématique pour la sécurité routière, fondé sur un modèle établi pour les maladies, qui englobait l'infrastructure, les véhicules et les usagers dans les étapes pré-, pendant et post-accident (Haddon, 1968)<sup>7</sup>. Le pilier central de ce cadre était l'importance de gérer efficacement l'échange d'énergie cinétique lors d'un accident, afin d'assurer que le seuil de la tolérance humaine ne soit pas dépassé. La portée des politiques, qui ne concernaient que les conducteurs durant la phase pré-accident, s'est élargie pour inclure également la protection durant l'accident (à la fois pour les bordures de route et les véhicules) et les soins post-accident. Cette nouveauté a orienté la gestion de la sécurité routière vers une approche d'interventions dans le système tout entier, et vers la complexe interaction des facteurs influençant les résultats en termes de blessures. Elle a de plus amené un changement important dans les pratiques de sécurité routière, qui a mis plusieurs décennies à évoluer. Cependant, l'attention est restée limitée à l'intervention systématique, et n'a pas directement abordé les fonctions de gestion institutionnelle produisant les interventions dans tout le système ou les résultats qui en étaient espérés.

Les forces de cette approche masquent ses faiblesses intrinsèques, parce qu'elle est considérée comme englobant tous les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité routière, bien que le contexte institutionnel ne soit pas directement traité. De plusieurs manières, une grande partie du débat contemporain sur la sécurité routière reste limité par la « Matrice Haddon » qui ne couvre que les interventions dans tout le système, et pour cette raison les fonctions de gestion institutionnelle et l'attention connexe aux résultats ne reçoivent qu'une attention limitée.

### (iii) *L'attention aux résultats – Phase 3: Attention aux interventions dans tout le système, résultats ciblés et direction institutionnelle*

Au début des années 90, les pays se conformant aux bonnes pratiques utilisaient des plans concentrés sur l'action et devant atteindre des résultats ciblés numériques au moyen d'ensembles de mesures fondées sur les preuves générées par le suivi et l'évaluation continus. Il est alors devenu clair que la motorisation croissante ne devait pas forcément être accompagnée par l'augmentation des taux de décès et de blessures, lesquels pouvaient au contraire être inversés grâce à un investissement planifié et continu dans l'amélioration de la qualité du système de circulation. Le Royaume Uni, par exemple, a su diminuer de moitié son taux de décès sur la route (par 100.000 habitants) entre 1972 et 1999, malgré le doublement du nombre de véhicules motorisés. La volonté politique s'exprimait de toute évidence avec plus de force, et les fonctions de gestion institutionnelle étaient devenues plus efficaces. Les rôles de direction institutionnelle étaient identifiés, les processus de coordination inter-gouvernementale établis, et les mécanismes d'affectation du financement et des ressources étaient mieux alignés sur les résultats attendus. Certains développements en Australasie (par exemple Victoria et la Nouvelle Zélande) ont amélioré encore davantage les fonctions de gestion institutionnelle concernant l'attention aux résultats (OMS, 2004 ; Bliss, 2004; Wegman et autres, 2006; Trinca et autres, 1988)<sup>8, 4, 9, 5</sup>. Les arrangements de responsabilisation ont été améliorés par l'utilisation de cibles hiérarchisées liant la production institutionnelle aux résultats intermédiaires et finaux afin de coordonner et d'intégrer les activités multisectorielles. Cette phase a posé les fondations des bonnes pratiques actuelles et reflète le stade de développement observé dans de nombreux pays ayant une haute performance.

Les forces de cette approche peuvent cependant devenir des faiblesses dans la mesure où l'attention à des conducteurs, des véhicules et des systèmes plus sûrs détourne l'attention du réseau routier en soi, où se produisent en fait les décès et les accidents. Le succès de plans ciblés réussis ayant obtenu des gains importants et mesurables dans le comportement des conducteurs a aidé à renforcer l'approche antérieure, qui ne se concentrait que sur les interventions ciblant les conducteurs. L'attention renforcée à l'établissement de cibles ambitieuses mais réalisables peut aussi inhiber l'innovation, dans la mesure où les cibles sont établies au niveau estimé techniquement faisable et institutionnellement gérable, ce qui peut éroder l'aspiration de dépasser le niveau suggéré comme faisable par les preuves existantes.

### (iv) *L'attention aux résultats – Phase 4: Attention aux Systèmes Sûrs pour éliminer à long terme les décès et les blessures graves, et à la responsabilité partagée*

A la fin des années 90, deux des pays ayant les meilleurs résultats dans le monde entier avaient déterminé que l'amélioration de cibles ambitieuses déjà établies exigerait de repenser les interventions et les arrangements institutionnels. Les stratégies *Sécurité Durable* des Pays-Bas et *Vision Zéro* de la Suède ont pour but de rendre le système routier intrinsèquement sûr (Wegman et autres 1997; Tingvall, 1995; Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, 1999)<sup>10,11,12</sup>. L'insistance sur la gestion efficace de l'échange d'énergie cinétique lors d'un accident pour assurer que le seuil de tolérance humaine aux blessures ne soit pas dépassé (tel qu'originellement mis en avant durant la Phase 2) a été revitalisée, et un appui étique lui a été donné, dans le sens où les décès et blessures graves sur la route sont un prix inacceptable de la mobilité. Les implications de ce niveau d'ambition sont encore l'objet de recherches dans les pays concernés et ailleurs. Ces stratégies reconnaissent que la gestion de la vitesse est cruciale, et ont donc re-concentré leur attention sur la conception des véhicules et des routes, ainsi que des équipements de protection connexes. La culture de blâme à la victime est remplacée par le blâme au système de circulation, ce qui dirige le projecteur sur le partage de la responsabilité et de la responsabilisation afin de produire un *Système Sûr*.

Par exemple, *Vision Zéro* vise à une approche selon laquelle la conception du véhicule assure la protection de l'occupant dans un système routier où le conflit est minimisé par sa conception et où le transfert d'énergie lors d'un accident est largement contrôlé. Dans ce système, les usagers se conforment à des normes de comportement opposé au risque, créé à travers l'éducation, l'application et des incitations. L'accent est mis sur le droit à la santé des usagers de la route dans le système de transport, et sur la demande de systèmes plus sûrs auprès des décideurs et des fournisseurs de véhicules et de routes.

Les forces de cette approche deviennent de plus en plus évidentes. Ce qui antérieurement était considéré comme radical et irréalisable par de nombreux pratiquants de la sécurité routière et décideurs politiques est rapidement devenu la référence et l'argument principal de débat dans l'analyse du niveau de résultats pouvant être considérés comme acceptables. Les outils ainsi que les pratiques accumulées utilisés pour soutenir le cadre de gestion des résultats de l'approche de *Système Sûr* sont les mêmes que ceux utilisés dans le passé pour préparer les plans nationaux ciblés. Les cibles sont toujours établies comme des bornes à atteindre sur la voie du but ultime, mais les interventions sont désormais dictées par le niveau d'ambition, plutôt que le contraire. L'innovation devient une priorité pour atteindre des résultats dépassant largement le niveau actuellement considéré comme réalisable. En allant de l'avant, l'approche de *Système Sûr* réinterprète et revitalise l'acquis en matière de sécurité routière, et soulève des questions critiques sur l'adoption plus large des interventions s'étant révélées efficaces pour éliminer les décès et les blessures graves sur la route (par exemple, barrières médianes). La question est désormais de savoir comment introduire exhaustivement et rapidement ces interventions éprouvées de sécurité, et bien sûr elle s'applique à tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière offrant un potentiel d'amélioration.

Le changement vers une approche de *Système Sûr* est de plus bien syntonisé avec les objectifs prioritaires nationaux, régionaux et mondiaux de durabilité, d'harmonisation et d'intégration. La raison d'être d'un *Système Sûr* est l'élimination des décès et blessures qui sapent la durabilité des réseaux de transport routier et des communautés qu'ils desservent. Son attention à des vitesses réduites et plus sûres s'harmonise avec d'autres efforts pour réduire la pollution locale de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie. Et sa priorité de protection à tous les usagers de la route intègre les groupes les plus vulnérables au risque tels que les piétons, les jeunes et le troisième âge, et les cyclistes et motocyclistes. Ces co-bénéfices du changement vers une approche de *Système Sûr* renforcent encore davantage la justification commerciale pour sa mise en œuvre.

### 3.1.5 Effectuer l'examen de la capacité

La mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial* requiert de prendre en compte la capacité de gestion du pays concerné afin d'assurer que les initiatives de renforcement institutionnel soient correctement mises en séquence et adaptées à sa capacité d'absorption et d'apprentissage. Le système de gestion de la sécurité routière défini à la Section 3.1 fournit le cadre pour l'exécution d'un examen exhaustif de la capacité nationale de gestion de la sécurité, et les procédures connexes sont détaillées à la Section 4.2. La difficulté principale est de savoir comment accélérer le processus nécessaire de changement d'une faible à une forte capacité de gestion institutionnelle capable de gouverner la production de meilleurs résultats de sécurité routière. L'exécution d'un tel examen de la capacité est un premier pas vital dans le processus d'adaptation des recommandations du *Rapport mondial* aux circonstances uniques du pays concerné, et en vue d'évaluer sa volonté à s'engager à prendre les mesures productives et durables nécessaires pour amener les résultats de sécurité routière sous contrôle. L'examen établit un cadre multisectoriel intégré pour le dialogue sur les investissements potentiels en sécurité routière avec les partenaires et parties prenantes critiques, et évalue le niveau de prise en charge des résultats de la sécurité routière par le gouvernement. Il sert également à identifier les responsabilités et responsabilisations institutionnelles pertinentes, et fournit une plateforme pour arriver à un consensus officiel sur les faiblesses de la capacité nationales et la manière de les surmonter.

Évaluer la capacité de gestion de la sécurité routière requiert tout d'abord de considérer l'attention nationale aux résultats. Les autres fonctions de gestion institutionnelle sont subordonnées à cette fonction, et contribuent à sa réalisation. L'attention nationale aux résultats peut être interprétée comme une spécification

pragmatique de son ambition d'améliorer la sécurité routière ainsi que des moyens acceptés pour réaliser cette ambition. En l'absence d'une attention claire et responsabilisée aux résultats, toutes les autres fonctions institutionnelles et les interventions connexes manquent de cohésion et de direction, et la diligence et l'efficacité des initiatives de sécurité routière peuvent s'en trouver sapées. L'agence chef de file joue un rôle dominant dans la détermination du niveau désiré de performance de la sécurité routière nationale et dans la mobilisation des investissements nécessaires à cette fin.

Conformément aux recommandations du *Rapport mondial*, les livrables principaux de l'examen de la capacité nationale comprennent une évaluation du rôle de l'agence principale et des initiatives connexes de renforcement institutionnel, la définition d'une stratégie d'investissement à long terme pour accélérer le changement d'un système de gestion de la sécurité de faible capacité vers un système de haute capacité, et l'identification des projets connexes de mise en œuvre.

### 3.2 Rôle de l'agence chef de file

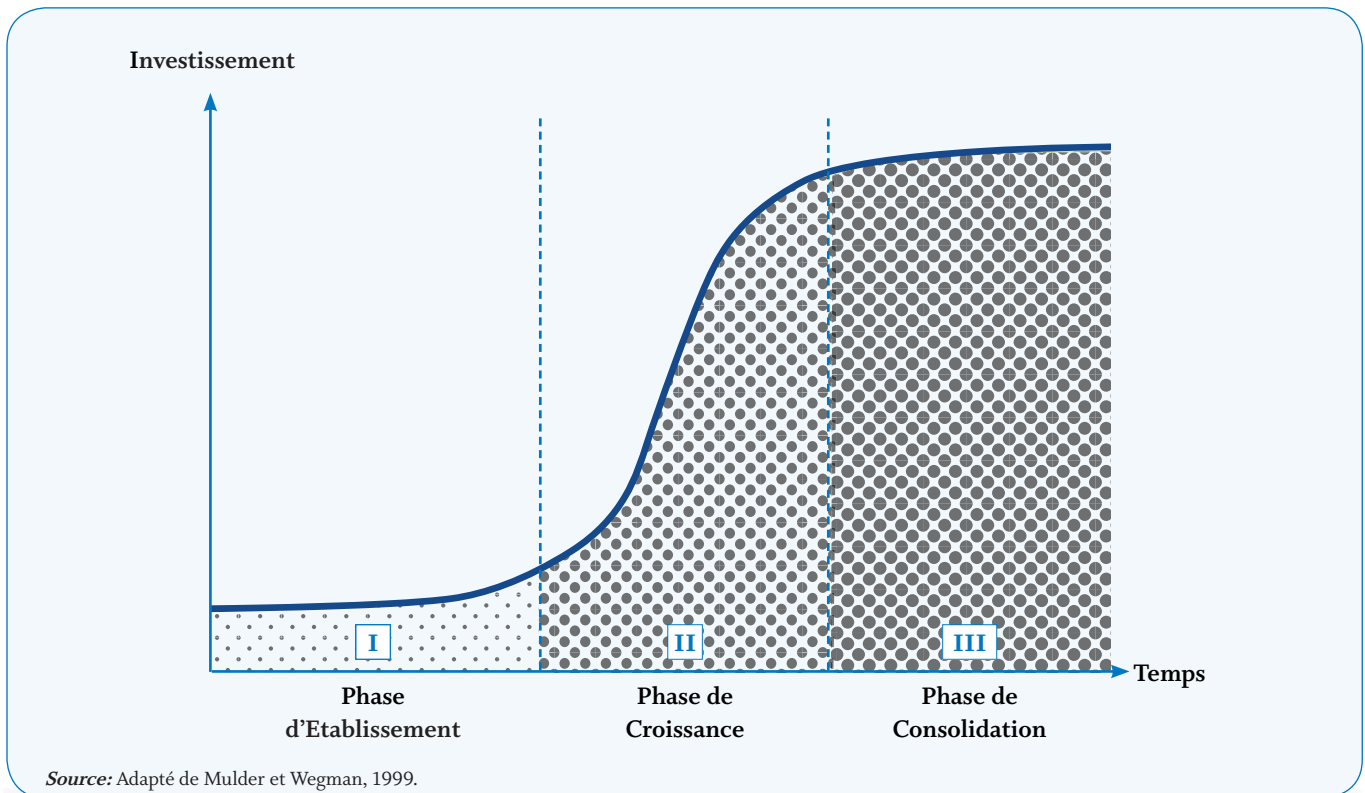
La première et vitale recommandation du *Rapport mondial* concerne l'identification d'une agence chef de file au sein du gouvernement pour guider l'effort national de sécurité routière, jouissant du pouvoir de prendre des décisions, de gérer des ressources et de coordonner les efforts de tous les secteurs participants du gouvernement. Mettre cette recommandation en œuvre à un seul niveau peut paraître assez simple, mais il faut cependant aborder de nombreuses complexités. La gestion de la sécurité routière est une responsabilité multisectorielle, à laquelle les institutions gouvernementales apportent la contribution dominante. La société civile et les entités commerciales partagent aussi des responsabilités de sécurité routière, mais celles-ci sont ancrées dans l'attention aux résultats établie et acceptée dans la stratégie nationale de sécurité routière. Dans ce contexte plus général, il existe une forte possibilité que les responsabilités partagées en matière de sécurité soient submergées par des intérêts concurrents. Une organisation efficace capable d'atteindre les résultats désirés de sécurité routière exige donc une direction forte et, dans les pays se conformant aux bonnes pratiques, ce rôle est joué par une agence gouvernementale chef de file.

L'agence chef de file joue un rôle dominant dans la plupart des fonctions de gestion institutionnelle décrites au Paragraphe 3.1.1, mais dans certains cas, son rôle est davantage un rôle de guide, d'encouragement ou de catalyseur. L'Annexe 2 détaille le rôle de l'agence chef de file. Celle-ci assume au sein du gouvernement la responsabilité de développer la stratégie nationale de sécurité routière et son niveau d'attention aux résultats : la fonction de gestion institutionnelle globale. Elle se charge aussi habituellement de la responsabilité des arrangements de coordination horizontale inter-gouvernementale ; de la coordination verticale des activités locales, nationales et régionales ; de la coordination des partenariats de production entre les parties prenantes du gouvernement, les professionnels, les secteurs non gouvernementaux et commerciaux et les groupes et comités parlementaires ; d'établir un cadre juridique exhaustif ; d'assurer des sources durables de financement annuel et de créer un cadre national pour l'affectation des ressources ; de faire une promotion de haut niveau de la stratégie de sécurité routière auprès du gouvernement et de la société ; d'exécuter le suivi et l'évaluation périodique de la performance de la sécurité routière ; et enfin de diriger la recherche et le développement et le transfert des connaissances.

L'un des principaux livrables de l'examen de la capacité nationale de gestion est l'évaluation du rôle de l'agence chef de file, accompagnée des recommandations pour remédier aux faiblesses identifiées. Les lignes directrices pertinentes sont fournies au Paragraphe 4.2.6. Cependant, si l'examen du rôle de l'agence chef de file peut être clair en ce qui concerne sa contribution à l'efficacité des principales fonctions de gestion institutionnelle, du point de vue organisationnel, ce même rôle peut prendre des formes structurales et procédurales variées, et il n'existe pas de modèle unique préférable. Des exemples de bonnes pratiques sont résumés dans les Annexes 3 et 4.



Graphique 2: Les phases de la stratégie d'investissement



### 3.3 Modèle d'investissement national

Les autres livrables principaux de l'examen de la capacité de gestion nationale abordant les recommandations du *Rapport mondial* sont l'établissement d'une stratégie d'investissement à long terme pour accélérer le processus de changement d'un système de gestion de la sécurité routière de faible capacité à un système de capacité élevée, et l'identification des projets connexes de *Système Sûr*.

#### 3.3.1 Renforcer la capacité de gestion

Les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité dans les pays à revenu faible et moyen représentent un formidable obstacle aux progrès, et donc les fonctions de gestion institutionnelle doivent être renforcées. Une attention clairement définie aux résultats est le plus souvent absente, ce qui se reflète dans le manque de leadership (direction) d'une stratégie ciblée prise en charge par le gouvernement et les agences concernées, et dont les responsabilités et responsabilisations quant à sa réussite soient clairement spécifiées et acceptées. De ce fait, les arrangements de coordination peuvent être inefficaces, la législation de soutien fragmentée, le financement insuffisant et mal ciblé, les efforts de promotion trop étroitement et sporadiquement dirigés vers les groupes critiques d'utilisateurs de la route, les systèmes de suivi et d'évaluation mal développés, et le transfert des connaissances limité. Il n'existe que peu d'information sur les résultats que les arrangements de coordination obtiennent (Bliss, 2004; Fonds mondial pour la Sécurité routière, Banque mondiale, 2007)<sup>4-13</sup>. Renforcer une capacité de gestion de sécurité durable dans ces circonstances exige une stratégie phasée d'investissement à long terme établissant clairement les priorités séquentielles à aborder pour atteindre le niveau désiré d'attention aux résultats.

De même, les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité peuvent aussi devenir évidentes dans les pays à revenu élevé, parce que leur attention aux résultats se dirige vers des niveaux d'ambition encore plus élevés. Par exemple, un examen récent de la sécurité routière en Suède a fait ressortir la nature hautement

avancée de son système de gestion de la sécurité routière par rapport aux références internationales, mais a tout de même conclu qu'il avait besoin d'un renforcement considérable pour atteindre ses ambitieux objectifs d'élimination des décès et blessures graves sur la route (Breen, Howard & Bliss, 2008)<sup>14</sup>. Encore une fois, une stratégie d'investissement à long terme est nécessaire pour mettre en œuvre le niveau désiré d'attention aux résultats. Ainsi que pour les pays à revenu faible et moyen, la stratégie doit être conçue pour surmonter les faiblesses révélées de la capacité, en renforçant premièrement une capacité centrale pour amener les résultats ciblés sous contrôle, puis en augmentant progressivement l'investissement pour accélérer ce renforcement de la capacité et l'atteinte de meilleurs résultats dans tout le réseau routier national, et enfin pour le consolider (Graphique 2)<sup>15</sup>.

Cette approche séquentielle à l'investissement reconnaît les obstacles que cause une faible capacité de gestion de la sécurité, et relève le défi d'accélérer le processus de renforcement institutionnel nécessaire pour gouverner efficacement la production de meilleurs résultats de sécurité. Elle prend aussi en compte l'application à long terme d'actions immédiates et planifie l'augmentation progressive de l'investissement requise pour arriver à une situation durable permettant d'amener les résultats sous contrôle.

En effet, la stratégie d'investissement à long terme est mise en œuvre au moyen d'un programme de projets successifs fondés sur les résultats atteints et sur la capacité de gestion créée au cours du processus. Les conclusions de l'examen de la capacité influenceront l'échelle du financement disponible et aideront à justifier un financement additionnel. Les lignes directrices destinées à assister dans l'établissement d'une stratégie d'investissement à long terme sont présentées au Paragraphe 4.2.7.

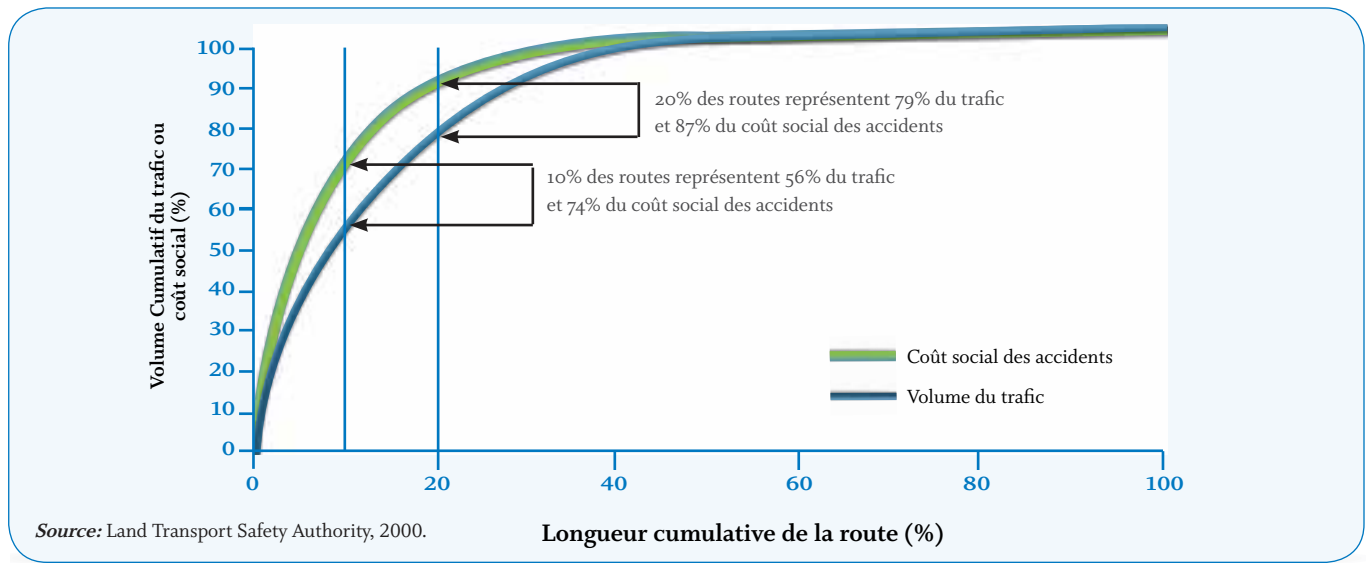
### 3.3.2 L'apprentissage sur le tas

La mise en œuvre réussie de la stratégie d'investissement repose sur une conception des projets destinée à accélérer le transfert des connaissances en matière de sécurité routière aux participants, à renforcer la capacité des partenaires et des parties prenantes participant au projet, et enfin à produire rapidement des résultats qui serviront de mesures de référence en vue de dimensionner un programme de déploiement. Ces lignes directrices se concentrent sur la préparation de projets qui mettent en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement et qui créent la capacité institutionnelle et le retour sur expérience nécessaires pour déployer un vaste programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie d'investissement.

Dans la pratique, l'accélération du transfert de connaissances et du renforcement de la capacité doit se fonder sur un processus d'apprentissage sur le tas soutenu par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles présentés par les faiblesses évidentes à l'échelon national, régional et mondial. Cette approche est exemplifiée par l'orientation de la Banque mondiale vers les projets de sécurité routière de *Système Sûr* visant à ancrer les efforts nationaux de renforcement de la capacité dans des programmes d'investissement systématiques, mesurables et responsabilisés (Bliss, 2004; Fonds mondial pour la Sécurité routière, 2007)<sup>4-13</sup>. Ce changement de focalisation est plus particulièrement pertinent pour les pays à revenu faible et moyen, mais il l'est aussi pour les pays à revenu élevé cherchant à éliminer les obstacles actuels à une performance fondée sur les bonnes pratiques afin de progresser plus rapidement vers le but ultime d'élimination des décès et blessures graves sur la route (Morsink et al, 2005)<sup>16</sup>.

Pour produire des résultats rapides, les projets doivent cibler les points de concentration élevée de tués et de blessés dans le réseau routier afin de maximiser la portée des avantages probables et la certitude de les réaliser. Par exemple, le Graphique 3 illustre la situation dans le réseau routier néo-zélandais, où presque 90% des coûts sociaux se produisent habituellement sur seulement 20% de la totalité du réseau routier. Ceci illustre la réalité que le gros des décès et des blessures se produit habituellement sur une petite portion du réseau et peut donc être ciblé en conséquence. Les situations sont similaires dans les pays à revenu faible et moyen où des données sur les accidents sont disponibles, et cette conclusion reflète simplement la concentration du trafic dans les couloirs et zones critiques du réseau où de grandes vitesses sont permises.

Graphique 3: Cibler le réseau



Y compris en l'absence de données de qualité sur les accidents, il est possible de distinguer les couloirs les plus dangereux en identifiant les volumes élevés de trafic et les couloirs à grande vitesse, où les accidents mortels et les blessures sérieuses peuvent être anticipés. Il est aussi possible d'utiliser des mesures de classification de la sécurité plus exhaustives développées par le Programme européen d'Évaluation des Routes et le Programme international d'Évaluation des Routes (EuroRAP 2005 & 2008; iRAP, 2008)<sup>17, 18, 19</sup>, ainsi que des projets connexes d'identification et des outils d'évaluation pour identifier les couloirs à haut risque et les priorités d'investissement associées (voir Paragraphe 4.3.4 (ii)).

Cibler les couloirs et zones à haut risque avec des interventions spécifiques de sécurité constitue le composant central des projets de *Système Sûr*, et doit être complété par le renforcement de l'agence chef de file et les initiatives connexes de réformes institutionnelles, ainsi que des révisions des politiques nationales si nécessaire, et un composant de suivi et d'évaluation. Les conclusions de l'examen de la capacité nationale aideront à déterminer l'échelle et la nature détaillée du projet.

Les attributs critiques du projet incluent la prise en charge par le gouvernement, la couverture de tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière, le financement adéquat, la responsabilisation des agences quant aux résultats, et la promotion active du projet par les agences participantes, avec un engagement durable à atteindre ses objectifs dans toute leur extension au-delà de la première phase.

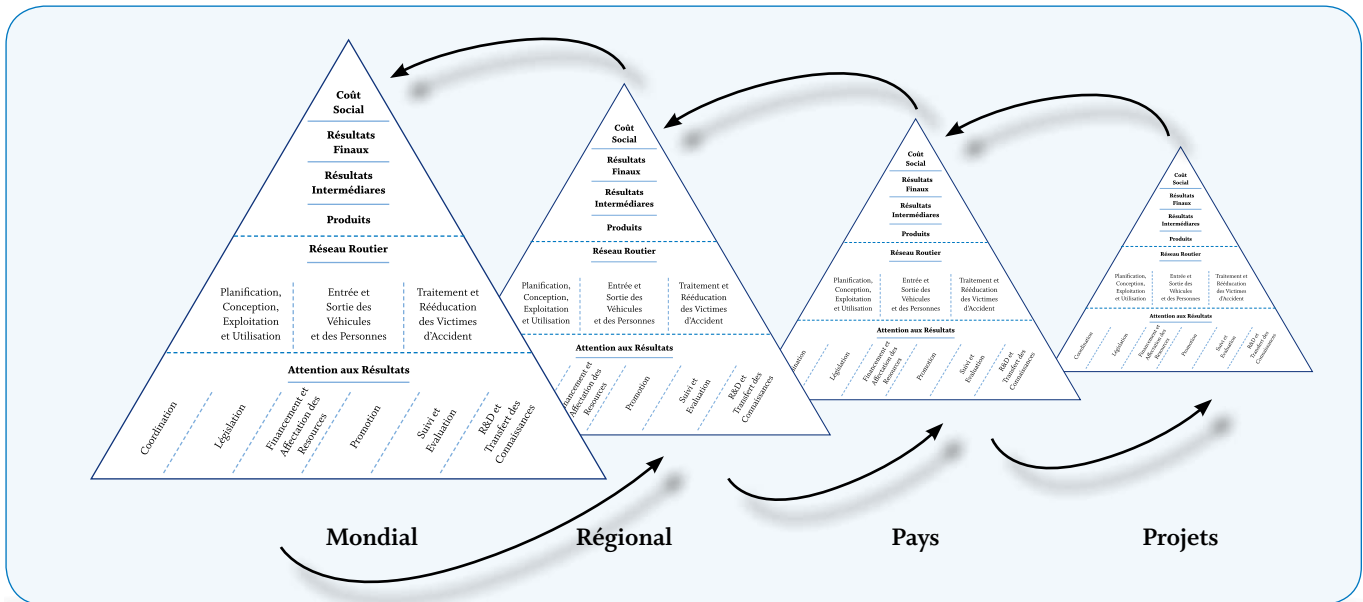
La Section 4.3 contient les lignes directrices destinées à assister dans la préparation du projet.

### 3.4 Renforcer la capacité nationale, régionale et mondiale

Mettre en oeuvre les recommandations du *Rapport mondial* requiert de renforcer la capacité au niveau national, régional et mondial, en créant les ressources et les outils nécessaires pour cibler des initiatives d'une ampleur capable de réduire de manière considérable et durable les pertes en termes de santé mondiale dues au nombre grandissant de tués et de blessés sur la route.

En termes fonctionnels, les systèmes régionaux et mondiaux de gestion de la sécurité routière peuvent être considérés comme analogues au système de gestion de la sécurité routière à l'échelon national (tel que présenté au Paragraphe 3.1), tout comme des projets nationaux bien conçus peuvent être considérés comme abordant tous les éléments d'un système de gestion de la sécurité routière dans un microcosme. Le Graphique 4 montre les relations de renforcement de la capacité au niveau national, régional et mondial, ainsi qu'à

Graphique 4: Renforcer la capacité nationale, régionale et mondiale de gestion de la sécurité routière



l'échelon des programmes et des projets. L'appui et les services régionaux et mondiaux sont canalisés vers les pays, et sont ensuite déployés dans des programmes et projets au niveau national et sous-national. La performance réciproquement améliorée des programmes et des projets contribue aux résultats nationaux, régionaux et mondiaux.

La capacité régionale et mondiale de gestion de la sécurité routière montre des faiblesses similaires à celles déjà évidentes dans les pays à revenu moyen. Il existe en particulier une absence d'attention claire aux résultats, et les responsabilités et responsabilisations institutionnelles régionales et mondiales sont mal définies, à l'exception toutefois de quelques initiatives régionales définissant des cibles. En 2004, la Résolution 56/259 de l'Assemblée générale des Nations unies a assigné à l'Organisation mondiale de la Santé le rôle de coordination des activités de sécurité routière des agences des Nations unies (voir l'Annexe 1). Ceci a eu pour conséquence la création de la Collaboration mondiale des Nations unies en matière de Sécurité Routière, laquelle a fait des progrès dans le domaine de la sensibilisation et est actuellement en train de réviser son rôle de coordination. Le Fonds mondial de Sécurité routière de la Banque mondiale a été établi pour renforcer la capacité de gestion nationale, régionale et mondiale en matière de sécurité routière, et aborde avec succès tous les éléments du système de gestion de la capacité routière à ces niveaux respectifs (Banque mondiale, 2007)<sup>13</sup>. Il sera cependant nécessaire d'augmenter progressivement ses activités pour que le Fonds soit pleinement efficace, ainsi que recommandé par la Commission mondiale pour la Sécurité routière (Commission mondiale pour la Sécurité routière 2006)<sup>20</sup> et par l'appel à l'augmentation du soutien financier du Fonds exprimé dans la Résolution de l'Assemblée générale des Nations unies 62/244 adoptée le 31 mars 2008 (voir l'Annexe 1). D'une manière générale, à l'exception des efforts d'harmonisation des normes mondiales de sécurité véhiculaire et des conventions concernant la signalisation et le marquage, ainsi que de l'émergence d'outils de classement de la sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière, les interventions mondiales et régionales au niveau d'un pays restent de petite échelle et fondées sur une base institutionnelle nécessitant un renforcement considérable. A cet égard, les récentes initiatives de la Banque mondiale et des banques régionales de développement pour harmoniser leurs politiques et pratiques en matière d'infrastructure routière sont prometteuses.

### 3.5 Un cadre intégré de mise en oeuvre

Les lignes directrices suivantes fournissent un cadre intégré pour la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial*. L'accent est mis sur le renforcement des fonctions institutionnelles qui étayent les systèmes efficaces de gestion de la sécurité routière.

Les pays désirant améliorer leur performance en matière de sécurité routière doivent être bien organisés, afin de pouvoir gérer l'obtention de meilleurs résultats d'une manière systématique. La plus haute priorité doit être donnée aux fonctions de gestion institutionnelle, qui sont les fondations sur lesquelles les systèmes de gestion de la sécurité routière sont construits; elles produisent les interventions qui amènent les résultats souhaités. Dans la pratique, le processus de renforcement institutionnel doit être phasé. Durant les étapes formatives, l'attention aux résultats doit être augmentée, et la coordination inter-administrations connexe améliorée. A mesure que les fonctions de gestion institutionnelle deviennent plus efficaces, les fonctions restantes de gestion sont à leur tour renforcées. Finalement, le système de gestion de la sécurité routière opère en mode d'amélioration continue, guidé vers des niveaux toujours plus élevés de performance par les conclusions de ses fonctions de suivi et d'évaluation, de recherche et de développement, et de transfert des connaissances.

Le *Rapport mondial* fait ressortir le rôle fondamental de l'agence chef de file pour assurer le fonctionnement diligent et efficace du système de gestion de la sécurité routière. Une direction responsable et responsabilisée de la sécurité routière à l'échelon national, régional et mondial est vitale pour le succès du système. En l'absence d'une telle direction, les efforts visant par exemple à l'amélioration de la coordination, de la décentralisation et de la promotion des programmes seront souvent illusoire et peu durables. De même, les « plans d'action » préparés sans une agence désignée pour diriger leur mise en œuvre ni base réaliste de financement durable resteront probablement de simples plans sur le papier sans impact positif sur les résultats (voir Encadré 5). Ces lignes directrices abordent donc comme une priorité la première recommandation du *Rapport mondial*, qui requiert l'établissement d'une agence chef de file pour guider l'effort national en matière de sécurité routière, dans un cadre intégrant les cinq autres recommandations (voir la Section 2).

#### Encadré 5: Investissement et capacité institutionnelle

L'investissement durable à long terme est vital pour améliorer les résultats nationaux en matière de sécurité routière, et ces lignes directrices établissent un processus phasé d'investissement qui aborde les faiblesses révélées de la capacité en construisant tout d'abord une capacité centrale pour amener sous contrôle les résultats ciblés de sécurité routière, puis en augmentant progressivement l'investissement pour accélérer ce renforcement de la capacité et l'atteinte de meilleurs résultats dans tout le réseau routier. Ceci doit se fonder sur la pratique à travers un processus d'apprentissage sur le tas appuyé par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que présente une faible capacité institutionnelle. Un exemple de cette approche est la nouvelle orientation de la Banque mondiale vers des projets de sécurité routière de *Système Sûr* visant à ancrer les efforts nationaux de renforcement de la capacité dans des programmes d'investissement systématiques, mesurables et soumis à responsabilisation, et renforçant la capacité de gestion tout en apportant de rapides améliorations à la performance de la sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque ciblés (voir Encadré 6, paragraphe 4.3). Une approche analogue est visible dans la récente réforme à grande échelle et fondée sur preuves du secteur mexicain de la santé, qui a démontré que le comblement de la brèche entre la mise en œuvre d'interventions conformes aux bonnes pratiques et le renforcement de la capacité institutionnelle permettant de les réaliser constitue un élément vital. Le succès de la réforme a été obtenu grâce à la conception d'une stratégie d'investissement utilisant des priorités ciblées d'intervention amenant des résultats mesurables pour faire avancer les réformes institutionnelles du système de santé et renforcer sa structure et ses fonctions générales. (Frenk, 2007)<sup>21</sup>.

Ces lignes directrices insistent sur les exigences auprès des pays à revenu faible et moyen, étant donné que la brèche dans les résultats des pays « riches en matière de sécurité » et « pauvres en matière de sécurité » continue de croître, et qu'il est urgent d'agir pour la combler. Les Annexes 2 à 7 contiennent des études de cas des arrangements institutionnels dans une sélection de pays à revenu élevé se conformant aux bonnes pratiques, pour fournir des références institutionnelles aux pays à revenu faible et moyen cherchant à mettre en œuvre les recommandations du *Rapport mondial*. La situation dans deux pays à revenu moyen où des progrès ont été réalisés dans la gestion de la sécurité routière est également résumée, parce qu'elle exemplifie ce qui peut être réalisé une fois que les pays s'engagent à atteindre des résultats plus ambitieux.

Il est reconnu que les arrangements institutionnels dans les pays à revenu élevé sont complexes, et donc ces lignes directrices s'efforcent au maximum de simplifier leur présentation. Les fonctions de gestion institutionnelle décrites au Paragraphe 3.1.1 sont génériques et concernent tous les pays, indépendamment de leur stade de développement ou de leur performance en matière de sécurité routière. La forme suit la fonction et les études de cas insistent sur l'identification des diverses formes institutionnelles que peuvent prendre les agences chef de file pour traiter les fonctions de gestion institutionnelle identifiées. La complexité des arrangements institutionnels dans les pays à revenu élevé peut être considérée comme un indicateur substitut de succès et d'engagement à investir de manière durable dans la sécurité routière. Dans les pays à revenu faible et moyen cherchant à suivre rapidement et avec succès cette voie de développement, les lignes directrices fournissent un cadre intégré pour démarrer le processus, et dans les pays à revenu élevé, elles peuvent être utilisées comme un guide pour les réformes en cours.

## Références

- <sup>1</sup> Land Transport Safety Authority (2000), *Road Safety Strategy 2010: A Consultation Document*. National Road Safety Committee, Land Transport Safety Authority, Wellington.
- <sup>2</sup> Wegman F (2001). *Transport safety performance indicators*. Conseil européen de la Sécurité des Transports, Bruxelles.
- <sup>3</sup> Koornstra M et al (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>4</sup> Bliss T (2004). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Transport Note No. TN-1, Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>5</sup> Trinca G, Johnston I, Campbell B, Haight F, Knight P, Mackay M, McLean J, Petrucelli E (1988) *Reducing Traffic Injury the Global Challenge*, Royal Australasian College of Surgeons.
- <sup>6</sup> Rumar, K (1999). *Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000*. 1st European Transport Safety Lecture. Conseil européen de la Sécurité des Transports, Bruxelles. <http://www.etsc.be/documents/etsl1.pdf>
- <sup>7</sup> Haddon Jr W (1968). *The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively*. American Journal of Public Health, 58:1431–1438. 33. Henderson M. Science and society.
- <sup>8</sup> Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.
- <sup>9</sup> Wegman F, Aarts L (2006). *Advancing Sustainable Safety*, Leidschendam, SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>10</sup> Wegman F, Elsenaar P (1997). *Sustainable solutions to improve road safety in the Netherlands*. SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>11</sup> Tingvall C (1995). *The Zero Vision*. In: van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. *Transportation, traffic safety and health: the new mobility*. Proceedings of the 1st International Conference, Gothenburg, Sweden Berlin, Springer-Verlag.
- <sup>12</sup> The Committee of Inquiry into Road Traffic Responsibility, (1999). Stockholm, Sweden.
- <sup>13</sup> Fonds mondial pour la Sécurité routière (2007). *Strategic Plan 2006 – 2015*. La Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>14</sup> Breen, J, Howard E, Bliss T (2008). *Independent Review of Road Safety in Sweden*, Jeanne Breen Consulting, Eric Howard and Associates, and the World Bank.
- <sup>15</sup> Mulder J, Wegman F (1999). *A trail to a safer country. Conceptual approaches to road safety policy*, SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>16</sup> Morsink P, Oppe S, Reurings M, Wegman F (2005). *SUNflower+6: Development and application of a footprint methodology for the SUNflower+6 countries*, SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>17</sup> Programme européen d'Évaluation des Routes (2005). *From Arctic to Mediterranean, First Pan-European Progress Report*, Basingstoke, Royaume-Uni.
- <sup>18</sup> Programme européen d'Évaluation des Routes (2008). *Making Europe's Roads Safer: EuroRAP 2007-2009 Initiatives*, Basingstoke, Royaume-Uni.
- <sup>19</sup> Programme international d'Évaluation des Routes (2007). *Getting Organized to Make Roads Safe*, Basingstoke, Royaume-Uni.
- <sup>20</sup> Commission for Global Road Safety (2006). *Make Roads Safe. A New Priority for Sustainable Development*, Commission pour la Sécurité routière mondiale, Londres.
- <sup>21</sup> Frenk, J (2007). *Interactions with International Health Institutions: A Developing Country Perspective*, Global Health Network Global Economic Governance Program, University of Oxford, Oxford, United Kingdom.

# 4

## Lignes directrices pour la mise en oeuvre à l'échelon national

**A** l'échelon national, la mise en oeuvre des recommandations du *Rapport mondial* requiert un cadre intégré qui les traite comme un tout et qui assure que les initiatives de renforcement institutionnel soient correctement phasées et adaptées à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays concerné. Les initiatives émergentes régionales et mondiales visant à aider à l'accélération du transfert des connaissances aux pays à revenu faible et moyen, ainsi que l'augmentation progressive de leurs investissements en sécurité routière, doivent de plus être harmonisées, et les opportunités correspondantes saisies, pour combiner et démultiplier le poids effectif des ressources mobilisées afin d'améliorer les résultats obtenus.

Ces lignes directrices présentent une approche pragmatique conçue pour surmonter les obstacles de capacité institutionnelle empêchant la mise en oeuvre des recommandations du *Rapport mondial*, et prêtent une attention particulière à l'amélioration durable de la performance nationale en matière de sécurité routière. Elles fournissent un cadre pour des actions efficaces, et constituent la version revue et augmentée des lignes directrices contenues dans le Document de Transport de la Banque mondiale TN1, *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, originalement publié en avril 2004 (Bliss, 2004)<sup>1</sup>. Leur examen a pris en compte l'expérience acquise par la Banque mondiale durant les essais et les évaluations de leur mise en oeuvre dans divers pays (Wegman, Snoeren; 2005; Lawrence; 2006; Howard and Breen, 2006 – 2008).<sup>2, 3, 4</sup>

### 4.1 Les étapes de la mise en oeuvre

Le Graphique 5 montre les étapes critiques d'un processus de mise en oeuvre phasé et itératif.

**Etape 1:** Effectuer l'examen de la capacité nationale (recommandation 5 du *Rapport mondial*)

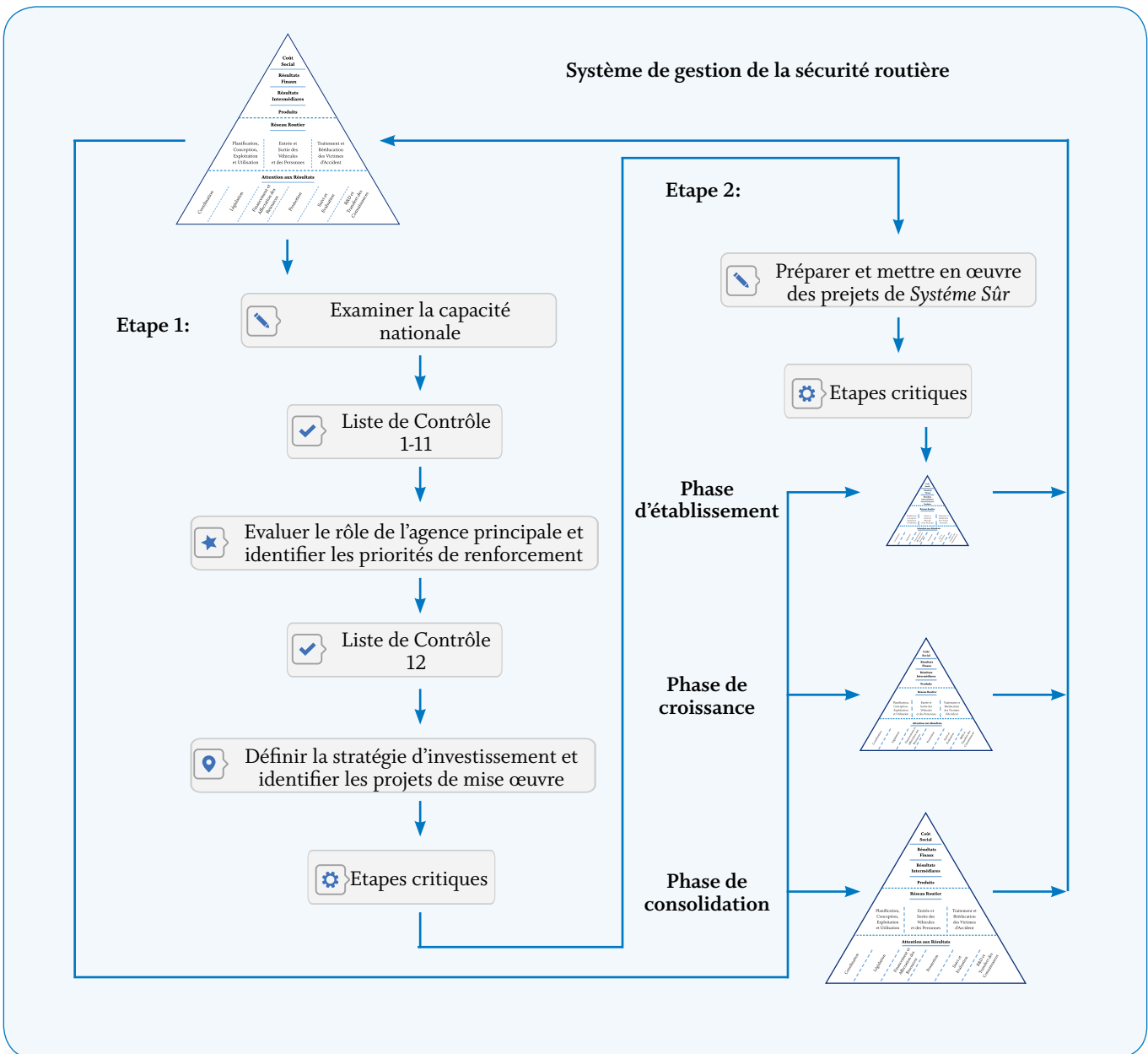
- Evaluer le rôle de l'agence chef de file (recommandation 1 du *Rapport mondial*)
- Définir la stratégie d'investissement et identifier des projets pour lancer la stratégie (recommandations 3 et 4 du *Rapport mondial*)

**Etape 2:** Préparer et mettre en œuvre des projets de *Système Sûr* (recommandations 5 et 6 du *Rapport mondial*)

Ce processus en deux étapes culmine en la préparation et la mise en œuvre de projets conçus pour lancer la stratégie d'investissement et pour établir une capacité centrale de gestion de la sécurité et générer des résultats rapides sur des tronçons du réseau routier sélectionnés pour leurs taux élevés de pertes.

Les projets de la phase d'établissement génèrent la capacité institutionnelle et les références de performance nécessaires pour dimensionner un programme de déploiement en vue de la phase de croissance du renforcement de la capacité institutionnelle. Cette seconde phase accélérée d'investissement vise à créer une capacité suffisante pour soutenir la troisième phase, celle de la consolidation de l'investissement requis pour amener sous contrôle les résultats en matière de sécurité routière conformément au niveau désiré d'attention aux résultats à plus long terme (voir le Graphique 5).

**Graphique 5:** Les étapes de la mise en œuvre





## 4.2 Etape 1: Exécution de l'examen de la capacité nationale

Evaluer et renforcer la capacité nationale de gestion de la sécurité routière est critique pour une mise en œuvre réussie des recommandations du *Rapport mondial*. Les faiblesses de la capacité nationale constituent un formidable obstacle au succès et la question principale est de savoir comment accélérer le processus nécessaire de changement d'une faible vers une forte capacité de gestion institutionnelle capable de gouverner la production de meilleurs résultats en matière de sécurité routière. Les arrangements institutionnels existants doivent être pris en compte, et un processus progressif doit être développé pour assurer que les initiatives de renforcement institutionnel soient correctement phasées et ajustées à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays concerné.

L'exécution de l'examen de la capacité est une étape vitale dans le processus d'adaptation des recommandations du *Rapport mondial* aux circonstances uniques d'un pays, et pour déterminer sa disposition à s'engager à mettre en œuvre les réformes et mesures nécessaires pour amener sous contrôle les résultats en matière de sécurité routière.

L'examen de la capacité nationale comporte neuf étapes distinctes :

1. Etablir les objectifs de l'examen
2. Préparer l'examen
3. Evaluer l'attention aux résultats au niveau du système
4. Evaluer l'attention aux résultats au niveau des interventions
5. Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle
6. Evaluer le rôle de l'agence chef de file et identifier les priorités de renforcement de la capacité
7. Définir la stratégie d'investissement et identifier des projets de mise en œuvre de *Systèmes Sûrs*
8. Confirmer les conclusions de l'examen durant un atelier de haut niveau
9. Finaliser le rapport d'examen

Les lignes directrices suivantes couvrent chacune de ces étapes.

### 4.2.1 Etablir les objectifs de l'examen

Les objectifs génériques de l'examen de la capacité nationale de gestion de la sécurité routière sont de :

- Etablir un cadre multisectoriel intégré pour dialoguer avec les partenaires et parties prenantes nationaux sur les investissements potentiels en sécurité routière.
- Evaluer le contrôle gouvernemental des résultats en matière de sécurité routière et identifier les responsabilités et responsabilisations institutionnelles correspondantes.
- Atteindre un consensus officiel sur les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière et les priorités d'investissement et de renforcement institutionnels destinées à surmonter ces faiblesses.
- Identifier des projets de mise en œuvre de *Système Sûr* pour lancer la stratégie d'investissement.

Des termes de référence spécifiques peuvent être préparés pour aborder ces objectifs conformément aux procédures d'examen de la capacité contenues dans ces lignes directrices.

#### *4.2.2 Préparer l'examen*

Une préparation soignée de l'examen de la capacité nationale de gestion de la sécurité routière est d'importance vitale pour son succès final. Les exigences critiques comprennent :

##### *(i) Un engagement à haut niveau envers la gestion*

Un engagement national de haut niveau vis-à-vis de l'examen doit être garanti, sans lequel ses objectifs ne seront pas atteints. L'examen doit recevoir l'aval approprié du ministère et des directeurs des agences chef de file, ainsi que leur accord de s'engager pleinement dans le processus et d'apporter le soutien nécessaire pour assurer son succès.

##### *(ii) Composition de l'équipe d'examen*

L'examen doit être exécuté par des experts compétents et reconnus à l'échelon international et possédant une bonne expérience en gestion exécutive au niveau national et international. Les compétences en certains aspects particuliers du système de gestion de la sécurité routière seront importantes, mais le critère décisif sera une expérience de haut niveau en gestion et direction stratégiques générales de programmes nationaux de sécurité routière. Ces qualifications sont difficiles à trouver, mais elles sont d'importance capitale pour assurer un dialogue crédible aux niveaux requis pour atteindre rapidement un consensus officiel sur la voie à suivre.

L'expérience a prouvé qu'une petite équipe d'examen peut être efficace, et il est recommandé de limiter l'équipe principale à un maximum de deux directeurs principaux afin de maintenir un dialogue concentré et efficace avec les pays clients.

##### *(iii) Rapport initial pré-examen*

Il est essentiel que le pays client prépare le rapport initial avant l'exécution de l'examen, afin d'établir les éléments fondamentaux du système de gestion de la sécurité routière tel que défini, et de rassembler les données disponibles sur les tendances et les résultats en matière de sécurité routière. Ceci permet de démarrer rapidement l'examen et d'éviter de disperser des ressources importantes pour collecter des données de base et d'information institutionnelle contextuelle qui peuvent être préparées et fournies plus efficacement par le pays client. Ceci permet également à l'équipe d'examen de préparer à l'avance et de raffiner l'axe de ses recherches. Le rapport initial doit être présenté sous forme de résumé exécutif et réunir toute l'information pertinente aisément disponible conformément aux listes de contrôle pour l'examen de la capacité.

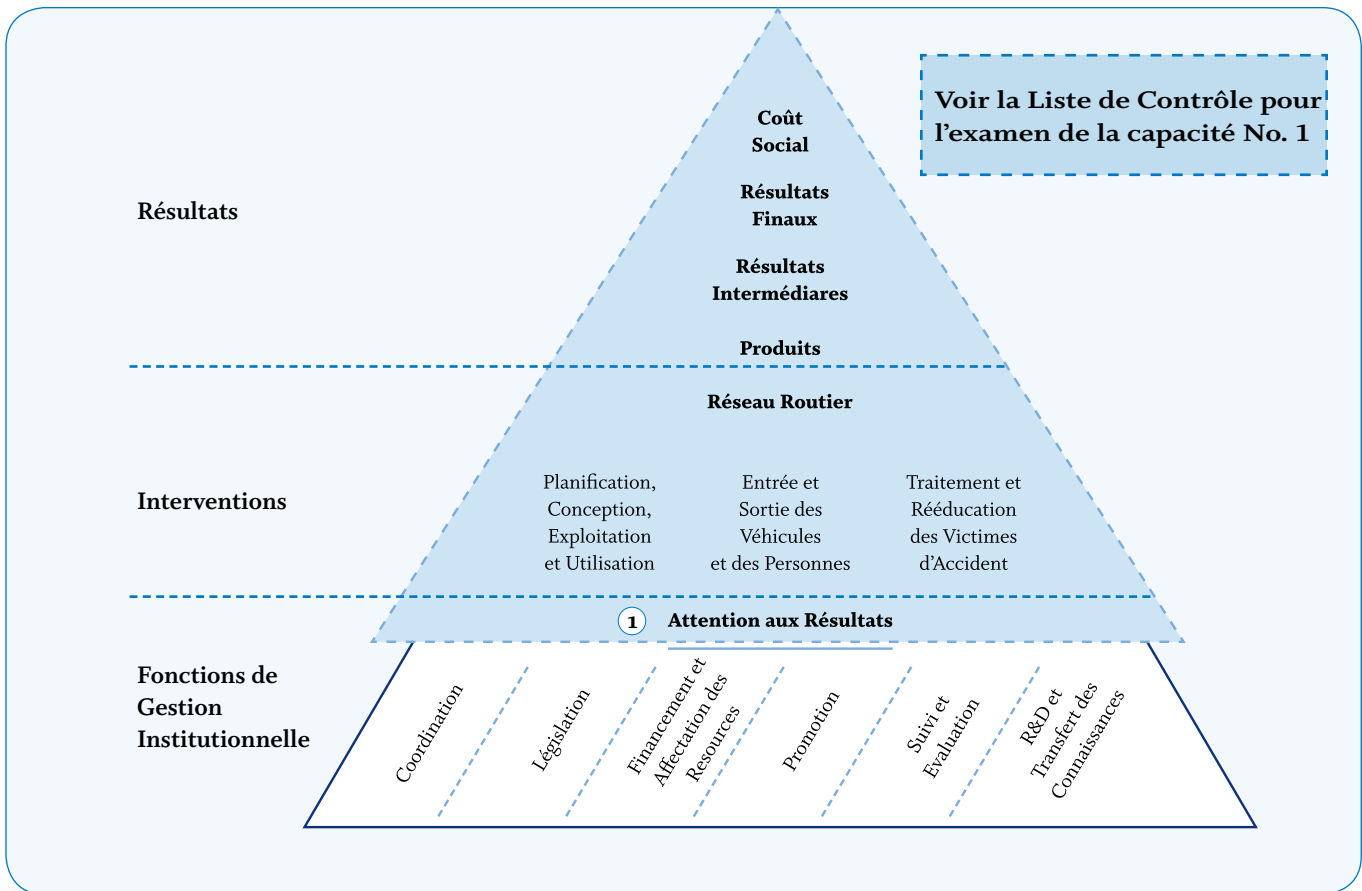
##### *(iv) Calendrier de consultation*

Un calendrier détaillé de consultation doit être établi à l'avance et géré de près au niveau local afin d'assurer le flux continu des réunions et de les reprogrammer selon la disponibilité des cadres supérieurs. L'accès aux ministres, ministres adjoints et cadres supérieurs doit être assuré et jouir d'une haute priorité. Dans l'idéal, ces réunions devraient être programmées au début et à la fin de l'examen afin d'assurer que l'équipe d'examen obtienne une idée claire des préoccupations et difficultés nationales et puisse les intégrer dans ses activités d'examen, pour finalement en rendre compte. Des services de transport et d'interprétation de bonne qualité, ainsi que d'autres services administratifs doivent être disponibles pour faciliter le travail de l'équipe d'examen.

### 4.2.3 Evaluer l'attention aux résultats au niveau du système

Le système de gestion de la sécurité routière profilé à la Section 3.1 fournit le cadre pour l'exécution de l'examen de la capacité nationale. Le Graphique 6 montre l'évaluation de cette capacité en termes de l'attention portée aux résultats au niveau du système. La Liste de contrôle 1 qui suit établit ce niveau d'évaluation globale pour les trois catégories d'intervention.

**Graphique 6:** Evaluer l'attention aux résultats au niveau du Système



La Liste de contrôle 1 doit être appliquée systématiquement, et constitue une fondation pour l'exploration plus poussée et détaillée des questions pertinentes au moyen des Listes de contrôle 2 à 12. Cette première phase de l'analyse ne contient pas de questions détaillées, et les réviseurs doivent utiliser leurs connaissances et leur expérience pour explorer les divers thèmes en profondeur. Par exemple, pour poser des questions sur les diverses sources de données sur la performance en matière de sécurité routière, il sera important d'explorer des thèmes tels que les méthodes de collection des données, les mesures prises pour assurer la qualité, et les taux d'enregistrement des accidents mortels et des blessures graves. Ces thèmes peuvent faire l'objet de recherches plus détaillées lors des étapes suivantes.

## Liste de contrôle 1: attention aux résultats au niveau du système

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des estimations de coût social des accidents sont-elles disponibles ?				
Des données sur les accidents mortels et les blessures graves sur la route sont-elles aisément disponibles ?				
Les risques encourus par les usagers ont-ils été identifiés ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conducteurs ?</li> <li>• Passagers ?</li> <li>• Motocyclistes ?</li> <li>• Piétons ?</li> <li>• Cyclistes ?</li> <li>• Enfants ?</li> <li>• Autres ?</li> </ul>				
Une vision pour l'amélioration à long terme de la performance en matière de sécurité routière a-t-elle été officiellement établie ?				
Des cibles nationales et régionales pour une meilleure performance en matière de sécurité routière ont-elles été établies ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cibles de coûts sociaux ?</li> <li>• Cibles de résultats finaux ?</li> <li>• Cibles de résultats intermédiaires ?</li> <li>• Cibles de résultats d'interventions ?</li> <li>• Cibles de groupes vulnérables ?</li> <li>• Cibles industrielles ?</li> <li>• Autres cibles ?</li> </ul>				
Toutes les agences responsables de l'amélioration de la sécurité routière ont-elles été identifiées, et sont-elles formellement tenues pour responsables des résultats atteints afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoroutes ?</li> <li>• Police ?</li> <li>• Transport ?</li> <li>• Planification ?</li> <li>• Justice ?</li> <li>• Santé ?</li> <li>• Education ?</li> <li>• Autres ?</li> </ul>				
Les responsabilités de l'industrie, de la communauté et des entreprises quant à l'amélioration de la performance de la sécurité routière ont-elles été clairement définies, afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Des révisions de la performance sont-elles régulièrement exécutées pour évaluer les progrès et apporter des améliorations afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Une agence chef de file a-t-elle été formellement établie pour diriger l'effort national en matière de sécurité routière afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Le rôle de l'agence chef de file est-il défini dans la législation et/ou dans des documents de politique et dans des accords de performance annuelle afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				

**Notes**

*Il est important d'examiner les risques encourus par les différents groupes d'utilisateurs de la route, à l'aide de données disponibles auprès des agences chargées des autoroutes, de la police, des hôpitaux, et d'autres sources. Il est également important de localiser et de classer les tronçons du réseau routier ayant les concentrations les plus élevées d'accidents mortels et de blessures graves, dans toute la hiérarchie des routes urbaines ainsi qu'interurbaines. Là où les données sont déficientes ou simplement non disponibles, des consultations extensives avec les groupes pertinents peuvent être nécessaires pour identifier les groupes d'utilisateurs les plus vulnérables et pour localiser les tronçons les plus dangereux du réseau. Le meilleur point de départ pour ces discussions est le secteur de la santé, en particulier auprès du personnel des services d'urgence qui s'occupent des victimes d'accident durant la phase pré-hôpital.*

*La question des niveaux acceptables et réalisables de sécurité et des responsabilités et responsabilisations qui en découlent doit être abordée aux plus hauts niveaux des agences et des ministères, en particulier ceux des secteurs du transport et de la santé. Dans ce dialogue, il est important d'identifier l'échelle des pertes de santé au niveau national dues à des accidents de voiture, comparée à d'autres causes d'accidents et de blessures graves dans le pays concerné.*

Après l'évaluation de l'attention aux résultats au niveau du système, la capacité doit être évaluée en termes de l'attention nationale prêtée aux résultats au niveau des interventions, des fonctions de gestion institutionnelle, et du rôle de l'agence chef de file, à l'aide des Listes de contrôle 2 à 12 ci-dessous. En fin de compte, la question principale à traiter est de savoir comment accélérer le processus de changement d'une faible à une forte capacité de gestion institutionnelle pour gouverner la production des résultats désirés en matière de sécurité routière.

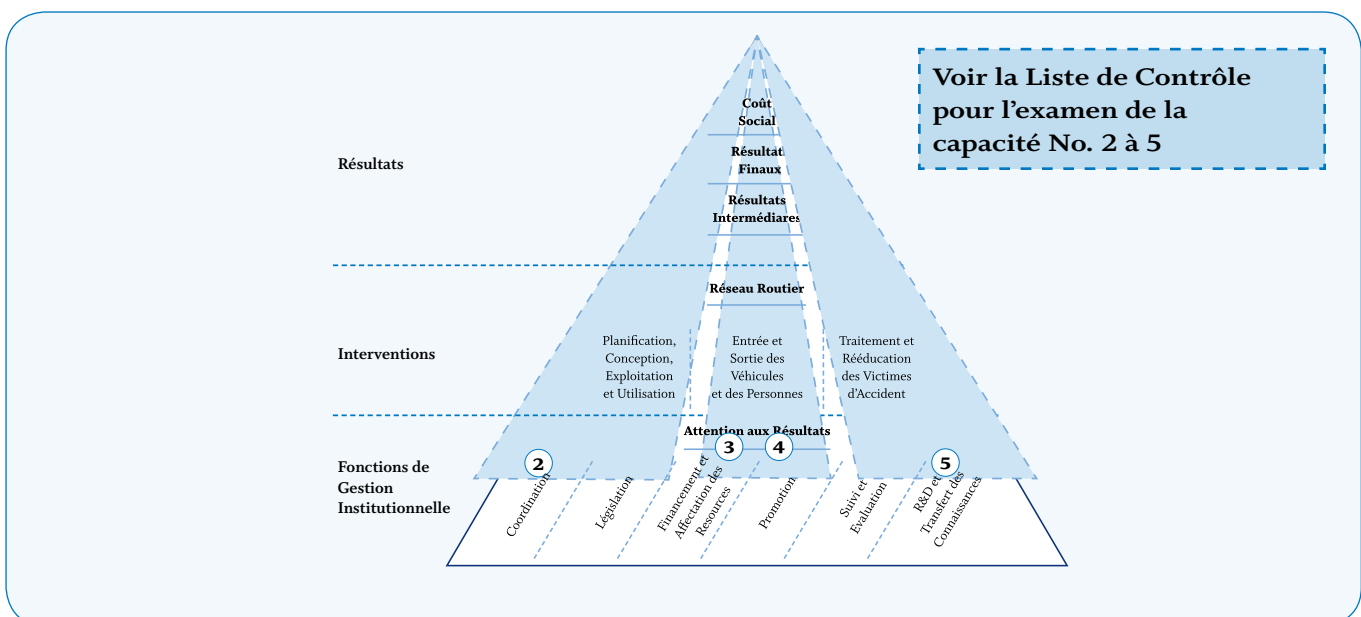
Les conclusions des Listes de contrôle doivent être interprétées à l'aide de jugement expert en gestion de la sécurité routière. Si les réponses aux questions sont principalement « non » ou « en attente », il est clair que la capacité du pays est faible. Dans le cas d'un grand nombre de situations « en attente » ou « partiel », là encore la capacité est faible, mais il existe des signes évidents de renforcement, ce qui devrait être reconnu et encouragé. Ce n'est que dans le cas d'une prédominance des réponses « oui » que la capacité peut être considérée comme forte. Il sera important de rechercher le consensus sur l'évaluation effectuée pour tout élément particulier du système de gestion de la sécurité routière objet de l'évaluation globale. Dans le contexte des ateliers de travail, ceci peut se faire sous forme de feuille de notes par groupe pour refléter les opinions professionnelles reçues dans le pays concerné (voir Paragraphe 4.2.8). Il est à signaler qu'un système de Liste de contrôle électronique pour enregistrer les réponses des réviseurs est actuellement en cours de développement. Ceci permet de créer facilement les feuilles de notes et d'améliorer le classement de la capacité. La version pilote a catégorisé la réponse « partiel » en trois degrés de partialité, à savoir faible, moyen et élevé.

#### 4.2.4 Evaluer l'attention aux résultats au niveau des interventions

Le Graphique 7 montre la phase du processus d'examen de la gestion qui évalue la capacité de gestion de la sécurité routière en termes de son attention aux résultats au niveau des interventions. Les Listes de contrôle 2 à 5 ci-dessous visent à établir ce niveau d'évaluation pour chacune des trois catégories d'interventions (Voir Encadré 3, Paragraphe 3.1.2).

Les interventions abordent la planification, la conception, l'opération et l'utilisation sûre du réseau routier ; les conditions dans lesquelles les usagers peuvent l'utiliser en toute sécurité ; et le traitement et rééducation sûres des victimes d'accident. Elles établissent de plus des normes et règles spécifiques pour cette sécurité et visent à assurer leur application.

**Graphique 7:** Evaluer l'attention aux résultats au niveau de l'intervention



**Liste de Contrôle 2:** Planification, conception, opération et utilisation du réseau routier

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des normes et règles de sécurité exhaustives et leurs cibles de performance associées ont-elles été établies pour la planification, la conception, l'opération et l'utilisation des routes afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Routes nationales ?</li> <li>• Routes provinciales ?</li> <li>• Routes régionales ?</li> <li>• Voies urbaines ?</li> </ul>				
Les limites officielles de vitesse sont-elles alignées avec les principes de conception de <i>Systèmes Sûrs</i> afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Routes nationales ?</li> <li>• Routes provinciales ?</li> <li>• Routes régionales ?</li> <li>• Voies urbaines ?</li> </ul>				
Pour chaque catégorie de routes (nationales, régionales, provinciales, urbaines), les régimes d'application sont-ils en place afin d'assurer le respect des normes et règles spécifiées de sécurité en vue d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation de l'impact de la sécurité routière ?</li> <li>• Gestion de la vitesse ?</li> <li>• Audit de la sécurité routière ?</li> <li>• Gestion de l'alcool au volant ?</li> <li>• Inspection de la sécurité routière ?</li> <li>• Gestion du port de la ceinture de sécurité ?</li> <li>• Gestion des points noirs ?</li> <li>• Gestion du port du casque ?</li> <li>• Gestion de la sécurité du réseau ?</li> <li>• Gestion de la fatigue au volant ?</li> </ul>				
Est-ce que les normes et règles spécifiées et les régimes d'application qui en découlent abordent clairement les priorités de sécurité des groupes d'utilisateurs les plus vulnérables afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Est-ce que les normes et règles de sécurité spécifiées et les régimes d'application qui en découlent se comparent favorablement aux bonnes pratiques internationales ?				

Une attention particulière doit être accordée aux normes de sécurité établies pour la conception des routes et la mesure dans laquelle elles sont clairement définies au sein d'une hiérarchie de routes et répondent aux risques identifiés encourus par les usagers. Il est également important de vérifier que des audits de sécurité soient effectués afin d'assurer l'application de ces normes, et aussi que des enquêtes et inspections soient régulièrement faites aux fins de maintenance et d'identification des risques. L'application policière des normes et règles de sécurité doit être soigneusement examinée. Une attention particulière doit être accordée aux pratiques policières opérationnelles ciblant les comportements dangereux tels que l'alcool au volant et le non-port de ceintures de sécurité et de casques. De même, l'application policière de la sécurité dans les opérations de transport commercial, aussi bien pour le fret que pour les passagers, doit être révisée. Il est de la plus haute importance d'évaluer si l'échelle générale des initiatives d'application policière est suffisante pour assurer une application efficace. L'expérience dans les pays se conformant aux bonnes pratiques indique qu'environ 20% du total des budgets policiers sont réservés aux activités stratégiques de police de la route, en particulier celles fondées sur des opérations de dissuasion. La mesure dans laquelle les campagnes d'éducation et de sensibilisation des usagers de la route sont conçues pour appuyer les initiatives d'application policière doit aussi être évaluée.

**Note**

Chaque pays aura bien sûr défini sa propre hiérarchie, et les catégories de routes évaluées doivent être adaptées en conséquence. La Liste de contrôle est une indication de la couverture de réseau requise.

**Liste de contrôle 3: Entrée et sortie des véhicules sur le réseau routier**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des normes et règles de sécurité exhaustives et leurs cibles de performance associées ont-elles été établies pour gouverner l'entrée et la sortie des véhicules et des équipements de sécurité associés sur le réseau routier afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules privés ?</li> <li>• Véhicules commerciaux ?</li> <li>• Véhicules de transport public ?</li> <li>• Casques motocyclettes ?</li> <li>• Casques bicyclettes ?</li> </ul>				
Pour chaque catégorie de véhicules et d'équipement de sécurité (privé, commercial, public, casque), des régimes d'application sont-ils en place pour assurer le respect des normes et règles de sécurité spécifiées afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certification véhicule ?</li> <li>• Inspection véhicule ?</li> <li>• Certification casque ?</li> </ul>				
Est-ce que les normes et règles spécifiées et les régimes d'application qui en découlent abordent clairement les priorités de sécurité des groupes d'usagers les plus vulnérables afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Est-ce que les normes et règles de sécurité spécifiées et les régimes d'application qui en découlent se comparent favorablement aux bonnes pratiques internationales ?				

**Notes**

*Dans le cas du contrôle des entrées et des sorties, les normes de sécurité et les régimes d'application correspondants pour les véhicules et les usagers doivent être évalués en profondeur.*

*Les normes de sécurité des véhicules sont importantes pour les utilisateurs de véhicules et les usagers vulnérables. L'examen des procédures pour leur application doit être une précondition à leur entrée dans le parc véhiculaire. Ces normes peuvent être liées aux caractéristiques de sécurité active (par exemple, contrôle électronique de la stabilité, éclairage et perceptibilité) ainsi qu'aux caractéristiques de sécurité passive (par exemple, protection contre l'impact frontal et latéral, protection des piétons, des cyclistes et des motocyclistes, et ceintures de sécurité).*

*Les normes établies par les pays chefs de file en matière de sécurité routière (les Etats-Unis, le Japon et l'Europe) fournissent une référence utile pour évaluer les politiques nationales. Les classements en matière de sécurité de la performance des nouvelles voitures dans des essais de collision fournissent une référence utile pour évaluer la qualité du parc véhiculaire national.*

**Liste de contrôle 4: Entrée et sortie des usagers sur le réseau routier**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des normes et règles de sécurité exhaustives et leurs cibles de performance associées ont-elles été établies pour gouverner l'entrée et la sortie des usagers sur le réseau routier afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?  <b>Conducteurs et passagers privés ?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voitures ?</li> <li>• Véhicules lourds ?</li> <li>• Scooters ?</li> <li>• Motocyclettes ?</li> </ul> <b>Conducteurs commerciaux ?</b> <b>Conducteurs de transport public ?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxis ?</li> <li>• Bus ?</li> <li>• Véhicules non motorisés ?</li> </ul>				
Pour chaque catégorie de conducteur (privé, commercial, public), des régimes d'application sont-ils en place pour assurer l'adhérence aux normes et règles de sécurité spécifiées afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tests de conduite ?</li> <li>• Contrôles routiers ?</li> </ul>				
Est-ce que les normes et règles spécifiées et les régimes d'application qui en découlent abordent clairement les priorités de sécurité des groupes d'usagers les plus vulnérables afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jeunes conducteurs ?</li> <li>• Conducteurs âgés ?</li> <li>• Conducteurs commerciaux ?</li> <li>• Conducteurs de transport public ?</li> </ul>				
Est-ce que les normes et règles de sécurité spécifiées et les régimes d'application qui en découlent se comparent favorablement aux bonnes pratiques internationales ?				

**Note**

La mesure dans laquelle les normes de délivrance des permis de conduire prennent en compte les risques plus élevés d'accidents des conducteurs novices ou âgés doit aussi être révisée.

**Liste de contrôle 5: Traitement et rééducation des victimes d'accident sur le réseau routier**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des normes et règles de sécurité exhaustives et leurs cibles de performance associées ont-elles été établies pour gouverner le traitement et la rééducation des victimes d'accidents sur le réseau routier afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pré-hôpital ?</li> <li>• Hôpital ?</li> <li>• Soins à long terme ?</li> </ul>				
Pour chaque catégorie de conducteur (privé, commercial, public), des régimes d'application sont-ils en place pour assurer l'adhérence aux normes et règles de sécurité spécifiées afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Est-ce que les normes et règles spécifiées et les régimes d'application qui en découlent abordent clairement les priorités de sécurité des groupes d'usagers les plus vulnérables afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				

**Note**

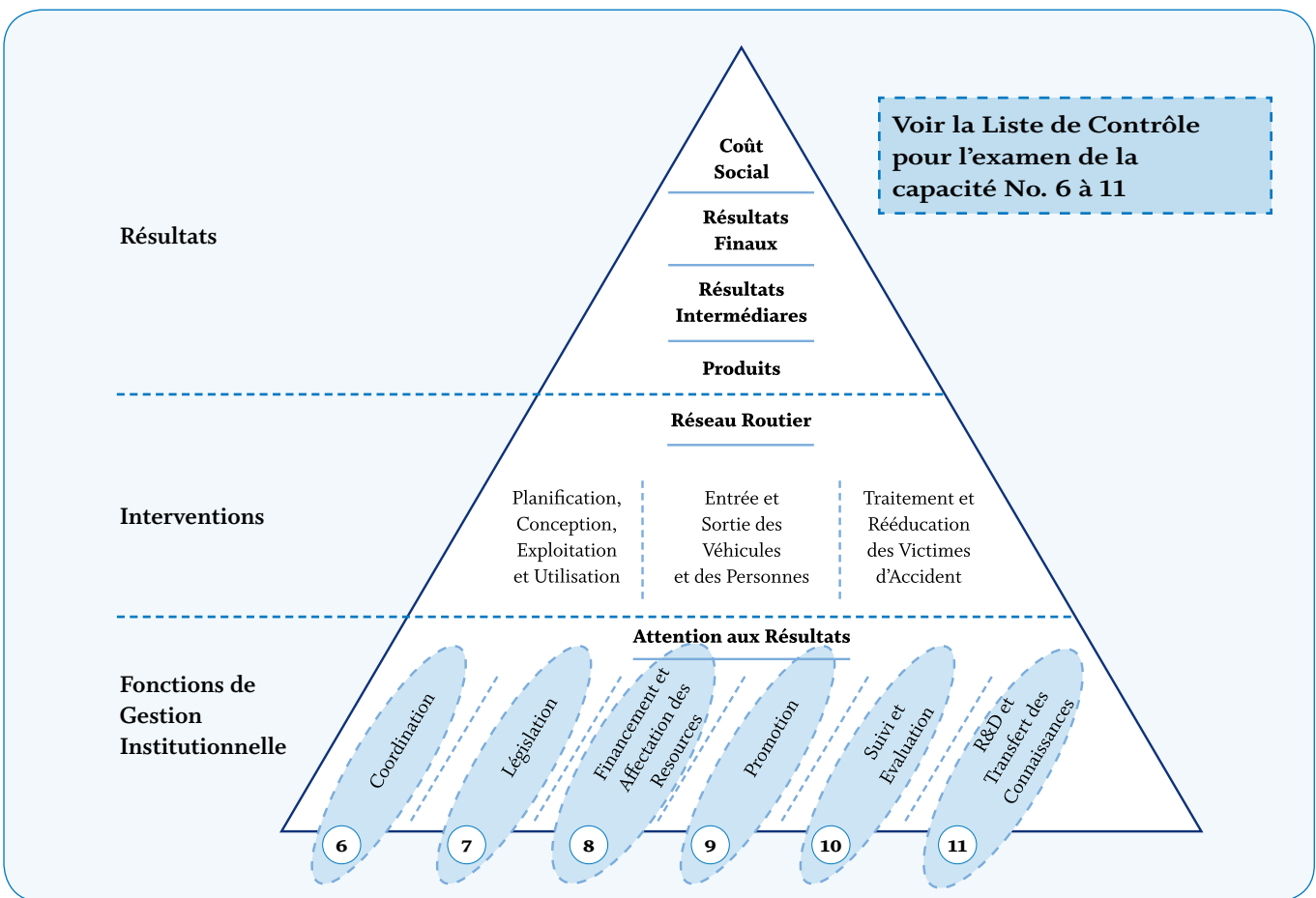
Les services post-accident méritent une attention spéciale, en particulier dans les pays à revenu faible ou moyen, où la performance en matière de sécurité routière est faible et où des rapports coût-avantages élevés peuvent être attendus de l'amélioration des services d'urgence et de rééducation.



#### 4.2.5 Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle

Le Graphique 8 montre la phase du processus d'examen de la capacité qui évalue la capacité de gestion de la sécurité routière en termes de son attention aux résultats au niveau des fonctions subordonnées de gestion institutionnelle. Les Listes de contrôle 6 à 11 établissent ce niveau d'évaluation, qui aborde la contribution vitale des fonctions subordonnées de gestion institutionnelles au niveau désiré d'attention aux résultats, ce qui est déjà décrit à la Section 3.1 et sera examiné en profondeur à l'Annexe 2.

**Graphique 8:** Evaluer l'attention aux résultats au niveau des fonctions de gestion institutionnelle



Il est important d'analyser chaque fonction de gestion institutionnelle et d'explorer ses liens avec les interventions identifiées et leurs résultats attendus. Les questions des Listes de contrôle assurent ce niveau d'analyse et doivent être scrupuleusement suivies.

**Liste de contrôle 6: Coordination**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Les interventions sont-elles coordonnées horizontalement entre les agences afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Les interventions sont-elles coordonnées verticalement entre les agences municipales, provinciales, régionales et nationales afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Des partenariats solides de délivrance entre les agences, l'industrie, les communautés et le secteur commercial ont-ils été établis afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Des comités parlementaires ainsi que des procédures de soutien au processus de coordination ont-ils été établis afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				

**Note**

*Il existe peut-être des entités nationales de coordination, mais à moins que leurs membres n'incluent des agences pleinement responsabilisées et financées chargées de la sécurité routière, l'expérience suggère qu'elles ne seront pas efficaces. Plus spécifiquement, dans les pays se conformant aux bonnes pratiques, ces entités de coordination sont habituellement une extension des agences chefs de file responsabilisées, qui les contrôlent et les utilisent comme plateformes pour mobiliser les ressources et coordonner les partenariats multisectoriels afin de les concentrer sur l'atteinte des résultats agréés.*

**Liste de contrôle 7: Législation**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Les instruments législatifs et les procédures de soutien aux interventions, ainsi que les fonctions de gestion institutionnelle sont-ils suffisants pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Les instruments législatifs et les procédures de soutien aux interventions, ainsi que les fonctions de gestion institutionnelle sont-elles régulièrement révisées et réformées pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				

**Note**

*Il est probable que des qualifications spécialisées seront nécessaires pour réviser la législation en matière de sécurité routière. Cela dépendra de la complexité des codes juridiques et de la mesure dans laquelle ils ont été structurés ou restructurés pour consolider la législation antérieure. Typiquement, les législations en matière de sécurité routière traitent des normes et règlements de sécurité pour les routes, les véhicules et les usagers – et de leur application – mais elles ont souvent évolué avec le temps, sans dispositions adéquates de concordances.*

**Liste de contrôle 8: Financement et affectation des ressources**

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des mécanismes de financement durable destinés à soutenir les interventions et les fonctions de gestion institutionnelles ont-ils été mis en place pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget central ?</li> <li>• Fonds routier ?</li> <li>• Droits ?</li> <li>• Autres sources ?</li> </ul>				
Des procédures formelles d'affectation des ressources destinées à soutenir les interventions et les fonctions de gestion institutionnelle ont-elles été mises en place pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût-efficacité ?</li> <li>• Coût-avantages ?</li> </ul>				
Existe-t-il une Valeur d'une Vie Statistique officielle et une valeur correspondante des blessures pour guider les décisions d'affectation des ressources ?				
Les mécanismes de financement et les ressources destinées à soutenir les interventions et les fonctions de gestion institutionnelle sont-elles suffisantes pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				

**Note**

*Identifier et quantifier le financement total alloué aux agences chargées de la sécurité routière peut être difficile, en particulier si le financement fait partie des budgets de secteurs plus larges. Cependant, il est important de chercher une confirmation du haut niveau des sources, des processus et des niveaux de budget.*

## Liste de contrôle 9: Promotion

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
La sécurité routière est-elle régulièrement encouragée afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vision et objectifs généraux ?</li> <li>• Interventions spécifiques ?</li> <li>• Groupes spécifiques ciblés ?</li> </ul>				

## Liste de contrôle 10: Suivi et évaluation

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
Des systèmes durables sont-ils en place pour collecter et gérer les données sur les accidents de voiture, les résultats en termes de décès et de blessures, et tous les facteurs liés à l'environnement routier/véhiculaire/ d'usagers pour chaque catégorie de route (nationale, régionale, provinciale, municipale) afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Des systèmes durables sont-ils en place pour collecter et gérer les données sur le trafic dans le réseau routier, les vitesses permises, les taux de port de la ceinture de sécurité et du casque pour chaque catégorie de route (nationale, régionale, provinciale, municipale) afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Des enquêtes régulières de classement de la sécurité sont-elles effectuées pour assurer la qualité du respect des normes et règlements spécifiés pour chaque catégorie de route (nationale, régionale, provinciale, municipale) afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation des risques ?</li> <li>• Notes de protection des routes ?</li> </ul>				
Des systèmes pour collecter et gérer les données sur la quantité et la qualité de production des interventions sont-ils en place pour chaque catégorie de route (nationale, régionale, provinciale, municipale) afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traitement d'ingénierie de sécurité ?</li> <li>• Opérations policières ?</li> <li>• Activités éducatives ?</li> <li>• Activités promotionnelles ?</li> <li>• Formation des conducteurs ?</li> <li>• Mise à l'épreuve des véhicules ?</li> <li>• Services médicaux d'urgence ?</li> </ul>				
Pour chaque catégorie de véhicules et d'équipements de sécurité (privé, commercial, public, casques), des enquêtes régulières et systématiques de classement de la sécurité sont-elles effectuées pour assurer la qualité du respect des normes et règlements spécifiés afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation de la sécurité des véhicules ?</li> <li>• Mise à l'épreuve des casques ?</li> </ul>				
Des systèmes pour le suivi et l'évaluation de manière régulière de la performance en matière de sécurité routière par rapport à des cibles sont-ils en place afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?				
Tous les participants (agences, partenaires extérieurs et parties prenantes) ont-ils un accès ouvert à toutes les données collectées ?				

## Liste de contrôle 11: Recherche et développement et transfert des connaissances

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
<p>Une stratégie nationale de recherche et de développement en matière de sécurité routière a-t-elle été établie afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteurs de véhicule ?</li> <li>• Facteurs d'autoroute ?</li> <li>• Facteurs humains ?</li> <li>• Facteurs institutionnels ?</li> <li>• Autres facteurs ?</li> </ul>				
<p>Une organisation nationale indépendante de recherche en matière de sécurité routière a-t-elle été établie afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteurs de véhicule ?</li> <li>• Facteurs d'autoroute ?</li> <li>• Facteurs humains ?</li> <li>• Facteurs institutionnels ?</li> <li>• Autres facteurs ?</li> </ul>				
<p>Des démonstrations et des programmes pilotes ont-ils été conduits afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteurs de véhicule ?</li> <li>• Facteurs d'autoroute ?</li> <li>• Facteurs humains ?</li> <li>• Facteurs institutionnels ?</li> <li>• Autres facteurs ?</li> </ul>				
<p>Les mécanismes et les médias sont-ils en place pour diffuser les conclusions de la recherche et du développement nationaux en matière de sécurité routière afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conférences ?</li> <li>• Séminaires ?</li> <li>• Formation ?</li> <li>• Journaux ?</li> <li>• Autres ?</li> </ul>				

#### 4.2.6 *Evaluer le rôle de l'agence chef de file et identifier les priorités de renforcement de la capacité*

La première et capitale recommandation du *Rapport mondial* concernait l'identification d'une agence chef de file au sein du gouvernement destinée à guider l'effort national en matière de sécurité routière, ayant l'autorité de prendre des décisions, de gérer des ressources et de coordonner les efforts de tous les secteurs participants du gouvernement. Le rôle vital de l'agence chef de file dans la direction et l'appui à la production de meilleurs résultats en matière de sécurité routière est esquissé à la Section 3.2, et l'Annexe 2 offre davantage de détails opérationnels.

Cette phase de l'examen de la capacité de gestion de la sécurité routière requiert une évaluation du rôle de l'agence chef de file, ainsi que des recommandations pour corriger les faiblesses révélées. Elle est étroitement liée aux procédures et aux conclusions des étapes précédentes couvertes par les Listes de contrôle 1 à 11. La Liste de contrôle 1 présentée au Paragraphe 4.2.3 détermine si une agence chef de file a été formellement établie ou non pour diriger l'effort national en matière de sécurité routière. Elle évalue aussi si son rôle a été défini dans la législation et/ou dans des documents de politique et des accords de performance annuelle afin d'obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats. Dans la mesure où les réponses à ces questions sont affirmatives, il peut être conclu que le pays concerné prend la question au sérieux et se trouve en train de construire une plateforme solide pour une action durable. Cependant, il ne doit pas être supposé que l'absence d'une agence chef de file formelle signifie que les fonctions de l'agence chef de file ne sont pas traitées. Des éléments informels de ces fonctions peuvent être effectivement exécutés, et la question de savoir si ceci est le cas ou non doit être soigneusement explorée.

La capacité nationale de gestion de la sécurité routière d'assurer effectivement le rôle de l'agence chef de file doit être soigneusement évaluée, et la Liste de contrôle 12 ci-dessous aborde cette phase d'évaluation. Les questions sont directement liées au rôle détaillé de l'agence chef de file tel que décrit dans l'Annexe 2, à laquelle il est conseillé de se reporter abondamment.

Dans les pays adhérents aux bonnes pratiques, l'agence chef de file (ou l' (les) agence(s) chef de file informelle(s)) joue(nt) un rôle prédominant dans la plupart des fonctions de gestion institutionnelle ainsi que décrit au Paragraphe 3.1.1, bien que parfois elle(s) puisse(nt) adopter un rôle plutôt de guidance, d'encouragement et de catalyseur. L'agence chef de file assume au sein du gouvernement la responsabilité du développement de la stratégie nationale de sécurité routière et de son attention aux résultats : la fonction globale de gestion institutionnelle. Elle assume aussi habituellement la responsabilité des arrangements de coordination horizontale inter-gouvernementale ; de la coordination verticale entre les activités locales, régionales et nationales ; de la coordination des partenariats de délivrance entre les partenaires du gouvernement et les parties prenantes, les professionnels, les secteurs non gouvernementaux et commerciaux et les groupes et comités parlementaires ; d'assurer un cadre juridique exhaustif ; d'assurer des sources durables de financement annuel et de créer un cadre rationnel d'affectation des ressources ; d'assurer une promotion de haut niveau de la stratégie de sécurité routière entre le gouvernement et la société ; d'effectuer le suivi et l'évaluation périodiques de la performance en matière de sécurité routière, et enfin de diriger la recherche et le développement et le transfert des connaissances.

## Liste de contrôle 12: rôle de l'agence chef de file et fonctions de gestion institutionnelle

Questions	Oui	Partiel	En attente	Non
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion d'attention aux résultats ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En évaluant la performance actuelle de la sécurité routière à travers une révision stratégique de haut niveau ?</li> <li>• En adoptant une vision à grande portée et à long terme de la sécurité routière ?</li> <li>• En analysant ce qui pourrait être réalisé à moyen terme ?</li> <li>• En établissant des cibles quantitatives par consentement mutuel dans tout le partenariat chargé de la sécurité routière ?</li> <li>• En établissant des mécanismes pour assurer la responsabilisation de tout le partenariat quant aux résultats ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de coordination ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination horizontale dans tout le gouvernement central ?</li> <li>• Coordination verticale depuis le niveau central vers les niveaux locaux et régionaux du gouvernement ?</li> <li>• Existe-t-il des partenariats spécifiques de délivrance entre le gouvernement, les organisations non gouvernementales, la communauté et le commerce au niveau central, régional et local ?</li> <li>• Existe-t-il des relations parlementaires au niveau central, régional et local ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de législation ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En révisant la portée du cadre juridique ?</li> <li>• En développant la législation nécessaire pour la stratégie en matière de sécurité routière ?</li> <li>• En consolidant la législation ?</li> <li>• En assurant des ressources législatives pour la sécurité routière ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de financement et d'affectation aux ressources ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En assurant des sources durables de financement ?</li> <li>• En établissant des procédures pour guider l'affectation des ressources à tous les programmes de sécurité ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de promotion ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotion d'une vision ou objectif à longue portée en matière de sécurité routière ?</li> <li>• Défense et promotion à haut niveau ?</li> <li>• Promotion multisectorielle d'interventions efficaces et du partage des responsabilités ?</li> <li>• Direction par l'exemple au moyen de politiques intérieures de sécurité routière ?</li> <li>• Développement et appui aux programmes de classification de la sécurité et à la publication de leurs résultats ?</li> <li>• Exécution d'une campagne publicitaire nationale ?</li> <li>• Encouragement à la promotion au niveau local ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de suivi et d'évaluation ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En établissant et en soutenant les systèmes de données pour établir et suivre les cibles de production et de résultats intermédiaires et finaux ?</li> <li>• En effectuant une révision de la stratégie nationale et de la performance en matière de sécurité routière ?</li> <li>• En procédant à toutes les adaptations nécessaires pour atteindre les résultats désirés ?</li> </ul>				
<p>Est-ce que l'agence chef de file (ou l'(les) agence(s) de facto) contribuent effectivement à la fonction de gestion de recherche et développement et de transfert des connaissances ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En développant la capacité pour la recherche et le transfert des connaissances multidisciplinaires ?</li> <li>• En créant une stratégie et un programme annuel nationaux de sécurité routière ?</li> <li>• En assurant des sources de financement durable pour la recherche en matière de sécurité routière ?</li> <li>• En assurant la formation et l'échange professionnel ?</li> <li>• En établissant des lignes directrices de bonnes pratiques ?</li> <li>• En établissant des projets de démonstration ?</li> </ul>				

Ainsi que déjà signalé au Paragraphe 4.2.3, les conclusions des listes de contrôle doivent être interprétées sur la base d'un jugement expert provenant d'une profonde expérience en matière de gestion de la sécurité routière au niveau national. Si les réponses aux questions des Listes de contrôle 1 à 12 sont principalement « non » ou « en attente », il est clair que la capacité nationale est très faible. Dans le cas d'un nombre important de réponses « en attente » ou « partielles », là encore la capacité est faible, mais les signes de son renforcement en cours sont évidents, et doivent être reconnus et encouragés. Ce n'est que lorsqu'il existe une prédominance des réponses « oui » que la capacité peut être considérée comme forte.

Cette même approche interprétative doit être utilisée pour évaluer spécifiquement la capacité de l'agence chef de file, et trois grands niveaux de ces agences peuvent être identifiés, comme suit :

### *(i) Faible capacité de l'agence chef de file*

Si les réponses aux questions sur l'agence chef de file de la Liste de contrôle 1 sont « non », « en attente » ou « partiel », et principalement « non » ou « en attente » pour toutes les questions de la Liste de contrôle 12, la capacité de l'agence chef de file du pays peut être considérée comme faible.

### *(ii) Capacité élémentaire de l'agence chef de file*

Si les réponses aux questions sur l'agence chef de file de la Liste de contrôle 1 sont « oui » ou « oui » et « non », et principalement « en attente » ou « partiel » pour toutes les questions de la Liste de contrôle 12, la capacité de l'agence chef de file du pays peut être considérée comme élémentaire.

Ici un jugement prudent est nécessaire. Il peut être raisonnable de définir la capacité d'une agence chef de file nationale comme « élémentaire » même si les réponses aux questions sur l'agence chef de file de la Liste de contrôle 1 sont « non », s'il est clair que, bien que d'une manière informelle, le rôle de l'agence chef de file est partiellement et efficacement rempli. En réalité, ce jugement doit être assez facile à établir, étant donné que les situations de capacité « faible » et « avancée » reflètent des extrêmes pouvant être clairement identifiés, la catégorie « élémentaire » se trouvant entre ces stades.

### *(iii) Capacité avancée de l'agence chef de file*

Si les réponses aux questions sur l'agence chef de file de la Liste de contrôle 1 sont « oui », et principalement « oui » et « partiel » pour toutes les questions de la Liste de contrôle 12, il peut être considéré que la capacité de l'agence chef de file nationale est avancée.

Il est probable que les conclusions de l'évaluation de la capacité du rôle de l'agence chef de file reflèteront celles du système national de gestion de la sécurité routière dans son ensemble. Cependant, il est possible d'envisager une situation dans laquelle la capacité élémentaire de l'agence chef de file soit en train d'émerger dans le contexte d'une capacité nationale de gestion de la sécurité routière plus faible, et donc le classement de la capacité de l'agence chef de file sera supérieur à celui de la capacité nationale de gestion de la sécurité routière.

**Tableau 2:** Priorités de renforcement de l'agence chef de file

Niveau de la capacité	Priorités de renforcement de l'agence chef de file
Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Désigner l'agence chef de file</li> <li>• Etablir et équiper entièrement un petit secrétariat de l'agence chef de file</li> <li>• Opérationnaliser des groupes de coordination</li> <li>• Confirmer la stratégie nationale d'investissement dans la sécurité routière</li> <li>• Identifier un(des) projet(s) pour lancer la stratégie d'investissement</li> <li>• Mettre en oeuvre, suivre et évaluer le(s) projet(s)</li> <li>• Préparer et approuver un programme national de déploiement</li> </ul>
Elémentaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer et refocaliser le secrétariat</li> <li>• Renforcer et refocaliser les groupes de coordination</li> <li>• Augmenter la stratégie nationale d'investissement</li> <li>• Préparer des cibles quantitatives de performance</li> <li>• Affiner les responsabilités et responsabilisations de l'agence</li> </ul>
Avancé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réviser les fonctions, formes, structures et processus de l'agence chef de file</li> <li>• Réformer et restructurer l'agence principale</li> <li>• Augmenter la stratégie nationale d'investissement</li> <li>• Etablir de nouvelles cibles plus ambitieuses.</li> </ul>

#### (iv) Identifier les priorités de renforcement de l'agence chef de file

Le niveau évalué de la capacité peut être utilisé pour identifier les priorités de renforcement de l'agence chef de file (voir Tableau 2).

Les conclusions de l'évaluation du rôle de l'agence chef de file seront cruciales pour déterminer les priorités et l'échelle de la stratégie nationale d'investissement et des projets connexes de mise en œuvre de celle-ci, ainsi que détaillé dans les Sections 4.2.7 et 4.3 ci-dessous.

Il est important que toute initiative conçue pour améliorer la performance nationale en matière de sécurité routière soit centrée sur le rôle de l'agence chef de file et motivée par l'objectif fondamental de renforcer le leadership national, conformément à la priorité donnée à ces aspects par la recommandation principale globale du *Rapport mondial*. La direction nécessaire pour délivrer des programmes, et une gestion efficace des projets et des fonctions de coordination inter-agences doivent faire l'objet d'une attention particulière.

La délivrance efficace des fonctions centrales de gestion institutionnelle peut être assurée par des formes structurelles et procédurales diverses d'agence chef de file, et il n'existe pas de modèle préférable pouvant être identifié et recommandé. Les Annexes 3 et 4 résument des exemples de bonnes pratiques.

#### 4.2.7 Enoncer la stratégie d'investissement et identifier les projets de mise en œuvre de Système Sûr

Cette phase de l'examen de la capacité nationale aborde les troisième et quatrième recommandations du *Rapport mondial*, qui concernent l'énoncé d'une stratégie d'investissement à long terme pour accélérer le processus de changement d'une faible à une forte capacité de gestion de la sécurité routière et des options connexes de mise en œuvre. Les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière dans les pays à revenu faible et moyen représentent un formidable obstacle aux progrès et donc, d'une manière générale, les fonctions de gestion institutionnelle ont besoin d'être renforcées. De même, les faiblesses de la capacité de gestion de la sécurité routière peuvent aussi devenir évidentes dans les pays à revenu élevé, à mesure que leur attention aux résultats se tourne vers des niveaux encore plus élevés d'ambition. Dans les deux cas, une stratégie d'investissement doit être conçue pour surmonter les faiblesses inhérentes de la capacité, premièrement en établissant une capacité centrale pour amener sous contrôle les résultats en matière de sécurité routière, ensuite en augmentant progressivement l'investissement afin d'accélérer le renforcement de la capacité dans tout le réseau routier, et enfin en la consolidant de manière durable (voir Paragraphe 3.3.1).

Cette approche phasée à l'augmentation progressive de l'investissement reconnaît les obstacles constitués par une faible capacité de gestion de la sécurité, et relève le défi d'accélérer le processus nécessaire de renforcement institutionnel requis pour gouverner efficacement la production de meilleurs résultats en matière de sécurité routière. En effet, la stratégie d'investissement à long terme est mise en œuvre par un programme de projets successifs fondé sur les résultats obtenus et sur la capacité de gestion créée au cours du processus.

L'accélération du transfert des connaissances et le renforcement de la capacité doivent être fondés sur un processus d'apprentissage sur le tas soutenu par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que constituent les faiblesses évidentes à l'échelon mondial, régional et national. La mise en œuvre réussie de la stratégie d'investissement repose sur la conception de projets accélérant le transfert aux participants des connaissances en matière de sécurité routière, renforçant la capacité des partenaires et des parties prenantes participants, et produisant rapidement des résultats qui fourniront des mesures de référence pour dimensionner un programme de déploiement.



### *(i) Identifier les sources de financement*

Ces lignes directrices se concentrent sur la préparation de projets de *Système Sûr* mettant en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement, renforçant la capacité institutionnelle, et créant le retour sur expérience en vue du déploiement d'un vaste programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie. Ceci présuppose la disponibilité d'un financement suffisant, dont les sources potentielles doivent être identifiées avant que la stratégie d'investissement ne soit définie d'une manière détaillée. Dans les pays à revenu faible et moyen, les sources de financement incluront la Banque mondiale et d'autres banques d'investissement. Dans tous les pays, les budgets principaux, les fonds routiers et les droits pour les services routiers peuvent jouer un rôle prépondérant. Il est important de déterminer dès le début la nature de l'enveloppe budgétaire générale et de planifier les activités futures dans les limites de ces paramètres. Les conclusions de l'examen de la capacité aideront à influencer l'échelle de financement disponible et à assister dans la préparation des justifications pour un financement supplémentaire.

### *(ii) Déterminer l'ordre séquentiel des investissements*

Les conclusions de l'examen de la capacité influenceront aussi l'ordre séquentiel de la stratégie d'investissement à long terme requise pour accélérer le processus de changement d'un système de gestion de la sécurité de faible capacité à un système de forte capacité.

Pour chaque élément du système de gestion de la capacité routière (ainsi que décrit à la Section 3.1), la voie du changement d'une faible à une forte capacité peut être tracée conformément aux phases d'établissement, de croissance et de consolidation de la stratégie d'investissement, ainsi que décrit au Paragraphe 3.3.1 et dans le Graphique 3. Le Tableau 3 présente un cadre générique pour guider ce processus d'investissement phasé.

Les outils d'établissement de cibles étayeront la quantification à long terme de la stratégie d'investissement, et en l'absence de données de bonne qualité sur la sécurité routière, le processus d'estimation sera nécessairement rudimentaire. L'approche suggérée est d'établir des estimations stratégiques des cibles de résultats et des besoins d'investissements, fondées sur les données disponibles, et de commencer ensuite le processus de raffiner ces cibles à l'aide d'investissements tactiques et du suivi et de l'évaluation connexes dans des couloirs de démonstration et des zones urbaines à haut risque. Les conclusions de l'évaluation fourniront ensuite un retour sur expérience permettant l'établissement de cibles nationales à long terme plus crédibles ainsi que le raffinement des besoins d'investissement correspondants.

Pour établir une stratégie d'investissement à long terme, il est important pour le pays concerné d'avoir une vision claire des résultats attendus à la fin de l'horizon de planification, et une claire compréhension de la manière de les atteindre. Le désir d'amener les résultats de sécurité routière sous contrôle de manière durable dictera la forme de cette vision. Il est recommandé, aux fins de planification, de considérer trois phases successives d'environ cinq ans chacune, et couvrant l'établissement, la croissance et la consolidation de cette stratégie d'investissement. Toutefois, ceci n'est offert qu'à titre indicatif, parce que de nombreux pays peuvent souhaiter avancer plus vite dans la phase d'établissement, ce qui, là où la capacité est raisonnable et peut être renforcée rapidement, doit être encouragé. Il est cependant à retenir qu'un horizon de 15 ans pour amener sous contrôle les résultats en matière de sécurité routière est ambitieux, et présente des défis considérables pour les pays à revenu faible et moyen.

Durant la phase d'établissement, il est important de prendre en charge la situation de la sécurité routière dans des couloirs et des zones à forte densité d'accidents, afin de démontrer ce qu'il est possible de réussir et de rassembler le retour sur expérience, en vue de dimensionner un programme de déploiement durant la phase de croissance. Il est également important, durant la phase d'établissement, d'effectuer des révisions détaillées de tous les domaines montrant une faiblesse de capacité et d'établir les systèmes de gestion de données nécessaires pour gouverner le réseau tout entier. Les réformes hautement prioritaires doivent aussi être mises en œuvre durant cette période, et plus particulièrement celles dont les avantages mettent longtemps à se matérialiser, comme par exemple l'amélioration des normes de sécurité véhiculaire.

Tableau 3: Ordre séquentiel des investissements

Élément du système	Phase de renforcement de la capacité et exemples d'initiatives prioritaires		
	Etablissement	Croissance	Consolidation
Résultats	Etablir des cibles quantitatives de performance pour les couloirs et zones de démonstration à haut risque	Etablir des cibles nationales quantitatives (voir Encadré 4)	Décentraliser les cibles nationales aux régions, provinces et districts
Interventions	Mettre en œuvre des mesures multisectorielles exhaustives dans des couloirs de démonstrations et zones urbaines à haut risque ciblés(voir Encadrés 6 à 9)	Mettre en œuvre des mesures multisectorielles exhaustives dans les couloirs de démonstrations et zones urbaines à haut risque restants dans tout le réseau routier	Maintenir les mesures multisectorielles exhaustives dans tout le réseau routier, et élargir les cibles à des routes de moindre risque
	Réviser et comparer à l'échelon international les politiques et interventions en matière de sécurité routière, et commencer la mise en œuvre des réformes	Mettre en œuvre les réformes en cours en matière de politiques et d'interventions de sécurité routière, et introduire de nouvelles mesures en accordance avec les bonnes pratiques internationales	Réviser et comparer à l'échelon international les politiques et les interventions de sécurité, et mettre en œuvre les réformes
Fonctions institutionnelles de gestion	Etablir le rôle et les fonctions de l'agence principale et les arrangements connexes de coordination (voir Encadré 10)	Renforcer et refocaliser le rôle et les fonctions de l'agence chef de file, et les arrangements connexes de coordination	Réviser et réformer le rôle et les fonctions de l'agence chef de file et les arrangements connexes de coordination
	Gérer, suivre et évaluer les résultats en matière de sécurité routière dans les couloirs et zones de démonstration à haut risque	Gérer, suivre et évaluer les résultats en matière de sécurité routière dans les couloirs et zones urbaines à haut risque sur tout le réseau routier	Elargir la plateforme de suivi et d'évaluation aux résultats de sécurité aux routes de moindre risque du réseau
	Réviser et comparer à l'échelon international les fonctions de gestion, et commencer la mise en œuvre des réformes	Mettre en œuvre les réformes en cours des fonctions de gestion institutionnelle	Réviser et réformer les fonctions de gestion institutionnelle
	Commissionner l'établissement ou la modernisation d'un système national d'analyse des accidents	Diffuser les données sur la performance de la sécurité routière obtenues par le système national d'analyse des accidents, et assurer l'accès ouvert au système par tous les partenaires et parties prenantes	Moderniser le système national d'analyse des accidents et élargir ses capacités de suivi de la performance

Durant la phase de croissance, les priorités vitales sont de mettre en place un cadre solide de gestion de la performance pour toutes les agences participantes, de déployer à l'échelon national des programmes ciblés de sécurité routière dans tous les tronçons à haut risque du réseau routier, et de mettre en œuvre toutes les conclusions des comparaisons d'interventions et des révisions de politiques.

Durant la phase de consolidation, les priorités critiques sont de décentraliser le cadre de gestion de la performance aux régions, provinces et départements, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer la diligence et l'efficacité opérationnelles et de gestion, ainsi que pour rechercher de futures innovations en matière de sécurité routière.

### *(iii) Identifier des projets de Système Sûr pour mettre en œuvre la stratégie d'investissement*

Ces lignes directrices se concentrent sur la préparation de projets destinés à mettre en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement, et à renforcer la capacité institutionnelle et le retour sur expérience dans le but de déployer un vaste programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie d'investissement.

Les détails de ces projets seront déterminés par les conclusions de l'examen de la capacité. Cependant, leurs composants principaux doivent être profilés selon les exemples du Tableau 3, qui montre l'ordre séquentiel approprié des investissements au cours des phases identifiées nécessaires pour accélérer efficacement le processus de changement d'un système de gestion de la sécurité routière faible à un système de forte capacité.

La Section 4.3 ci-dessous contient les lignes directrices pour assister dans l'identification et la préparation des projets.

#### *4.2.8 Confirmer les conclusions dans un atelier de travail de haut niveau*

Un atelier de travail doit être planifié et programmé en tant qu'élément formel du processus d'examen de la capacité, en vue de confirmer et d'intégrer les conclusions des revues contenues dans les Listes de contrôle 1 à 12, et d'aborder toute question non résolue ou non identifiée durant le processus d'examen.

L'atelier doit chercher à réunir toutes les parties, dans un contexte multisectoriel permettant d'aborder tous les éléments pertinents du système de gestion de la sécurité routière, dans l'esprit d'un partenariat stratégique et d'un partage des responsabilités cherchant à améliorer les résultats en matière de sécurité routière. Dans ce type d'environnement, il serait utile de réviser et de rechercher confirmation des conclusions de l'examen et de préparer une liste de contrôle sous forme de « feuille de notes » reflétant le consensus professionnel atteint (voir Section 4.2.3).

Il est important que l'atelier complémente les objectifs généraux de l'examen tels qu'énoncés au Paragraphe 4.2.1, et se concentre principalement sur l'exploration du rôle de l'agence chef de file et les dimensions générales d'une stratégie nationale d'investissement à court, moyen et long terme, plutôt que de créer chez les parties prenantes critiques l'espoir d'une rapide définition de projets dans lesquels elles pourraient avoir des intérêts spécifiques.

#### *(i) Participants*

Toutes les agences et autres parties prenantes et partenaires consultés durant le processus d'examen doivent être représentés lors de l'atelier, à un niveau exécutif et de prise de décision, afin d'assurer que des accords pertinents et obligatoires sur les conclusions de l'examen et les questions pouvant en découler soient atteints.

Tous les efforts possibles doivent être faits pour assurer que les officiels de fait et les autres représentants consultés durant le processus d'examen acceptent de participer à l'atelier de travail. Les représentants remplaçants doivent être brièvement informés sur le processus ayant précédé l'atelier et sur les conclusions et les accords atteints.

#### *(ii) Procédures*

L'atelier doit être conçu pour faire avancer le processus d'examen en corroborant les connaissances acquises durant ce processus et en se fondant sur celles-ci pour explorer plus en profondeur les priorités de renforcement institutionnel et d'investissement nécessaires pour remédier aux faiblesses identifiées de la capacité de gestion de la sécurité routière.

Il est important que l'atelier ait une présidence indépendante, afin d'assurer la certitude de tous les participants que le processus est impartial et concentré sur les objectifs de l'examen plutôt que sur les intérêts de toute partie prenante ou groupe de parties prenantes. Par exemple, dans le cas d'examens antérieurs financés par la Banque mondiale, il s'est révélé efficace que l'atelier soit présidé par un représentant de haut niveau du Bureau régional de la Banque mondiale.

### *(iii) Atteindre le consensus officiel sur les conclusions de l'examen*

Un premier avant-projet des conclusions de l'examen doit être préparé avant l'atelier, et son résumé mis à disposition de tous les participants à l'atelier. Il est présumé que les partenaires et parties prenantes pertinentes aient déjà discuté les conclusions principales avant l'atelier, ce qui fait partie du processus de rédaction de l'avant-projet.

En particulier, l'avant-projet de conclusions de l'examen doit évaluer le rôle de l'agence chef de file et le renforcement de sa capacité, si nécessaire, et définir les grandes lignes d'une stratégie d'investissement proposée, qui doit être dans la mesure du possible examinée plus en profondeur et finalisée au cours de l'atelier.

Durant l'atelier, tous les efforts possibles doivent être faits en vue d'atteindre un consensus officiel sur les détails des conclusions de l'examen et sur la direction stratégique que le pays doit prendre afin d'améliorer ses résultats en matière de sécurité routière.

En particulier, il sera important d'arriver à un accord sur les responsabilités et responsabilisations connexes, et plus spécialement celles de l'agence chef de file, et sur les priorités de renforcement institutionnel et d'investissement en programmes et projets pour surmonter les faiblesses agréées de la capacité de gestion de la sécurité routière.

### *4.2.9 Finaliser le rapport d'examen*

Pendant la dernière phase d'examen, un avant-projet de rapport présentant les conclusions de l'examen de la capacité doit être transmis à tous les participants et autres parties intéressées au sein du gouvernement, pour commentaires et approbation.

### 4.3 Etape 2 : Préparer et mettre en œuvre les projets de *Système Sûr*

A la suite de l'examen de la capacité nationale, la seconde étape du processus est de préparer des projets de sécurité routière pour lancer la stratégie d'investissement identifiée. La réussite de leur mise en œuvre repose sur une conception accélérant le transfert des connaissances en matière de sécurité routière afin de renforcer la capacité des entités participantes, et de produire rapidement des résultats qui fourniront des mesures de référence en vue de dimensionner un programme de déploiement.

Ces lignes directrices se concentrent sur la préparation de projets mettant en œuvre la phase d'établissement de la stratégie d'investissement, renforçant la capacité institutionnelle, et rassemblant le retour sur expérience, pour permettre le déploiement d'un plus large programme d'initiatives durant la phase de croissance de la stratégie d'investissement (voir le Paragraphe 4.2.7 (ii) antérieure, et le Tableau 3). Le principe général est que les projets doivent intégrer des caractéristiques de *Système Sûr* (voir Encadré 6), et être conçus pour couvrir tous les éléments du système de gestion de la sécurité routière, ainsi que défini à la Section 3.1 et au Tableau 3, et à la Section 4.2.7 (ii), et aussi pour refléter le changement dans l'attention portée aux résultats dans le but d'éliminer les décès et les blessures graves sur la route, (voir Paragraphe 3.1.4 (iv)).

L'ordre séquentiel général du processus de préparation du projet est crucial pour la réussite de la mise en œuvre du projet. La première priorité est de préparer le concept du projet, sur la base des conclusions de l'examen de la capacité nationale, qui doit être suffisamment exhaustive pour définir à grandes lignes tous les composants, les partenariats et les résultats désirés. La deuxième et la troisième priorité sont d'atteindre un consensus sur les arrangements de gestion du projet et sur les procédures de suivi et d'évaluation. La préparation de la conception détaillée ne doit commencer qu'une fois l'accord atteint sur le concept général du projet, les résultats qu'il prétend obtenir, et la manière dont ces derniers seront gérés et mesurés.

#### Encadré 6: Changer vers des projets de sécurité routière de *Système Sûr*

Ces lignes directrices s'appuient sur l'expérience acquise par la Banque mondiale au cours des trente dernières années dans le cadre de son soutien aux initiatives en matière de sécurité routière dans des pays à revenu faible et moyen, et s'inspirent fortement des leçons pratiques apprises durant ce processus. Dans les dernières années, la Banque mondiale s'est orientée vers des projets de sécurité routière de *Système Sûr*, visant à ancrer les efforts nationaux de renforcement de la capacité dans des programmes d'investissement systématiques, mesurables et soumis à responsabilisation, et renforçant la capacité de gestion tout en apportant de rapides améliorations à la performance de la sécurité routière pour tous les usagers du réseau routier.

Les projets antérieurs ont été mis en œuvre en tant que petits composants de plus vastes projets d'infrastructure routière et de transport urbain, et n'étaient que des initiatives dans un seul secteur, aux résultats trop petits pour être statistiquement mesurables. Bien qu'étant de préparation aisée, ils n'étaient souvent que des initiatives ponctuelles sans activités de suivi. Par contre, les projets de *Système Sûr* sont de préférence des initiatives indépendantes multisectorielles ciblant les couloirs et zones à haut risque, et leurs résultats sont suffisamment importants pour être mesurés de manière fiable. Une caractéristique critique de ces projets est que leurs arrangements de gestion doivent modeler la contribution vitale de l'agence chef de file dans le direction de, et le soutien à, la production de meilleurs résultats en matière de sécurité routière, et être conçus pour maximiser le potentiel de l'agence chef de file de s'affirmer rapidement dans ce rôle et de renforcer sa capacité en conséquence. La préparation des projets de *Système Sûr* est complexe et représente le premier pas dans un programme plus long d'initiatives, conçu pour déployer les éléments réussis du projet dans le réseau routier tout entier. Ils sont fondés sur la pratique à travers un processus d'apprentissage sur le tas appuyé par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que présente une faible capacité institutionnelle. L'idée avait tout d'abord été que le niveau d'investissement requis par ces projets dicterait la nécessité de vastes initiatives indépendantes, mais l'expérience récente suggère que de petits composants au sein de plus amples projets d'infrastructure routière ou de transport urbain peuvent être efficaces, s'ils sont conçus pour atteindre les objectifs du projet de *Système Sûr* tels que présentés dans ces lignes directrices.

La préparation du projet se fait en huit étapes distinctes

1. Etablir les objectifs du projet,
2. Déterminer l'échelle d'investissement du projet,
3. Identifier les partenariats du projet,
4. Définir les composants du projet,
5. Confirmer les arrangements de gestion du projet,
6. Définir les procédures de suivi et d'évaluation du projet,
7. Préparer la conception détaillée du projet,
8. Etablir les priorités de mise en œuvre du projet.

Les lignes directrices ci-dessous couvrent chacune de ces huit étapes.

#### *4.3.1 Etablir les objectifs du projet*

Pour la phase d'établissement de la stratégie d'investissement, le concept du projet doit traiter les objectifs principaux. Des objectifs connexes peuvent aborder les conclusions particulières de l'examen de la capacité si nécessaire.

##### *(i) Objectifs principaux*

Les objectifs principaux du projet peuvent être définis de manière générale, comme suit :

- Accélérer le transfert de connaissances en matière de sécurité routière à tous les participants au projet.
- Renforcer rapidement la capacité de l'agence chef de file et des agences et parties prenantes participantes.
- Obtenir rapidement des résultats éprouvés et réunir des mesures de référence de la performance afin de dimensionner un programme national de déploiement.

##### *(ii) Objectifs connexes*

Les objectifs plus spécifiques du projet concernant les réformes des fonctions de gestion institutionnelle et des interventions seront définis par les conclusions de l'examen de la capacité.

#### *4.3.2 Déterminer l'échelle d'investissement du projet*

Le concept du projet doit aborder l'échelle d'investissement du projet proposé, laquelle sera déterminée par les sources disponibles de financement, l'investissement devant être suffisant pour garantir au moins la réalisation des objectifs principaux du projet.

Les conclusions de l'examen de la capacité aideront à influencer cette décision budgétaire, bien que normalement, l'examen de la capacité ne doit pas être entrepris avant d'avoir préalablement été lié à un engagement de financement offrant des opportunités considérables d'investissement, à une échelle appropriée pour un succès durable (voir Paragraphe 4.2.7 (i)).

#### *(i) Projet indépendant contre Composant*

Les projets indépendants de sécurité routière sont préférables, en ce qu'ils requièrent un contrôle plus visible et responsabilisé et pourront plus probablement assurer un niveau d'investissement permettant d'obtenir des résultats mesurables à une échelle non négligeable.

Cependant, dans les pays à revenu faible et moyen où le financement est peu abondant, il est probable que les projets de sécurité routière ne seront souvent que des composants d'investissements plus larges en sécurité routière, ou simplement de petits investissements indépendants. L'expérience récente suggère que ces petits projets peuvent être efficaces s'ils sont correctement conçus pour atteindre les objectifs principaux du projet identifié au Paragraphe 4.3.1 (i), lesquels reflètent les caractéristiques des projets de *Système Sûr* (voir Encadré 6).

#### *(ii) Etablir les budgets du projet*

Les projets indépendants de grande échelle et comportant des interventions multiples nécessiteront généralement des budgets d'au moins 30 millions de USD, qui peuvent aller jusqu'à 100 millions de USD ou plus.

Les projets d'une telle échelle qui abordent une gamme étroite d'interventions telles que des programmes systématiques d'ingénierie de sécurité ciblant les dangers du réseau seront également efficaces, à condition que tous les éléments du système de gestion de la sécurité pertinents pour leur délivrance soient pris en compte.

Les interventions multisectorielles uniques concernant les comportements critiques pour la sécurité tels que vitesse, port du casque motocycliste ou l'alcool au volant, ou les services pré-hôpital post-accident, peuvent être réalisées efficacement avec des budgets aussi bas que 1 à 3 millions de USD, à condition d'être étroitement ciblées et que leurs ressources soient concentrées sur de petits couloirs ou zones du réseau routier, afin d'assurer l'obtention de résultats mesurables.

### *4.3.3 Identifier les partenariats du projet*

Il est important que le projet soit conçu pour maximiser les opportunités de faire participer tous les partenaires et parties prenantes pertinents partageant un intérêt à ses résultats et au potentiel de contribuer à les améliorer. Des exemples critiques de possibles partenariats sont présentés ci-dessous.

#### *(i) Partenaires régionaux et mondiaux*

La Recommandation 6 du *Rapport mondial* demandait l'augmentation progressive des efforts internationaux pour établir un partenariat régional et mondial axé sur le renforcement de la capacité à l'échelon national afin de juguler la grandissante crise de sécurité routière, et les projets doivent donc être conçus pour maximiser l'engagement potentiel des partenaires régionaux et mondiaux.

En particulier, la Fondation pour l'Automobile et la Société (FIA), le Partenariat mondial pour la Sécurité Routière, la Banque mondiale et l'Organisation mondiale de la santé ont collaboré pour produire une série de manuels de bonnes pratiques offrant une orientation aux pays souhaitant mettre en oeuvre les interventions recommandées par le *Rapport mondial*, et les partenariats potentiels avec ces organisations doivent donc être explorés (voir le Paragraphe 4.3.4 (i), De Meilleurs Comportements de Sécurité).

### *(ii) Centres de recherche locaux*

Dans les pays à revenu élevé, la contribution indépendante des centres de recherches locaux a considérablement amélioré la performance en matière de sécurité routière. Les centres ont aidé à guider la conception et la mise en oeuvre de stratégies nationales qui ont amené des réductions durables des taux de décès et de blessures graves (voir Paragraphe 4.3.6 (i)).

Les opportunités d'impliquer les centres locaux de recherche dans la préparation et la mise en oeuvre des projets doivent être recherchées. En particulier, l'exécution indépendante du suivi et de l'évaluation du projet pourrait être assurée par un centre local de recherche, ce qui contribuerait aux objectifs de renforcement de la capacité interne ainsi qu'au transfert des connaissances et qualifications aux agences participantes et à l'établissement de partenariats.

### *(iii) Groupes communautaires et ONGs*

Les projets doivent être conçus pour maximiser les opportunités d'impliquer les groupes communautaires et ONGs actifs dans les couloirs et zones ciblées afin d'assurer qu'ils puissent apporter leurs contributions spécifiques et que leurs capacités s'en trouvent renforcées.

Les groupes communautaires et les ONGs peuvent aider à intensifier la prise en charge communautaire des objectifs du projet, ce qu'ils sont capables de réaliser efficacement avec des budgets relativement faibles, à condition d'être bien intégrés dans le projet dès son début et de pouvoir participer à sa gestion et à sa mise en oeuvre de manière importante.

### *(iv) Secteur privé*

De même, des projets pourraient être conçus pour maximiser les opportunités de faire participer les organisations du secteur privé disposées à contribuer connaissances et ressources pour améliorer les résultats en matière de sécurité routière dans les communautés où elles travaillent.

Encore une fois, il est important de trouver des moyens d'intégrer des partenaires du secteur privé dans le projet dès son début, et d'assurer leur participation effective à sa gestion et à sa mise en oeuvre.

## *4.3.4 Définir les composants du projet*

Le concept du projet doit inclure trois composants généraux, ce qui requiert de les identifier clairement, sur la base des conclusions de l'examen de la capacité. Il s'agit des priorités de renforcement de la capacité institutionnelle, des interventions ciblées dans les couloirs et zones à haut risque, et des réformes politiques là où des faiblesses ont été identifiées.

### *(i) Priorités de renforcement de la capacité*

#### **Agence chef de file**

Un élément essentiel du concept du projet sera la création d'un rôle central pour l'agence chef de file, lui permettant d'exécuter efficacement ses fonctions de gestion institutionnelle tout en construisant et en renforçant sa capacité de direction et de partenariat. Ce rôle doit être précisément défini et opérationnalisé dans les arrangements de gestion du projet, ainsi que décrit au Paragraphe 4.3.5.

La direction/leadership nécessaire pour assurer une gestion efficace du projet et des fonctions connexes de coordination inter-agences doit faire l'objet d'une attention particulière.



## Autres réformes institutionnelles

Tandis que la haute priorité est réservée au renforcement du rôle de l'agence chef de file, les conclusions de l'examen de la capacité identifieront d'autres priorités de réforme institutionnelle, pouvant être abordées dans la conception du projet si nécessaire.

Par exemple, une priorité connexe du projet est l'établissement d'un cadre de suivi et d'évaluation, et la définition d'une ligne de référence ainsi que des mesures continues de la performance et des programmes correspondants de collecte, collation et interprétation. De ces mesures Une attention spéciale doit aussi être accordée au développement d'un système national d'analyse des accidents.

### *(ii) Cibler les couloirs et zones à haut risque*

Le concept du projet doit identifier les couloirs et zones à haut risque à cibler. Afin de produire des résultats rapides, le projet doit cibler les hautes concentrations de tués et de blessés dans le réseau routier pour maximiser l'échelle des avantages probables et la certitude de les concrétiser.

Le gros des décès et blessures graves sur la route se produit généralement sur une petite portion des réseaux nationaux et urbains, et peut être ciblé en conséquence. Ceci reflète simplement la concentration du trafic dans des couloirs et zones critiques du réseau où des vitesses élevées sont utilisées (voir Paragraphe 3.3.2).

Y compris en l'absence de données de bonne qualité sur les accidents, il est possible de localiser les couloirs les plus dangereux en identifiant les forts volumes de trafic et les grandes vitesses. Puisqu'il est connu que les fortes densités d'accidents mortels et de blessures graves se produisent dans ces conditions, il est possible de les anticiper.

Le *Rapport mondial* (OMS, 2004)<sup>5</sup> offre un résumé des interventions pouvant potentiellement être mises en œuvre dans les couloirs et zones à haut risque. Conformément au cadre pour les systèmes de gestion de la sécurité routière présenté à la Section 3.1, les interventions doivent concerner la planification, la conception, l'exploitation et l'utilisation des réseaux, ainsi que le traitement et la rééducation des victimes d'accidents dans le réseau. L'entrée dans le réseau des véhicules et des usagers ainsi que leur sortie doit être traitée comme une question de réforme politique (voir Paragraphe 4.3.3 (ii)).

Ainsi les interventions dans les couloirs à haut risque doivent être axées sur l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure, des comportements des usagers, et des réponses post-accident.

### Amélioration de la sécurité de l'infrastructure

Lorsque les données sur les accidents sont limitées, les approches d'élimination des points noirs pour améliorer la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs à haut risque sont peu judicieuses, et il est difficile d'évaluer leur efficacité en termes de sécurité.

Une meilleure approche est l'identification des sites dangereux en termes du nombre attendu d'accidents ainsi que l'utilisation d'analyses statistiques avant-et-après des améliorations apportées à la sécurité de l'infrastructure (Elvik, 2007)<sup>6</sup>. Durant la dernière décennie, la gestion des points noirs a été complétée avec une analyse plus systématique du réseau, appelée gestion de la sécurité du réseau. Cependant, aussi bien la méthode des points noirs que celle de la sécurité du réseau sont réactives, et dépendent de plusieurs années de données fiables sur les accidents, qui peuvent être difficiles à obtenir dans les pays à revenu faible et moyen.

Là où des données fiables sur les accidents ne sont pas disponibles, une approche dynamique est recommandée pour évaluer la petite proportion du réseau où la majorité des accidents mortels et des blessures graves se produisent, en utilisant une combinaison d'inspection des routes et de macrodonnées de

**Encadré 7: Le Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP)**

Les outils de l'iRAP sont utilisés pour préparer les programmes de sécurité de l'infrastructure d'une manière systématique. D'une manière générale, ils déterminent le niveau de la sécurité des tronçons inspectés du réseau, sous forme de nombre d'étoiles ou de nombres de points de protection, qui indiquent le degré de protection contre le décès ou les blessures graves que les tronçons offriraient aux usagers de la route en cas d'accidents de type commun (par exemple, choc frontal, collision avec un objet dangereux en bordure de route, brutal impact latéral à un carrefour, renverser un piéton). Ces classements sont analogues aux classements de sécurité indiquant la résistance à l'impact des véhicules, et vont de 1 étoile, reflétant une faible qualité de la sécurité, à 5 étoiles, indiquant une haute qualité de la sécurité. Les outils de l'iRAP génèrent ensuite des programmes optionnels d'infrastructure en vue d'améliorer le classement de sécurité sur les tronçons inspectés du réseau ainsi que les coûts et avantages associés à cette amélioration. Ceci à son tour fournit des programmes systématiques de modernisation et de suivi et d'évaluation permanents de la sécurité du réseau pour assurer la mise en œuvre effective des améliorations désirées. De cette manière, l'approche de l'iRAP offre un cadre transparent de gestion de la performance, facile à comprendre par toutes les parties concernées (exploitants de réseau routier, usagers, financiers, donateurs, politiciens et membres de la communauté), et s'efforce sans ambiguïtés d'assurer la santé et la sécurité des usagers de la route, tout en fournissant des mesures objectives sur le succès de cet effort (iRAP, 2007)<sup>7,8</sup>.

perles et de flux de trafic (voir Paragraphe 3.3.2). le Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP, 2007)<sup>7,8</sup> offre des outils d'inspection de la sécurité routière qui classent systématiquement la sécurité des routes et identifient les programmes connexes d'action massive d'investissement en infrastructure et leurs avantages probables en termes de vies épargnées.

**De meilleurs comportements de sécurité routière**

Des mesures d'éducation et d'application de la sécurité du trafic basées sur la dissuasion générale doivent être développées pour faire respecter les limites d'alcool, le port de la ceinture de sécurité et du casque et les limites de vitesses dans les couloirs et zones à haut risque ciblés (voir Encadré 8). Des lignes directrices fondées sur les bonnes pratiques pour aider à la préparation de ces interventions ont été produites en partenariat par l'Organisation mondiale de la Santé, la Fondation FIA pour l'Automobile et la Société, le Partenariat mondial pour la Sécurité routière et la Banque mondiale. Elles peuvent être utilisées pour aider à la préparation et à la mise en œuvre des projets (Organisation mondiale de la Santé, 2006; Partenariat mondial pour la Sécurité routière, 2007 & 2008; Fondation FIA, 2008)<sup>9,10,11,12</sup>.

D'autres comportements tels que la fatigue des conducteurs commerciaux ou la conduite sous influence de drogues peuvent aussi être un problème dans les couloirs à haut risque, et doivent donc être ciblés par des opérations policières fondées sur la dissuasion générale.

**Une meilleure réponse post-accident**

Là où les services existants sont pauvres, des avantages importants peuvent s'accumuler pour améliorer les services pré-hôpital et de rééducation des victimes dans les couloirs et zones à haut risque identifiés, et des programmes ciblés doivent être développés pour aborder cette priorité (voir Encadré 9). Les lignes directrices produites par l'Organisation mondiale de la santé peuvent être utilisées pour aider à la préparation et à la mise en œuvre de ces services (OMS, 2004 & 2005)<sup>14,15</sup>.

Il est important que les réponses post-accident soient intégrées avec les autres mesures préventives prises dans les couloirs et zones à haut risque ciblés, parce que cette intégration permettra d'assurer leur dimensionnement approprié en termes du niveau de service requis, au lieu d'une offre excédentaire de services manquant de mesures préventives.

**Encadré 8: Application de la législation de sécurité routière axée sur la dissuasion générale**

Avec l'émergence des programmes ciblés de sécurité routière (voir Paragraphe 3.1.4 (iii)), l'approche de l'application des règlements de circulation est passée d'un modèle d'appréhension des contrevenants à un modèle axé sur la dissuasion générale, dans lequel tous les usagers de la route sont ciblés. L'application des règlements de la circulation s'est concentrée sur les mesures de prévention des blessures, et l'amélioration des comportements de sécurité, tels que les vitesses réduites, la diminution de l'alcool au volant, et l'augmentation du port des ceintures de sécurité et des casques, a été publicisée comme contribuant à la réduction des décès et des blessures.

L'application des règlements de circulation vise à contrôler le comportement de l'utilisateur de la route au moyen de mesures préventives, persuasives et punitives conçues pour permettre un mouvement sûr et fluide du trafic. Elle consiste en une législation et les sanctions pertinentes à l'utilisateur pour gouverner une utilisation sûre du système de circulation, et en police de la circulation et campagnes de marketing social coordonnées ciblant les comportements principaux de sécurité, en vue d'assurer le respect des règles et normes de circulation par l'utilisateur. Les résultats de l'application dépendent de (1) le risque perçu de détection, (2) la sévérité de la punition, et (3) l'effet immédiat de la punition. Les conducteurs sont découragés de contrevenir dans la mesure où ils croient qu'ils seront pris, et ensuite rapidement et sévèrement punis. Les contrevenants qui sont pris et punis peuvent modifier leur comportement à la suite de l'expérience, ce qui est dénommé *dissuasion spécifique*. De nombreux autres conducteurs changeront aussi leur comportement, non pas à cause de l'expérience de punition, mais du seul fait de sa menace. Ceci est dénommé *dissuasion générale*.

L'application commence par l'observation. Son but n'est pas tant d'attraper les contrevenants que de les dissuader. Naturellement, l'observation coûte cher. Il serait par exemple prohibitif d'observer tout le trafic routier de manière permanente, bien que cette situation soit en train de changer grâce à l'amélioration des technologies de caméras automatiques. Dans les couloirs à haut risque ciblés, il est nécessaire que les conducteurs croient qu'ils sont observés, ou pourraient être observés, même s'ils ne le sont pas. Ceci ne peut être réalisé que par le biais de l'utilisation de mesures de dissuasion générale (Bliss et autres 1998)<sup>13</sup>.

**Encadré 9: De meilleurs services médicaux d'urgence et de rééducation**

Les soins post-accident efficaces se caractérisent par une notification d'urgence diligente, un transport rapide du personnel médical qualifié, un diagnostic sur place correct, la stabilisation du patient, un transport rapide au point de traitement, une salle des urgences et des services de traumatologie de bonne qualité, et des services de rééducation exhaustifs.

L'amélioration des soins post-accident doit aborder la chaîne d'interventions, qui peut commencer avec les curieux sur la scène de l'accident, en passant par les soins de secours d'urgence et les services de traumatologie, jusqu'à la rééducation à long terme. Dans les pays à revenu faible et moyen, l'attention accordée aux soins pré-hôpital est importante, en particulier en termes de formation des personnels de premiers secours, d'amélioration de l'accès au système médical d'urgence, et de coordination des services de secours d'urgence. Les améliorations élémentaires aux installations de l'hôpital sont également importantes, et traitent les ressources humaines et les équipements liés à la traumatologie, dont certains sont peu coûteux.

De grands avantages peuvent être attendus de ces interventions. Par exemple, une analyse des données sur les risques d'accident en Inde, en comparaison avec la Suède, a montré que bien que les risques d'accidents exprimés en véhicule-km voyagés n'étaient que 50% plus élevés et les décès par accidents 60% plus élevés en Inde, le ratio des blessures par rapport aux décès était 3.8 fois plus élevé, ce qui indiquait que des améliorations aux systèmes de secours et de soins médicaux d'urgence en Inde seraient de grand bénéfice (Carlsson et autres, 1990)<sup>16</sup>.

Les services de rééducation sont aussi un composant essentiel des soins post-hôpital exhaustifs. A cet égard, les polices d'assurance automobile aux tiers fournissent un mécanisme important pour financer les services essentiels et réduire les impacts de pauvreté.

**Tableau 4** Mesures de la Performance de la Sécurité routière

Catégorie	Exemples de mesures possibles
Exposition au risque	Volumes de trafic par véhicule et type d'utilisateur
Résultats finaux en matière de sécurité routière	Décès et blessures enregistrés par la police Données des hôpitaux pour les décès et blessures sur la route enregistrés par les autorités en matière de santé Autres sources d'enregistrement des décès et blessures
Résultats intermédiaires en matière de sécurité routière	Vitesses autorisées moyennes par type de route, été et hiver Taux de port de ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière du véhicule, conducteur et passagers Taux de port du casque motocycliste, conducteur et passager Niveau d'affaiblissement des facultés par les drogues Résistance des surfaces routières au dérapage Classement de la sécurité anti-accident de l'infrastructure routière (scores de risque et protection) Conformité des véhicules avec les normes de tests Classement de la sécurité anti-accident des véhicules Temps moyens de réponse des services médicaux d'urgence Mémorisation par des groupes de public ciblé et évaluation de la pertinence des messages publicitaires et des campagnes de sensibilisation Attitudes de la communauté envers la sécurité routière
Production d'interventions	Nombres de traitements d'ingénierie de sécurité par tronçon du réseau routier Nombres de réponses aux accidents par les services médicaux sur le réseau routier Heures d'application policière ciblant les comportements à haut risque Nombres d'avis d'infraction émis par la police Fréquence et portée des campagnes de publicité et de sensibilisation appuyant l'application policière Heures d'activités d'éducation en école Volume de formation des conducteurs ; activités d'examen et d'octroi de permis de conduire Volume de véhicules testés

### Niveau de performance

Des cibles de performance doivent être établies pour identifier les couloirs et zones à haut risque, sous forme de résultats intermédiaires, finaux et de production finale (voir Section 3.13). Tous les efforts possibles doivent être faits pour obtenir des estimations fiables de ligne de référence de la performance actuelle dans les couloirs et zones ciblées, ce qui exigera de combiner les données des secteurs de la police et de la santé. Le Tableau 4 présente des exemples de mesures-cibles de performance.

Il est important que les cibles de performance soient ambitieuses, et il doit être reconnu que le projet vise à déterminer ce qui peut être réalisé grâce à l'application systématique de mesures conformes aux bonnes pratiques. A cet égard, l'échec à atteindre des cibles ambitieuses ne doit pas être considéré comme un échec du projet, puisque celui-ci doit être conçu comme un exercice d'apprentissage sur le tas (voir Paragraphe 3.2.2) destiné à produire des preuves tangibles de ce qui peut être réalisé dans les conditions nationales existantes. Ces dernières peuvent différer considérablement de celles existant dans les environnements de bonnes pratiques qui établissent les résultats attendus.

### *(iii) Réformes politiques*

Parallèlement à l'attention aux couloirs et zones à haut risque, le concept du projet doit aborder les priorités de réformes de politiques nationales identifiées par l'examen de la capacité, lesquelles doivent être intégrées avec les initiatives dans les zones et couloirs à haut risque, là où pertinent et faisable, pour améliorer le retour sur expérience en vue de la réforme politique.

Par exemple, en se fondant sur les conclusions de l'examen de la capacité, les conditions d'entrée et de sortie des conducteurs et des véhicules (privés et commerciaux) peuvent exiger une comparaison avec les bonnes pratiques internationales, afin d'identifier des zones à améliorer. L'information nécessaire pour soutenir ce processus de réforme politique peut être fournie par des initiatives d'application et de suivi exécutées dans les couloirs et zones du projet. D'autres initiatives de réforme, telles que les processus d'examen, de financement et d'affectation des ressources ou encore des révisions législatives, peuvent être réalisées séparément des initiatives dans les couloirs et zones à haut risque bien que, encore une fois, elles pourraient bénéficier de l'expérience acquise sur la performance en matière de sécurité routière et les questions connexes à travers les programmes dans les couloirs et zones à haut risque.

#### *4.3.5 Confirmer les arrangements de gestion du projet*

Une fois établi le concept du projet en termes de ses objectifs, de son échelle, de ses priorités de renforcement de la capacité et de son attention aux résultats, il devient important de finaliser et de confirmer les arrangements de gestion du projet. La résolution précoce de cette condition est capitale pour le succès continu du projet, et il est essentiel que tous les partenaires aient une bonne compréhension de ses objectifs et de la manière dont il fonctionnera afin de les atteindre.

##### *(i) Rôle de l'agence chef de file*

Les arrangements de gestion du projet doivent modeler la contribution vitale de l'agence chef de file pour diriger et soutenir la production de meilleurs résultats de sécurité routière, et être conçus pour maximiser son potentiel de s'affirmer rapidement dans ce rôle et de renforcer sa capacité en conséquence. Ceci est particulièrement important étant donné la nature multisectorielle des projets et la tendance des agences participantes, en l'absence d'une direction (leadership) claire, à en revenir à la gestion de leur contribution particulière exclusivement dans leur seul cadre, avec peu de considération pour l'attention partagée aux résultats et pour la tâche de coordination nécessaire pour maximiser l'efficacité du projet.

Un effort considérable doit être fait pour assurer que le rôle de l'agence chef de file soit bien compris, reconnu et accepté par d'autres agences et groupes externes participant au projet, ce qui sera vital pour son succès continu en termes de renforcement de la capacité de l'agence chef de file.

##### *(ii) Coordination*

La coordination concerne l'orchestration et l'alignement des interventions et d'autres fonctions liées de gestion institutionnelle délivrées par les partenaires gouvernementaux et la communauté concernée ainsi que les partenariats commerciaux pour arriver à l'attention désirée aux résultats (voir Paragraphe 3.1.1 (ii) et les Annexes 2 à 4). L'essence de la coordination est l'établissement de relations de travail entre les membres du partenariat pour la sécurité routière aux fins de prise de décisions et de consultations (voir Encadré 10).

Le rôle de l'agence chef de file est étroitement aligné sur, et lié à, l'établissement d'une coordination efficace du projet (voir Annexe 2). Il existe peut-être des entités nationales de coordination, mais à moins que leurs membres n'incluent des agences pleinement responsabilisées et financées chargées de la sécurité routière, l'expérience suggère qu'elles ne seront pas efficaces. Plus spécifiquement, dans les pays se conformant aux bonnes pratiques, ces entités de coordination sont habituellement une extension des agences chefs de file responsabilisées, qui les contrôlent et les utilisent comme plateformes pour mobiliser les ressources ainsi que pour coordonner les partenariats multisectoriels et les concentrer sur l'atteinte des résultats agréés.

**Encadré 10: Structures de coordination et procédures de travail**

Les structures de coordination devraient impliquer les participants au projet à au moins trois niveaux de prise de décisions et consultatifs : les directeurs de l'agence, les officiers principaux de l'agence, et les partenaires et parties prenantes extérieurs. Ceci suggère que les arrangements minimum de gestion du projet devraient inclure au moins un Comité de Pilotage de haut niveau comprenant les chefs de l'agence, un Groupe de Travail comprenant les cadres supérieurs, et un large Groupe Consultatif de cadres supérieurs incluant une plus large représentation communautaire. Ces arrangements de gestion du projet seraient soutenus par les compétences et les ressources fournies par l'agence chef de file.

Le Comité de Pilotage de haut niveau devrait se réunir environ quatre fois par an pour suivre les progrès du projet et prendre les décisions correspondantes, et offrir son conseil si nécessaire. Le Groupe de Travail des cadres supérieurs devrait se réunir d'une manière plus régulière pour la gestion quotidienne du projet, et le Groupe Consultatif devrait se réunir sur demande pour aborder les questions pertinentes du projet nécessitant l'apport de la communauté (voir les Annexes 2 à 4 pour des exemples d'arrangements en Australie et en Nouvelle Zélande reflétant ces types de structures et processus).

Les arrangements de gestion du projet doivent être intégrés avec les mécanismes existants de coordination. En leur absence, l'opportunité doit être saisie de les créer dans le contexte du projet, en concevant et en mettant en œuvre des structures et des processus pouvant ultérieurement être élargis pour entreprendre la tâche nationale de délivrer la stratégie d'investissement à long terme. Là où une entité nationale de coordination existe, elle doit assumer le rôle de comité de pilotage du projet. En l'absence d'une telle entité, le comité de pilotage serait structuré comme une entité nationale naissante de coordination, en vue de finalement devenir un comité de pilotage plus formel durant la vie du projet, chargé de superviser le programme national de déploiement recommandé sur la base des résultats obtenus par le projet.

De même, là où une agence chef de file existe déjà, elle doit jouer un rôle de soutien aux structures et processus de coordination en contribuant les compétences et ressources nécessaires. Il est essentiel de créer pour l'agence chef de file un rôle central lui permettant de remplir efficacement ses fonctions de gestion tout en établissant et en renforçant son rôle de direction et sa capacité de partenariat. En l'absence d'une agence chef de file, le projet doit saisir l'opportunité de la créer, en la dotant d'un petit secrétariat bien équipé pouvant soutenir les arrangements de gestion du projet. Comme pour le comité de pilotage, l'intention doit être que la capacité du secrétariat puisse croître et être renforcée durant la vie du projet jusqu'à pouvoir superviser le déploiement du programme national recommandé sur la base des conclusions du projet.

Les structures et processus de coordination doivent être ajustés pour refléter les partenariats créés pour augmenter l'efficacité du projet. Il est important de trouver des moyens d'intégrer les groupes communautaires, les ONGs et les partenaires du secteur privé dans le projet dès son début, afin d'assurer leur participation effective à sa gestion et à sa mise en œuvre continues. Leurs membres principaux pourraient être inclus dans le comité de pilotage, le groupe de travail et le groupe consultatif là où approprié.

**4.3.6 Définir les procédures de suivi et d'évaluation**

Les procédures de suivi et d'évaluation pour les couloirs et zones à haut risque doivent être traitées comme un élément intégral du concept du projet.

**(i) Procédures**

La conception et la gestion des procédures de suivi et d'évaluation doivent en général être la responsabilité de l'agence chef de file, mais la collecte factuelle des données peut être effectuée par d'autres agences, comme c'est le cas pour l'enregistrement des accidents par la police, ou par les firmes de consultants pour les enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité ou du casque. Comme déjà noté au Paragraphe 4.3.3 (iii), il peut également être indiqué de faire exécuter les programmes de suivi et d'évaluation par un centre de recherche local, s'il existe et possède une capacité suffisante pour assumer cette fonction.

Les besoins de suivi et d'évaluation doivent aussi être résolus le plus tôt possible pour assurer que les mesures de référence de la performance dans les couloirs et zones à haut risque ciblés, ainsi que des programmes continus de mesure, soient mis en œuvre en temps opportun et contribuent à la gestion active du projet. Les couloirs et zones de contrôle doivent aussi être identifiés et inclus dans les programmes continus de mesures de référence.

Les procédures de suivi et d'évaluation du projet doivent être conçues en vue d'un déploiement plus systématique dans tout le réseau, après confirmation de leur diligence et efficacité opérationnelles.

### *(ii) Reddition de comptes*

Eu égard à la gestion du projet et aux besoins de suivi et d'évaluation, il est nécessaire d'arriver le plus tôt possible à un accord sur les conditions de reddition de comptes sur la performance du projet. Encore une fois, il est vital d'atteindre un consensus entre tous les partenaires sur le processus, le contenu et le calendrier des arrangements de reddition de comptes du projet.

#### *4.3.7 Préparer la conception détaillée du projet*

La conception détaillée du projet peut commencer une fois que l'accord sur le concept du projet et les arrangements correspondants de gestion, de suivi et d'évaluation et de reddition des comptes pour les couloirs et zones à haut risque ciblés est atteint. La mise en œuvre réussie de la stratégie d'investissement repose sur une conception des projets accélérant le transfert des connaissances en sécurité routière aux participants, renforçant la capacité des partenaires et parties prenantes participants, et produisant rapidement des résultats fournissant des mesures de référence pour dimensionner un programme national de déploiement.

Accélérer le transfert des connaissances et renforcer la capacité doivent se fonder sur un processus d'apprentissage sur le tas soutenu par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que causent les faiblesses révélées de la capacité à l'échelon national, régional et mondial (voir Section 3.3.2).

La conception du projet doit énumérer clairement tous les produits attendus de chaque composant et, si pertinent, leurs liens avec les cibles générales de performance pour les couloirs et zones à haut risque couverts par le projet.

#### *4.3.8 Aborder les priorités de mise en œuvre du projet*

Pour assurer une mise en œuvre et une réalisation diligentes et efficaces des objectifs du projet, les priorités suivantes doivent être traitées en profondeur :

##### *(i) Rôle de l'assistance technique*

Dans les situations où la gestion de la sécurité routière est faible, il faudra compter fortement sur le recrutement de soutien sous forme d'assistance technique extérieure pour aider à guider la mise en œuvre du projet. Il est crucial que cette assistance soit fournie d'abord et avant tout sous forme de mentorat au personnel local qui exécutera les tâches concernées, au lieu d'être considérée comme une compétence externe engagée pour assumer la responsabilité de l'exécution de ces tâches. Ceci est particulièrement pertinent pour la stratégie générale de gestion du projet, mais concerne aussi des tâches techniques plus spécialisées.

Reconnaître cette priorité pour assurer que le personnel local ait le pouvoir et relève le défi d'assumer la responsabilité de la mise en œuvre du projet influencera la nature et l'énoncé des contrats d'assistance technique externe. Cela exigera aussi un changement, s'éloignant des approches plus communes du passé où les équipes de consultants externes fournissaient des services experts autonomes, et dans de nombreux cas ne laissaient après leur départ qu'une capacité locale résiduelle limitée, une approche qui s'est révélée intenable.

Une haute priorité doit être donnée à la fourniture d'assistance technique afin de soutenir le projet à un niveau de gestion stratégique pour lequel de fortes qualifications locales de leadership doivent être développées, et pour aider à guider les initiatives connexes de réforme et de restructuration institutionnelles. Une importance spéciale doit être accordée à un style d'assistance technique plus orienté vers les processus, dans lequel les experts externes travaillent auprès du personnel local pour aider à accélérer le transfert des connaissances et à générer un renforcement de la capacité institutionnelle d'une nature plus durable.

### *(ii) Promotion*

Une promotion exhaustive du projet est également cruciale pour atteindre les objectifs de renforcement de la capacité et générer une responsabilité sociétale partagée afin de soutenir l'exécution des interventions requises pour obtenir le niveau désiré d'attention aux résultats. Ceci doit dépasser les vues conventionnelles de la promotion en tant que simple publicité sur la sécurité routière souvent concentrée sur l'appui aux interventions ciblées de sécurité, et aborder le niveau général de l'ambition du gouvernement d'améliorer de manière exhaustive la performance à long terme en matière de sécurité routière, conformément à la stratégie d'investissement à long terme.

Le projet doit inclure comme priorité une campagne de communication destinée à lancer la stratégie d'investissement à long terme et à promouvoir les objectifs en mettant en avant les actions tangibles du projet nécessaires pour les atteindre. A cet égard, le projet doit être publicisé dans le contexte de la stratégie gouvernementale générale en matière de sécurité routière, et présenté comme un exemple concret du type d'initiatives qui seront prises en partenariat avec la communauté au sens large, au bénéfice de cette dernière et de la nation. Le projet doit aussi inclure des campagnes plus spécifiques d'éducation publique conçues pour soutenir les activités du projet ciblant les comportements critiques de sécurité dans les couloirs et zones concernés, activités qui doivent être intégrées dans la promotion stratégique générale du projet.

### *(iii) Transfert des connaissances et programme de déploiement*

Un objectif central du projet est l'obtention de résultats rapides et éprouvés en matière de sécurité routière, et le développement de mesures de référence de la performance pour dimensionner un programme national de déploiement d'initiatives réussies dans les couloirs et zones à haut risque restants. Il est de haute priorité d'assurer que les procédures de suivi et d'évaluation soient efficaces et que le niveau d'attention aux résultats qui doit être atteint soutienne le leadership et la coordination du projet durant sa mise en œuvre. Maintenir une attention spéciale au transfert des bonnes pratiques au pays concerné et accepter les défis d'innovation et d'apprentissage sur le tas qui en découlent constitue également une haute priorité.

Le but est d'accélérer le transfert des connaissances et de renforcer la capacité nationale au moyen d'un processus ciblé démontrant que lorsque des mesures conformes aux bonnes pratiques sont prises, la performance en matière de sécurité routière peut être spectaculairement améliorée. De cette manière, l'argument pour des niveaux plus élevés d'investissement durable peut être préparé, et construit sur une plateforme de capacité nationale renforcée et de succès prouvé.

Par-dessus tout, il doit être clairement entendu que le projet est le premier pas d'un processus plus long, et qu'une priorité générale est d'assurer que le potentiel de recherche et développement et de transfert des connaissances soit pleinement réalisé.



## 4.4 Conclusions

Ces lignes directrices ont été préparées pour assister dans la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*. Conformes aux pratiques modernes de gestion de la sécurité routière, ces lignes directrices encouragent une approche de *Système Sûr*, qui contribue aussi à la réalisation d'autres objectifs de développement hautement prioritaires nationaux, régionaux et mondiaux de durabilité, d'harmonisation et d'inclusion.

Pour assurer le succès de leur mise en œuvre, les recommandations du *Rapport mondial* doivent être traitées comme un tout, ce qui prendra au moins dix ans dans les pays à revenu faible et moyen. Les pays doivent tout d'abord aborder leur capacité de gestion de la sécurité routière, et leur volonté de s'engager dans les réformes et investissements à long terme nécessaires pour amener sous contrôle les résultats en matière de sécurité routière. Les lignes directrices fournissent des outils de diagnostic pour l'évaluation des conditions sous-jacentes qui déterminent le succès ou l'échec du pays et la meilleure manière d'avancer. Elles établissent un processus en deux étapes pour générer l'investissement national, qui aborde et surmonte les obstacles imposés par une faible capacité de gestion de la sécurité routière. Elles assurent que la séquence des mesures prises soit correctement ordonnée et adaptée à la capacité d'absorption et d'apprentissage du pays concerné. Cependant, pour être efficace, leur application doit être appuyée par des spécialistes reconnus en sécurité routière possédant une expérience positive en gestion stratégique à l'échelon national et international.

Les circonstances et défis de chaque pays sont uniques, mais une conclusion importante peut être tirée des études de cas dans des pays à revenu élevé présentées dans les Annexes 2 à 4, à savoir que la gestion de la sécurité routière au niveau national est une entreprise complexe. A cet égard, la complexité des arrangements institutionnels dans les pays à revenu élevé peut être considérée comme un indicateur substitut de succès et de l'engagement à soutenir les investissements en sécurité routière. Les études de cas sont instructives en elles-mêmes en termes de la mise en avant des arrangements institutionnels et de l'échelle des investissements, évidentes dans les pays à revenu élevé, où les résultats en matière de sécurité sont administrés avec succès et où la performance s'améliore continuellement. Elles méritent une attention particulière de la part des pays à revenu faible et moyen cherchant à amener plus rapidement sous contrôle leurs résultats en matière de sécurité routière.

Un message important de ces lignes directrices est que la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial* doit se fonder sur un processus d'apprentissage sur le tas soutenu par des investissements ciblés suffisants pour surmonter les obstacles que cause une capacité institutionnelle faible. A cet égard, les lignes directrices constituent des outils utiles, mais leur valeur est assujettie à la volonté d'un pays à soutenir et à promouvoir leur utilisation à travers un fort leadership institutionnel et un investissement soutenu, et à une échelle produisant des résultats substantiels et mesurables.

---

## Références

- <sup>1</sup> Bliss T (2004). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Note de Transport TN-1, la Banque mondiale, Washington, DC.
- <sup>2</sup> Wegman F, Snoeren P (2005). *Review of Road Safety Management Capacity in Low and Middle-Income Countries*, SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en Sécurité routière, Leidschendam.
- <sup>3</sup> Lawrence M (2006). *Review of the Road Safety Capacity Review Methodology Contained in World Note de Transport (TN-1)*, Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>4</sup> Howard E, Breen J (2006 – 2008). *Road safety management capacity reviews in Ukraine, Armenia, Bosnia and Herzegovina, Serbia, Bangladesh*. Banque mondiale, Washington DC.
- <sup>5</sup> Eds. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C (2004). *Rapport mondial sur la Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.
- <sup>6</sup> Elvik R (2007). *State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road network*, Institute of Transport Economics, Norway.
- <sup>7</sup> Programme international pour l'Évaluation des Routes (2007). *Getting Organized to Make Roads Safe*, Basingstoke, United Kingdom.
- <sup>8</sup> Programme international pour l'Évaluation des Routes (2008). *Vaccines for Roads: the new iRAP tools and their pilot application*, Basingstoke, United Kingdom.
- <sup>9</sup> FIA Fondation pour l'Automobile et la Société (2008). *Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Londres.
- <sup>10</sup> Partenariat mondial pour la Sécurité routière (2007). *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.
- <sup>11</sup> Partenariat mondial pour la Sécurité routière (2008). *Speed Management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.
- <sup>12</sup> Organisation mondiale de la Santé (2006). *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genève.
- <sup>13</sup> Bliss T, Guria J, Lauridsen G, Rockcliffe N and Strachan G (1998). *An international comparison of road safety enforcement*, Safety Directions Working Paper 3, Land Transport Safety Authority, Wellington.
- <sup>14</sup> Organisation mondiale de la Santé (2005). *Prehospital trauma care systems*, Genève.
- <sup>15</sup> Organisation mondiale de la Santé (2004). *Guidelines for essential trauma care*, Genève.
- <sup>16</sup> Carlsson G and Hedman K-O (1990). *A Systematic Approach to Road Safety in Developing Countries*, Swedish National Road Administration and the World Bank, Washington DC.

---

# CHAPITRE III

---

ANNEXES

---



# ANNEXE 1



## Assistance technique pour la préparation et la mise en œuvre de projets de *Systeme Sûr*

Echantillons de Termes de Référence

## **Assistance technique pour la préparation et la mise en œuvre de projets de *Système Sûr***

### **Echantillons de Termes de Référence**

#### **Introduction**

Cette Annexe présente des échantillons de termes de référence pour l'acquisition de services d'assistance technique destinés à appuyer la préparation et la mise en œuvre de projets de *Système Sûr*. Les termes de référence sont en ligne avec les catégories de composants de projets tels qu'établis dans ces lignes directrices (projets de démonstration dans des couloirs et zones à haut risque, révision des politiques, gestion du projet et évaluation des systèmes de suivi et d'évaluation), et ils sont présentés sous une forme générique pour couvrir les objectifs de l'assistance technique, les tâches principales et les livrables associés, le calendrier, ainsi que l'expérience et les qualifications professionnelles nécessaires.

Il convient de signaler que les termes de référence ne sont pas exhaustifs, puisque chaque projet a des besoins uniques et doit refléter la capacité prédominante de gestion de la sécurité routière dans le contexte concerné. Cependant, les composants communs sont couverts pour illustrer les paramètres généraux des livrables attendus de l'assistance technique, et ils peuvent être utilisés pour aider à les ajuster selon les besoins du projet.

Une insistance spéciale est attachée au mentorat et à la formation du personnel local pour aider à accélérer le transfert des connaissances et à générer le renforcement de la capacité institutionnelle, ainsi qu'au suivi et à l'évaluation et à la définition des initiatives en cours conçues pour assurer la longévité des mesures mises en œuvre avec succès. Une condition indispensable est que l'équipe d'assistance fournisse un ensemble de services qui intègre l'exécution de composants de projets, améliore la diligence et l'efficacité de ces derniers, et transfère les connaissances et les qualifications durables aux agences participantes et à l'industrie nationale de consultation (voir Paragraphe 4.3.8 (i), Section 2).

# **Projets de Démonstration dans des couloirs et zones à haut risque ciblés**

## ***Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés***

### *Echantillon de Composant 1*

## **Une infrastructure routière sûre**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Conseiller et soutenir l'utilisation d'outils et de procédures dynamiques pour l'identification de l'infrastructure routière dangereuse (p. ex. le Programme international d'Évaluation des Routes iRAP, des enquêtes de sécurité, des audits de sécurité) ainsi que pour la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation de meilleurs dispositifs de sécurité de l'infrastructure.
- Former l'administration routière et le personnel consultant associé dans la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation de meilleurs programmes de sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque.
- Soutenir la préparation d'un programme post-projet d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure sur tout le réseau, fondé sur l'expérience réussie dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Conseiller et soutenir l'application d'outils, de procédures et de programmes dynamiques pour améliorer la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque.*

### **Produits**

- i. Lignes directrices pour l'exécution de programmes iRAP, d'inspections de sécurité et d'audits de sécurité dans les couloirs et zones à haut risque.
- ii. Lignes directrices pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien de programmes innovants d'action massive apportant des améliorations systématiques à la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque (p. ex. barrières, ronds-points, modération de la circulation, installations piétonnes et cyclistes ou motocyclistes, signalisation et marquage, éclairage, etc.).
- iii. Soutien sur le terrain à l'application des lignes directrices pour améliorer la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque, y compris la préparation des conceptions de programmes d'action massive innovants et la rédaction des avant-projets des documents d'appel d'offre pour les contrats de travaux publics.



- (b) *Former l'administration routière et le personnel consultant associé à l'utilisation d'outils et de procédures dynamiques pour une meilleure sécurité de l'infrastructure (et apporter le soutien correspondant aux composants d'analyse des données sur les accidents de la route et de suivi et d'évaluation du projet).*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation avancée en utilisation d'outils et de procédures dynamiques pour améliorer la sécurité de l'infrastructure, et les procédures associées de suivi et d'évaluation.

- (c) *Evaluer la diligence et l'efficacité des programmes d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière urbaine et rurale dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Définir et exécuter l'évaluation des programmes d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque (coordonnée avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
- ii. Révision des lignes directrices pour l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure (exposées ci-dessus), sur la base des conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.

- (d) *Préparer un programme et des lignes directrices post-projet d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure*

**Produits**

- i. Programme post-projet d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Lignes directrices pour l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure dans tout le réseau.

**Etablir le calendrier des tâches**

Etablir le calendrier de l'assistance technique requise comme suit :

- Durée du projet: soutenir la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'évaluation des programmes d'amélioration de la sécurité de l'infrastructure dans les couloirs et zones à haut risque, ainsi que la formation correspondante du personnel.
- Dernière année du projet : soutenir la préparation d'un programme post-projet et de lignes directrices pour l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure dans tout le réseau.

## **Expérience et qualifications professionnelles requises**

### **Spécialiste(s) en ingénierie de la sécurité**

Un ou plusieurs spécialistes reconnus au niveau international, avec environ 10 ans d'expérience en classement et inspection de sécurité routière (y compris une expérience iRAP), audit, et conception d'installations innovantes de sécurité de l'infrastructure. Une expérience en amélioration de la sécurité de l'infrastructure en environnements routiers à trafic mixte et vitesse mixte dans des pays de rapide motorisation est essentielle.

### **Spécialiste en analyse de sécurité**

Un spécialiste reconnu au niveau international et possédant environ 10 ans d'expérience en analyse scientifique des environnements de circulation et des facteurs véhiculaires et humains contribuant aux accidents et blessures sur la route. L'expérience sur le terrain en évaluation quantitative d'interventions et de résultats en matière de sécurité est essentielle. Une expérience en analyse de la sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## **Appui du Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP)**

iRAP support is recommended for the delivery of these outputs. L'appui de l'iRAP est recommandé pour élaborer ces produits. Des points de contact sont fournis en Annexe 2 de ce Chapitre.

## ***Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés***

### *Echantillon de Composant 2*

## **Application policière de dissuasion générale ciblant les comportements dangereux**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'introduction et l'évaluation de l'application policière de dissuasion générale ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel policier dans la mise en œuvre et la gestion d'application de mesures de dissuasion générales ciblant les couloirs et zones à haut risque.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet d'application policière de dissuasion générale ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont :

- (a) *Le soutien à la préparation de programmes annuels d'application policière pour dissuader de manière générale les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Identification des comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.
- ii. Stratégies opérationnelles et tactiques et lignes directrices pour éliminer les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.
- iii. Programmes annuels d'opérations programmées (mensuelles) d'application ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones
- iv. Analyse des besoins en équipement et définition et établissement des coûts de l'équipement additionnel nécessaire pour soutenir les programmes annuels d'application.
- v. Avant-projet de documents de soumission pour l'acquisition de l'équipement additionnel.
- vi. Soutien sur le terrain à la mise en oeuvre des programmes annuels d'application

- (b) *Former le personnel policier à tous les niveaux dans la mise en œuvre de programmes annuels d'application dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance d'un programme de formation de base pour moderniser les connaissances et qualifications en sécurité de la circulation du personnel de police routière.
- ii. Préparation et délivrance d'un stage avancé en théorie et pratique de mesures de dissuasion générale, et en stratégies et tactiques opérationnelles associées.
- iii. Préparation et délivrance de formation en gestion de la supervision de la mise en œuvre du programme par le personnel opérationnel.

- (c) *Évaluer la diligence et l'efficacité des programmes d'application policière dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Concevoir et exécuter l'évaluation des programmes d'application policière dans les couloirs et zones à haut risque (en coordination avec le compostant de suivi et d'évaluation du projet).
- ii. Recommander des améliorations aux programmes d'application policière, fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.

- (d) *Préparer un programme (national) post-projet dans tout le réseau d'application policière et finaliser les lignes directrices pour établir la dissuasion générale aux comportements identifiés comme dangereux.*

**Produits**

- i. Un projet post-projet d'application dans tout le réseau, y compris les coûts estimés et le calendrier de mise en œuvre du projet.
- ii. Les lignes directrices pour les programmes d'application policière pour établir la dissuasion générale aux comportements identifiés comme dangereux.

**Programmer les tâches**

La programmation de l'assistance technique requise consiste à :

- Durée du projet : soutenir la préparation, la mise en œuvre, l'évaluation et l'examen des programmes d'application policière dans les couloirs et zones à haut risque, et formation en conséquence du personnel.
- Dernière année du projet : soutenir la préparation d'un programme post-projet et des lignes directrices pour les programmes d'application policière dans tout le réseau.

## **Expérience et qualifications professionnelles requises**

### **Spécialiste en gestion d'application de la loi**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en direction de l'application des règles de circulation, coordination et conseil politique dans une administration nationale de police utilisant avec succès un modèle de dissuasion générale. Une capacité prouvée de communiquer la philosophie et les tactiques de l'application des règles de sécurité routière à une large audience est essentielle. Une expérience préalable dans une installation de formation en application de la loi est souhaitable.

### **Spécialiste en opérations d'application de la loi**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience, y compris l'encadrement du personnel d'application des règles de circulation. L'expérience pratique dans la conception, la mise en œuvre et la gestion des stratégies d'application des règles de sécurité routière dans une administration nationale de police utilisant avec succès un modèle de dissuasion générale est essentielle. Une capacité prouvée de communiquer la philosophie et les tactiques de l'application des règles de sécurité routière à une large audience est essentielle. Une expérience préalable dans une institution de formation en application de la loi est souhaitable.

### **Spécialiste en équipement d'application de la loi**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans la définition, le sourcing, l'évaluation et l'acquisition d'équipement et d'outils de sécurité routière dans une administration nationale de police utilisant avec succès un modèle de dissuasion générale. Une compréhension éprouvée des pratiques opérationnelles d'application des règles de sécurité est essentielle.

### **Spécialiste en formation en application de la loi**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation de programmes de formation et développement d'officiers et de recrues de police. Une expérience préalable au sein d'une académie nationale de formation policière est essentielle.

### **Spécialiste en analyse de sécurité**

Un spécialiste reconnu au niveau international possédant environ 10 ans d'expérience dans l'analyse scientifique d'environnements de circulation et de facteurs véhiculaires et humains contribuant aux accidents et blessures sur la route. L'expérience sur le terrain en évaluation quantitative d'interventions et de résultats en matière de sécurité est essentielle. Une expérience en analyse de la sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## **Soutien de l'Organisation internationale de la Police routière (RoadPOL)**

Etant donné la nature spécialisée de la police routière et la préférence générale des agences de police routière à travailler sur une base pair-à-pair avec les officiers d'autres services de police pertinents, le soutien de RoadPOL est recommandé pour l'élaboration de ces produits. Des points de contacts sont fournis dans l'Annexe 2 de ce Chapitre.

## ***Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risques Ciblés***

### *Echantillon de Composant 3*

## **Campagnes de publicité et de sensibilisation pour soutenir les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'introduction et l'évaluation de campagnes de publicité et de sensibilisation pour appuyer les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel RMTO et policier, ainsi que les consultants nationaux, dans la mise en œuvre et la gestion de campagnes de publicité et de sensibilisation pour appuyer les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.
- Soutenir la préparation d'une campagne (nationale) de publicité et de sensibilisation pour appuyer les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque, fondée sur les expériences réussies dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Préparer des campagnes de publicité et de sensibilisation pour appuyer les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Identification et priorisation des comportements à haut risque à cibler au moyen de campagnes de publicité et de sensibilisation.
- ii. Identification des groupes d'utilisateurs de la route montrant des comportements identifiés comme hautement dangereux ainsi que leur réseau social et commercial au sens large dans les couloirs et zones à haut risque.
- iii. Développement de messages-clé de sécurité routière aux utilisateurs de la route et à leur réseau social et commercial au sens large.

- iv. Identification de services électroniques, imprimés et d'affichage pour toucher les groupes d'utilisateurs de la route montrant des comportements identifiés comme dangereux ainsi que leur réseau social et commercial au sens large dans les couloirs et zones à haut risque.
  - v. Programmes annuels de campagnes programmées de publicité et de sensibilisation en coordination avec les programmes d'application policière, ciblant les groupes d'utilisateurs dangereux et leur réseau social et commercial dans les couloirs et zones à haut risque.
  - vi. Systèmes de suivi et d'évaluation des campagnes annuelles de publicité et de sensibilisation pour suivre la rétention et la pertinence des messages (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
  - vii. Identification des fournisseurs de services d'études de marché, de relations publiques et de publicité possédant une capacité suffisante pour produire, mettre en œuvre et suivre des campagnes spécifiques de publicité et de sensibilisation.
  - viii. Avant-projets de documents d'appel d'offres pour l'acquisition des services requis de recherche, de production et de médias.
  - ix. Assistance à l'évaluation des soumissions de services de recherche, de production et de médias.
  - x. Soutien sur le terrain à la mise en œuvre des campagnes de publicité et de sensibilisation.
- (b) *Former l'agence de sécurité routière désignée et le personnel policier dans la conception et la mise en œuvre des campagnes annuelles de publicité et de sensibilisation dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### Produits

- i. Préparation et exécution de programmes abordant les principes et pratiques des campagnes de publicité et de sensibilisation efficaces pour la sécurité de la circulation, et des procédures d'évaluation associées.
- (c) *Evaluer l'efficacité des campagnes de publicité et de sensibilisation soutenant l'application policière ciblant les comportements dangereux dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### Produits

- i. Conception et exécution de l'évaluation des campagnes de publicité et de sensibilisation dans les couloirs et zones à haut risque (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
  - ii. Améliorations recommandées aux campagnes de publicité et de sensibilisation soutenant les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux (qui seront rétroalimentées dans les programmes développés en a) v ci-dessus), fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.
- (d) *Préparer une campagne post-projet de publicité et de sensibilisation et des lignes directrices pour soutenir les programmes d'application ciblant les comportements dangereux dans tout le réseau.*

## Produits

- i. Campagnes post-projet de publicité et de sensibilisation dans tout le réseau, y compris leurs coûts estimés et leur calendrier de mise en œuvre.
- ii. Lignes directrices détaillant les besoins en campagnes de publicité et de sensibilisation soutenant les programmes d'application policière ciblant les comportements dangereux dans tout le réseau.

## Programmation des tâches

La programmation de l'assistance technique doit se faire comme suit :

- Durée du projet : Appuyer la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation des campagnes de publicité et de sensibilisation soutenant les programmes d'application policière dans les couloirs et zones à haut risque, ainsi que la formation de personnel correspondante.
- Dernière année du projet : Préparer des campagnes post-projet de publicité et de sensibilisation et les lignes directrices pour appuyer les programmes d'application policière dans tout le réseau.

## Expérience et qualifications professionnelles requises

### Spécialiste en communications

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans la gestion de publicité et de relations publiques fondée sur la recherche en sécurité routière ou dans un domaine similaire. Une expérience antérieure en gestion de comptes dans une agence de publicité ou de relations publiques est souhaitable. Une expérience en campagnes de marketing social réussies est essentielle.

### Spécialiste en enquêtes auprès de la communauté

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en études de marché et enquêtes quantitatives et qualitatives sur l'attitude de la communauté. Une expérience en exécution d'enquêtes sur l'attitude de la communauté dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

### Spécialiste en analyse de sécurité

Un spécialiste reconnu au niveau international et possédant environ 10 ans d'expérience en analyse scientifique d'environnements de circulation et de facteurs véhiculaires et humains contribuant aux accidents et blessures sur la route. Une expérience sur le terrain en évaluations quantitatives des interventions en matière de sécurité et de leurs résultats est essentielle. Une expérience en analyse de sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*



## *Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés*

### *Echantillon de Composant 4*

## **Services de traitement aux victimes d'accident**

### **Objectifs**

- Soutenir l'amélioration et l'évaluation des services de traitement des victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel des services de traitement des victimes d'accidents ainsi que les autres personnels de premiers secours à de meilleures procédures de traitement des victimes d'accident.
- Appuyer la préparation d'un programme (national) post-projet de meilleurs services de traitement aux victimes d'accident dans tout le réseau, fondé sur l'expérience réussie dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Préparer et soutenir des programmes de sauvetage et d'assistance dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### Produits

- i. Identification des priorités de services de traitement aux victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque.
- ii. Programmes annuels de services programmés (saisonniers) de traitement des victimes d'accidents dans les couloirs et zones à haut risque.
- iii. Définition et établissement des coûts de l'équipement et des installations, des systèmes de communication et des besoins en personnel pour de meilleurs services de traitement aux victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque.
- iv. Avant-projet des documents d'appel d'offres pour l'acquisition de l'équipement et des installations.
- v. Soutien sur le terrain à la mise en œuvre de meilleurs services de sauvetage et de traitement aux victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque.

- (b) *Former le personnel d'urgence ainsi que les autres personnels de premiers secours sur les scènes d'accident à de meilleurs services de sauvetage et d'assistance dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation en meilleurs services de traitement aux victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque.

- (c) *Evaluer les programmes de meilleurs services de sauvetage et d'assistance dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Concevoir et effectuer l'évaluation des services améliorés de traitement aux victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
- ii. Recommander des améliorations aux services de traitement des victimes d'accident dans tout le réseau (qui seront rétroalimentées dans les programmes indiqués en 3.5 (a) ii ci-dessus), fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.

- (d) *Préparer un programme (national) et des lignes directrices post-projet de services de sauvetage et d'assistance.*

**Produits**

- i. Un programme post-projet de services de traitement aux victimes d'accident dans tout le réseau, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins de meilleurs services de traitement aux victimes d'accident dans tout le réseau.

**Programmation des tâches**

La programmation de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée des projets : Définir et soutenir la préparation et la mise en œuvre de meilleurs services de traitement des victimes d'accident dans les couloirs et zones à haut risque et former les personnels pertinents et autres personnels de premiers secours.
- Dernière année du projet : assister dans la préparation d'un programme (national) post-projet de services de traitement aux victimes d'accident et des lignes directrices dans tout le réseau.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en traitement de victimes d'accident**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en conception, mise en œuvre et gestion de programmes de formation en traitement des victimes d'accidents et en premiers secours dans des pays en développement et en transition. Une profonde connaissance des meilleures pratiques internationales et une expérience de travail en équipe avec les cadres supérieurs et le personnel spécialiste des agences nationales de santé dans des pays en développement et en transition est essentielle.

### Spécialiste en services médicaux d'urgence

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en conception, mise en oeuvre et gestion de services médicaux d'urgence dans des pays en développement et en transition. Une profonde connaissance des meilleures pratiques internationales et l'expérience du travail en équipe avec les cadres supérieurs et le personnel spécialiste des agences nationales de santé dans des pays en développement et en transition est essentielle.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## ***Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés***

### *Echantillon de Composant 5*

## **Services médicaux d'urgence**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'amélioration et l'évaluation des services médicaux d'urgence dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel des urgences médicales dans la délivrance de meilleurs services dans les couloirs et zones à haut risque.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet de services médicaux d'urgence dans tout le réseau, fondé sur l'expérience réussie dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Préparer et soutenir des programmes d'amélioration des services médicaux d'urgence dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Identification des priorités pour l'amélioration des services médicaux d'urgence dans les couloirs et zones à haut risque.
- ii. Programmes annuels de services améliorés (saisonniers) de soins médicaux d'urgence dans les couloirs et zones à haut risque.
- iii. Soutien sur le terrain à la mise en œuvre de meilleurs services médicaux d'urgence dans les couloirs et zones à haut risque.

- (b) *Former le personnel des services médicaux d'urgence en prestation de services de meilleure qualité dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation en services médicaux d'urgence de meilleure qualité dans les couloirs et zones à haut risque.

- (c) *Evaluer les programmes de services médicaux d'urgence de meilleure qualité dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Concevoir et effectuer l'évaluation de services médicaux d'urgence de meilleure qualité dans les couloirs et zones à haut risque (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
- ii. Recommander des améliorations aux services médicaux d'urgence dans tout le réseau (qui seront rétroalimentées dans les programmes décrits en (a) ii ci-dessus), fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.

- (d) *Préparer un programme (national) de services médicaux d'urgence dans tout le réseau et les lignes directrices correspondantes (pour inclusion dans une mise à jour du NRSAP (Plan d'action national pour la Sécurité routière)).*

**Produits**

- i. Programme post-projet de services médicaux d'urgence dans tout le réseau, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Lignes directrices détaillant les besoins en services médicaux d'urgence de meilleure qualité dans tout le réseau.

**Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : assistance et soutien à la préparation et à la prestation de services médicaux d'urgence de meilleure qualité dans les couloirs et zones à haut risque, et formation du personnel concerné.
- Dernière année du projet : assister dans la préparation d'un programme (national) post-projet de services médicaux d'urgence dans tout le réseau et de ses lignes directrices.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en services médicaux d'urgence**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans la conception, la mise en œuvre et la gestion de services médicaux d'urgence dans des pays en développement et en transition. Une profonde connaissance des meilleures pratiques internationales et l'expérience du travail en équipe avec les cadres supérieurs et le personnel spécialiste des agences nationales de santé dans des pays en développement et en transition est essentielle.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## ***Assistance technique pour des Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés***

### *Echantillon de Composant 6*

## **Education scolaire en sécurité routière**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'amélioration et l'évaluation de l'éducation scolaire en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel du ministère de l'éducation à la mise en œuvre et à la gestion future de l'éducation scolaire en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet d'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau, fondé sur l'expérience réussie dans les couloirs et zones à haut risque.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de:

- (a) *Préparer et soutenir les programmes d'éducation scolaire en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Amélioration des curricula, des méthodes d'enseignement et des ressources d'appui pour les programmes d'éducation scolaire en sécurité routière.
- ii. Programmes annuels d'éducation scolaire améliorée en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque.
- iii. Avant-projet des documents d'appel d'offres pour l'acquisition des ressources de soutien.
- iv. Appui sur le terrain à la mise en œuvre de programmes d'éducation scolaire améliorée en sécurité routière.

- (b) *Former les enseignants à la mise en œuvre de programmes d'éducation scolaire améliorée en éducation routière dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance d'un programme de formation des enseignants en curricula et méthodes d'enseignement améliorées, et des procédures associées de suivi et d'évaluation.

- (c) *Evaluer la diligence et l'efficacité des programmes d'éducation scolaire améliorée en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque.*

**Produits**

- i. Concevoir et effectuer l'évaluation des programmes d'éducation scolaire améliorée en sécurité routière (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).

- ii. Recommander des améliorations à l'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau (qui seront rétroalimentées dans les programmes décrits en (a) ii ci-dessus), fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.

- (d) *Préparer un programme (national) et des lignes directrices pour un programme d'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau.*

**Produits**

- i. Un programme post-projet d'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en oeuvre.

- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins des programmes d'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau.

**Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet: soutenir la mise en oeuvre et l'évaluation des programmes d'éducation scolaire en sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque, et formation du personnel concerné.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet et des lignes directrices pour l'éducation scolaire en sécurité routière dans tout le réseau.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en éducation**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en développement de curricula pour l'éducation en sécurité routière à l'école et en formation d'enseignants en la matière. Une profonde connaissance des meilleures pratiques internationales en matière d'éducation en sécurité routière à l'école est essentielle. Une expérience préalable de travail en équipe avec des agences nationales d'éducation dans des pays en développement est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## *Assistance technique pour des* **Projets de Démonstration dans des Couloirs et Zones à Haut Risque Ciblés**

### *Echantillon de Composant 7*

## **Régulations et Procédures de sécurité pour la gestion des véhicules commerciaux et le transport de marchandises hors-gabarit et dangereuses**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Réviser les régulations et les procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses.
- Recommander et appuyer des améliorations aux régulations et procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans les couloirs et zones à haut risque.
- Former le personnel de la police, de l'agence réglementaire et de l'exploitant commercial dans la mise en œuvre de régulations et de procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans les couloirs et zones à haut risque.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet pour moderniser les régulations et procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Réviser et améliorer les régulations et procédures actuelles de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses.*

#### **Produits**

- i. Une comparaison avec les bonnes pratiques internationales des régulations et procédures actuelles de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses.



- ii. La recommandation d'améliorations à court et à long terme aux régulations et procédures actuelles et planifiées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses (y compris des campagnes d'application policière ciblant la surcharge des véhicules commerciaux et le transport de marchandises hors-gabarit et dangereuses, pour appuyer l'application policière et les composants associés de publicité et de sensibilisation dans les couloirs et zones à haut risque), ainsi qu'un plan d'action pour le programme d'améliorations.
- iii. Appui sur le terrain au programme d'amélioration de la gestion de la sécurité des véhicules commerciaux.

- (b) *Former le personnel de la police, des agences réglementaires et de l'exploitant commercial dans l'amélioration des régulations et procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### Produits

- i. Préparation et délivrance des programmes de formations en amélioration des régulations et procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses.
- (c) *Evaluer l'efficacité des améliorations aux régulations et procédures actuelles et planifiées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### Produits

- i. Concevoir et effectuer l'évaluation des recommandations d'améliorations à court et à long terme aux régulations et procédures actuelles et planifiées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses (en coordination avec le composant de suivi et d'évaluation du projet).
- ii. Recommander des améliorations aux régulations et procédures actuelles et planifiées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses (qui seront rétroalimentées dans les programmes décrits en (a) ii ci-dessus), fondées sur les conclusions de l'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque.
- (d) *Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour l'introduction de régulations et procédures améliorées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans tout le réseau.*

#### Produits

- i. Programme post-projet pour l'amélioration des régulations et procédures actuelles et planifiées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Lignes directrices détaillant les régulations et procédures améliorées de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans tout le réseau.

## **Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : soutenir l'examen des régulations et procédures de sécurité pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses, ainsi que la mise en œuvre des améliorations à court et long terme, et la formation associée de personnel.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet et des lignes directrices pour la gestion du chargement des véhicules commerciaux et du transport des marchandises hors-gabarit et dangereuses dans tout le réseau.

## **Expérience et qualifications professionnelles requises**

### **Spécialiste en sécurité des véhicules commerciaux**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans le domaine des normes de santé et sécurité des conducteurs et de sécurité des véhicules commerciaux. Une profonde expérience dans la collaboration avec les exploitants commerciaux de transport en vue de délivrer des programmes d'assurance de sécurité et dans la formation associée est essentielle.

### **Spécialiste en législation de sécurité**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en législation du secteur des transports, et une connaissance spécifique de la législation et des sanctions en matière de sécurité de la circulation dans des services de police nationaux. La connaissance des développements législatifs internationaux en matière de modèles d'application policière de mesures de dissuasion générale est essentielle. Une expérience préalable en législation de la sécurité routière dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

# Révision des Politiques du Projet

## *Assistance technique pour la* **Révision des politiques du projet**

### *Composant-échantillon 1*

## **Pratiques de formation des conducteurs, d'examen et d'octroi du permis de conduire**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Réviser les pratiques de formation et d'examen de conduite, et d'octroi des permis.
- Recommander et soutenir des mesures de modernisation des pratiques de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire.
- Soutenir la préparation d'un projet (national) post-projet pour moderniser les pratiques de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique sont de :

- (a) *Réviser et améliorer les pratiques actuelles de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire.*

#### **Produits**

- i. La comparaison avec les bonnes pratiques internationales des pratiques actuelles de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire.
- ii. La recommandation d'améliorations à court et à long terme des pratiques actuelles et planifiées de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire, ainsi que du plan d'action pour ce programme d'améliorations.
- iii. L'appui sur le terrain au programme d'amélioration des pratiques de formation et d'examen de conduite et d'octroi du permis de conduire.

- (b) *Préparer un projet (national) post-projet et des lignes directrices pour la formation et l'examen de conduite et l'octroi des permis de conduire.*

#### **Produits**

- i. Un programme post-projet de formation et d'examen de conduite et d'octroi de permis de conduire dans tout le réseau, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins pour l'amélioration des pratiques de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire.

## **Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique doit se faire comme suit :

- Durée du projet : soutenir l'examen des pratiques de formation et d'examen de conduite et d'octroi des permis de conduire, ainsi que la mise en œuvre des améliorations à court et à long terme.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet et des lignes directrices pour la formation et l'examen de conduite et l'octroi du permis de conduire.

## **Qualifications et expérience professionnelles requises**

### **Spécialiste en examen de conduite et octroi du permis de conduire**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en formation à la conduite de véhicule à moteur et en octroi de permis de conduire au niveau national. Une profonde connaissance des meilleures pratiques internationales, y compris les systèmes de permis de conduire progressif, est essentielle. Une expérience préalable en services de conseil à l'agence nationale d'examen de conduite et d'octroi du permis de conduire dans un pays en développement ou en transition est souhaitable.

### **Un spécialiste en gestion d'enregistrement**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en gestion de systèmes modernes d'enregistrement des conducteurs et véhicules et en procédures et technologies commerciales associées. Une expérience préalable dans un organisme national d'enregistrement dans un pays en développement ou en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## *Assistance technique pour la* **Révision des politiques du projet**

### *Composant-échantillon 2*

## **Contrôle technique des véhicules**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique sont de :

- Réviser les pratiques de contrôle technique des véhicules.
- Recommander et soutenir des améliorations aux pratiques de contrôle technique des véhicules.
- Former la police en méthodes d'inspection véhiculaire au bord de la route.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet de modernisation des pratiques de contrôle technique des véhicules.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de:

- (a) *Réviser et améliorer les pratiques de contrôle technique des véhicules.*

#### **Produits**

- i. Une comparaison des pratiques actuelles de contrôle des véhicules avec les bonnes pratiques internationales
- ii. La recommandation d'améliorations à court et à long terme des pratiques actuelles et planifiées de contrôle technique des véhicules, ainsi que du plan d'action d'un programme d'améliorations.
- iii. Appui sur le terrain au programme d'amélioration du contrôle de sécurité des véhicules.

- (b) *Former la police aux méthodes d'inspection véhiculaire au bord de la route dans les couloirs et zones à haut risque.*

#### **Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation de la police en méthodes d'inspection véhiculaire au bord de la route (en appui au composant d'application policière).

- (c) *Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour le contrôle technique des véhicules.*

#### **Produits**

- i. Un programme post-projet de contrôle technique des véhicules, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins pour améliorer les pratiques et systèmes de contrôle véhiculaire.

#### **Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique doit se faire comme suit :

- Durée du projet : soutenir l'examen des pratiques de contrôle technique des véhicules et la mise en œuvre des améliorations à court et long terme, ainsi que des formations de personnel correspondantes.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet et des lignes directrices pour améliorer les pratiques de contrôle technique des véhicules.

#### **Expérience et qualifications professionnelles requises**

##### **Spécialiste en sécurité véhiculaire**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans le domaine de l'inspection de sécurité et du contrôle technique des véhicules. Une connaissance et une expérience détaillées des normes internationales pour les véhicules à moteur ainsi que des pratiques internationales en contrôle technique et certification des véhicules est essentielle. Une expérience préalable dans une agence nationale de contrôle technique et d'inspection, de préférence dans un pays en développement ou en transition ou pour un fabricant international important de véhicules, est souhaitable.

##### **Un spécialiste en gestion d'enregistrement**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en gestion de systèmes modernes d'enregistrement des conducteurs et véhicules et en procédures et technologies commerciales associées. Une expérience préalable dans un organisme national d'enregistrement dans un pays en développement ou en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## *Assistance technique pour la* **Révision des politiques du projet**

### *Composant-échantillon 3*

## **Régulations et procédures de gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Réviser les régulations et procédures de la gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux, y compris la fatigue, la conduite sous influence de drogues, et autres risques routiers.
- Recommander et soutenir des améliorations aux régulations et procédures pour la gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux.
- Former le personnel de la police, du ministère de la santé et de l'exploitant commercial dans la mise en œuvre et la gestion de meilleures régulations et procédures pour la santé et la sécurité des conducteurs commerciaux.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet pour moderniser les régulations et procédures de la gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requises sont de :

- (a) *Réviser et améliorer les régulations et procédures actuelles de gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux.*

#### **Produits**

- i. Une comparaison des pratiques actuelles de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux avec les bonnes pratiques internationales.
- ii. L'identification des priorités de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux.
- iii. La recommandation d'améliorations à court et à long terme des régulations et procédures actuelles et planifiées des régulations et procédures de gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux (y compris les programmes de lutte contre la fatigue et la conduite sous l'influence de drogues pour soutenir les composants d'application policière et de campagnes de publicité et de sensibilisation associées).
- iv. Appui sur le terrain au programme d'amélioration des régulations de santé et de sécurité pour les conducteurs commerciaux.



- (b) *Former le personnel de la police, de l'agence réglementaire et de l'exploitant commercial à de meilleures pratiques de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux.*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation en pratiques de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux.

- (c) *Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour les pratiques de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux.*

**Produits**

- i. Un programme post-projet de pratiques de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins pour de meilleures régulations et procédures de gestion de la santé et la sécurité des conducteurs commerciaux.

**Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : soutien aux régulations et procédures de gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux, et mise en œuvre des améliorations recommandées et de la formation de personnel associée.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet et des lignes directrices pour la gestion de la santé et de la sécurité des conducteurs commerciaux dans tout le réseau.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en législation en matière de sécurité**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en législation du secteur des transports, et une connaissance spécifique de la législation et des sanctions en matière de sécurité de la circulation dans des services de police nationaux. La connaissance des développements législatifs internationaux en matière de modèles d'application policière de mesures générales de dissuasion est essentielle. Une expérience préalable en législation de la sécurité routière dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

**Spécialiste en sécurité des véhicules commerciaux**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience dans le domaine des pratiques de santé et de sécurité des conducteurs commerciaux et des normes de sécurité des véhicules commerciaux. Une solide expérience du travail en équipe avec les exploitants de transport dans la production de programmes d'assurance de sécurité et dans la formation de personnel associée est essentielle.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## Assistance technique pour la Révision des politiques du projet

### Composant-échantillon 4

## Sanctions de sécurité routière et systèmes de gestion associés

### Objectifs

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Réviser les structures de sanctions de sécurité routière et les systèmes de gestion associés.
- Recommander et soutenir des améliorations pour mieux aligner les sanctions pour pratiques et comportements dangereux sur les risques d'accidents de la route, et pour une meilleure gestion de la collecte des amendes ainsi que des systèmes de retrait de points au permis de conduire.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet pour améliorer l'efficacité des sanctions de sécurité routière et les systèmes de gestion associés.

### Produits

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Réviser et améliorer les structures actuelles de sanctions de sécurité routière et les systèmes associés de gestion.*

#### Produits

- i. Une comparaison de l'actuelle législation en matière de sécurité routière avec les bonnes pratiques internationales, et l'alignement des sanctions actuelles sur les risques d'accidents de la route.
- ii. Une comparaison de l'efficacité des sanctions administratives, des amendes, des procédures de collecte, du système de sanction par retrait de points au permis de conduire, de la réadaptation des récidivistes, des procédures de rédaction de la législation, etc.
- iii. La recommandation d'améliorations à court et à long terme aux structures actuelles et planifiées de législation en matière de sécurité routière, aux structures de sanction et aux systèmes de gestion associés, ainsi que d'un plan d'action pour un programme d'améliorations.
- iv. Soutien sur le terrain à la mise en œuvre de structures améliorées de sanctions de sécurité routière et des systèmes associés de gestion.

- (b) *Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour la réforme de la législation et de la gestion.*

#### **Produits**

- i. Un programme post-projet de réforme législative et de gestion, y compris ses coûts estimés et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Des lignes directrices détaillant les besoins pour l'amélioration de la législation en matière de sécurité routière, des structures de sanction et des systèmes de gestion associés.

#### **Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : réviser les systèmes actuels de sanctions de sécurité routière et les systèmes de gestion associés, recommander des améliorations à court et à moyen terme, et soutenir leur mise en œuvre.
- Dernière année du projet : Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour le programme de réforme de la législation et de la gestion.

#### **Expérience et qualifications professionnelles requises**

##### **Spécialiste en législation en matière de sécurité**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en législation du secteur des transports, et une connaissance spécifique de la législation et des sanctions en matière de sécurité de la circulation dans des services de police nationaux. La connaissance des développements législatifs internationaux en matière de modèles d'application policière de mesures de dissuasion générale est essentielle. Une expérience préalable en législation de la sécurité routière dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

##### **Spécialiste en opérations d'application de la loi**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience, y compris l'encadrement du personnel d'application des règles de circulation. L'expérience pratique dans la conception, la mise en œuvre et la gestion des stratégies d'application des règles de sécurité routière dans une administration nationale de police utilisant avec succès un modèle de dissuasion générale est essentielle. Une capacité prouvée de communiquer la philosophie et les tactiques de l'application des règles de sécurité routière à une large audience est essentielle. Une expérience préalable dans une installation de formation en application de la loi est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*



# Gestion du Projet

## *Assistance technique pour la* **Gestion du Projet**

### *Composant-échantillon 1*

## **Soutien à la gestion du projet**

### **Objectifs**

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir la gestion des projets de démonstration dans les couloirs à haut risque ciblés, ainsi que du suivi et de l'évaluation et des révisions de politiques associés.
- Former le personnel de l'unité de gestion du projet aux structures et processus de gestion conformes aux bonnes pratiques.
- Soutenir la préparation d'un programme post-projet dans tout le réseau d'activités fondées sur les conclusions de l'évaluation de tous les composants du projet de sécurité routière.

### **Produits**

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Réviser et améliorer les structures et processus de gestion de l'unité de gestion du projet dans les couloirs et zones à haut risque (et les couloirs et zones de contrôle).*

#### **Produits**

- i. Une comparaison avec les bonnes pratiques internationales des structures et processus de gestion stratégiques dans les couloirs et zones à haut risque (et les couloirs et zones de contrôle), y compris les fonctions d'attention aux résultats, de coordination et de suivi et évaluation.
- ii. La recommandation d'amélioration aux fonctions d'attention aux résultats, de coordination et de suivi et d'évaluation, afin d'améliorer l'exécution diligente et efficace des interventions dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- iii. Appui sur le terrain à la mise en œuvre des structures et processus stratégiques de gestion améliorée dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).

- (b) *Former le personnel de l'unité de gestion aux bonnes pratiques en matière de structures et processus de gestion dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).*

**Produits**

- i. Préparation et délivrance de programmes de formation en gestion, y compris des études de cas de bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière.
  - ii. Organisation et réalisation de voyages d'étude des meilleures pratiques internationales (là où pertinent).
- (c) *Préparer un programme post-projet dans tout le réseau d'activités fondées sur les conclusions de l'évaluation de tous les composants du projet de sécurité routière.*

**Produits**

- i. Un programme d'activités de sécurité routière dans tout le réseau.
- ii. Des cibles de réduction du nombre de tués et de blessés, fondées sur les résultats de la mise en œuvre du programme post-projet dans tout le réseau.
- iii. Des lignes directrices pour la mise en œuvre du programme post-projet dans tout le réseau.

**Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : réviser les structures et processus de gestion, préparer et délivrer des programmes de formation, et soutenir la mise en œuvre de mesures pour améliorer les structures et processus de gestion dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- Dernière année du projet : aider à la préparation d'un programme post-projet d'activités de sécurité routière dans tout le réseau, ainsi que des cibles associées et des lignes directrices pour sa mise en œuvre.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en gestion de la sécurité routière**

Un spécialiste en gestion de la sécurité routière, reconnu au niveau international et possédant environ 10 ans d'expérience en développement et mise en œuvre de stratégies nationales de sécurité routière. Un succès prouvé de travail en équipe avec une grande variété d'agences gouvernementales participant à la sécurité routière est essentiel.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*





# Suivi et Evaluation du Projet

## Assistance technique pour le Suivi et l'Évaluation du Projet

### Composant-échantillon 1

## Systèmes de suivi et d'évaluation

### Objectifs

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'établissement de systèmes de suivi et d'évaluation du projet dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- Former le personnel de l'unité de suivi et d'évaluation, ainsi que les consultants nationaux associés, à la mise en œuvre et à la gestion de systèmes de suivi et d'évaluation du projet dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet pour l'établissement dans tout le réseau d'un système de suivi et d'évaluation, fondé sur l'expérience réussie dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).

### Produits

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

- (a) *Concevoir et soutenir des systèmes de suivi et d'évaluation du projet pour les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).*

#### Produits

- i. Etablissement de mesures de la performance en matière de sécurité routière dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle) pour surveiller l'exposition au risque et les caractéristiques du réseau routier, les résultats finaux de sécurité, les résultats intermédiaires de sécurité, la production d'interventions, ainsi que des cadres d'échantillonnage pour les enquêtes nécessaires pour surveiller les mesures identifiées, les procédures et formats de reddition de compte trimestrielle et annuelle, et les procédures d'évaluation de l'efficacité des interventions.
- ii. Exécution d'enquêtes de référence dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- iii. Définition et établissement des coûts de l'équipement, du système de traitement et de stockage des données et des besoins en personnel nécessaires pour la réalisation des enquêtes.
- iv. Avant-projet des documents d'appel d'offres pour l'acquisition de l'équipement et des systèmes de traitement et de stockage des données nécessaires pour réaliser les enquêtes.

- v. Lignes directrices de procédures pour l'exécution des enquêtes, traitement des données et reddition de comptes trimestrielle et annuelle.
- vi. Identification des fournisseurs de services d'obtention de données ayant une capacité suffisante pour exécuter les programmes de surveillance dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).
- vii. Avant-projet des documents d'appel d'offres pour l'acquisition des services nécessaires d'obtention de données et d'enquêtes.
- viii. Soutien sur le terrain aux enquêtes de référence et en cours ; traitement, stockage et analyse des données ; et préparation des rapports trimestriels et annuels de performance.
- ix. Révision (et adaptation) des indicateurs de résultats du projet, en utilisant les mesures de référence et les données d'enquêtes des 12 premiers mois.

(b) *Former le personnel de l'unité de suivi et d'évaluation et les consultants nationaux associés aux systèmes de suivi et d'évaluation.*

#### Produits

- i. réparation et délivrance de programmes de formation de base et avancés dans la mise en œuvre et la gestion des systèmes de suivi et d'évaluation.

(c) *Evaluer la diligence et l'efficacité des systèmes de suivi et d'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).*

#### Produits

- i. Concevoir et exécuter l'examen du système de suivi et d'évaluation.
- ii. Réviser les procédures de suivi et d'évaluation (ce qui sera rétroalimenté dans les procédures décrites en (a) i ci-dessus), sur la base des conclusions de l'examen dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et zones de contrôle).

(d) *Préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour un système de suivi et d'évaluation dans tout le réseau.*

#### Produits

- i. Programme post-projet de suivi et d'évaluation dans tout le réseau, y compris des cadres d'échantillonnage pour les enquêtes sur les mesures identifiées de performance, les coûts estimés du programme et son calendrier de mise en œuvre.
- ii. Lignes directrices pour les enquêtes d'obtention de données, le traitement et le stockage des données, la reddition de comptes sur les résultats, et l'évaluation de la performance dans tout le réseau.

## **Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : concevoir et soutenir la mise en œuvre, l'évaluation et l'examen des systèmes de suivi et d'évaluation dans les couloirs et zones à haut risque (et les couloirs et zones de contrôle), et formation pertinente de personnel.
- Dernière année du projet : préparer un programme (national) post-projet et des lignes directrices pour le suivi et l'évaluation de la performance en matière de sécurité routière dans tout le réseau.

## **Expérience et qualifications professionnelles requises**

### **Spécialiste(s) en suivi et évaluation**

Un ou plusieurs spécialiste(s) possédant environ 10 ans d'expérience dans la conception et la mise en œuvre du système de suivi et d'évaluation de la circulation, des véhicules et des usagers en environnements routiers. La connaissance de méthodes de conception d'échantillonnages et des besoins associés d'équipement de mesure est essentielle. Une expérience préalable en suivi et évaluation de la sécurité routière dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

### **Spécialiste en analyse de sécurité**

Un spécialiste reconnu au niveau international et possédant environ 10 ans d'expérience en analyse scientifique des environnements de circulation et des facteurs véhiculaires et humains contribuant aux accidents et blessures sur la route. L'expérience sur le terrain en évaluation quantitative d'interventions et de résultats en matière de sécurité est essentielle. Une expérience en analyse de la sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

### **Spécialiste en enquêtes auprès de la communauté**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en études de marché et enquêtes quantitatives et qualitatives sur l'attitude de la communauté. Une expérience en exécution d'enquêtes sur l'attitude de la communauté dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

## **Appui du Programme international d'Évaluation des Routes (iRAP)**

L'appui de l'iRAP est recommandé pour élaborer ces produits. Des points de contact sont fournis en Annexe 2 de ce Chapitre.

## Assistance technique pour le Suivi et l'Évaluation du Projet

### Composant-échantillon 2

## Systèmes de données et d'analyse des accidents de la route

### Objectifs

Les objectifs de l'assistance technique requise sont de :

- Soutenir l'évaluation et la modernisation du système (national) d'enregistrement et d'analyse de données sur les accidents de la route.
- Former les utilisateurs du système en techniques de diagnostic et en application de systèmes.
- Soutenir la préparation d'un programme (national) post-projet de modernisation du système.

### Produits

Les produits attendus de l'assistance technique requise sont de :

(a) Réviser et améliorer la capacité actuelle du système.

#### Produits

- i. Définition des besoins de données sur les accidents de la route de toutes les agences participant à l'amélioration de la sécurité routière.
- ii. Evaluation des procédures actuelles et planifiées de déclaration, d'enregistrement et d'analyse des accidents de voiture et de la mesure dans laquelle elles satisfont les besoins spécifiés des agences.
- iii. Recommandation d'améliorations aux procédures actuelles et planifiées de déclaration, d'enregistrement et d'analyse des accidents de la route.
- iv. Plan conceptuel pour l'amélioration du système, y compris l'équipement informatique recommandé et les besoins en logiciels, ainsi que tous les coûts préliminaires et tous les besoins associés de documentation de l'utilisateur et de formation.
- v. Processus recommandé pour coordonner les activités avec le composant de suivi et d'évaluation du projet, afin d'assurer que les outils et procédures d'analyse développés pour l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière deviennent des prototypes et soient mis à l'épreuve par les agences utilisatrices dans les couloirs et zones à haut risque (et dans les couloirs et les zones de contrôle).
- vi. Avant-projet de documents d'appel d'offres pour l'acquisition des services et des équipements de technologies de l'information, en conformité avec les meilleures pratiques en matière de procédures d'appels d'offres pour le développement de systèmes informatiques complexes.

vii. Appui sur le terrain au développement du système et au processus pour sa mise en œuvre.

(b) *Former le personnel de l'agence en techniques de diagnostic et en application de système, et le personnel de la police en capacité minimum de saisie de données.*

**Produits**

i. Préparation et délivrance de programmes de formation en techniques de diagnostic et en application de systèmes, et en capacité minimum de saisie de données.

(c) *Préparer un programme (national) post-projet pour un développement plus avancé du système.*

**Produits**

i. Programme post-projet de modernisation du système, y compris des caractéristiques priorisées de l'utilisateur, les coûts estimés du programme et son calendrier de mise en œuvre.

**Programmation des tâches**

La programmation des tâches de l'assistance technique requise doit se faire comme suit :

- Durée du projet : effectuer l'examen des capacités du système actuel et soutenir la formulation des besoins pour un système modernisé, pour l'acquisition de services et d'équipement pour le développement du système et sa mise en œuvre, et afin de former les personnels de l'agence et de la police en soutien et utilisation du système.
- Dernière année du projet : préparer un programme post-projet pour développer davantage le système.

**Expérience et qualifications professionnelles requises**

**Spécialiste en base de données sur les accidents**

Un spécialiste en informatique possédant environ 10 ans d'expérience en sécurité routière, en particulier en systèmes d'informations sur les accidents, y compris Microsoft Windows, les bases de données de type SQL et le développement de GIS. Une expérience en formation des utilisateurs de système est essentielle. Une expérience en base de données sur les accidents dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

**Spécialiste informatique en gestion de projet**

Un spécialiste possédant environ 10 ans d'expérience en gestion de projets complexes de technologies de l'information dans diverses agences du secteur public et à divers niveaux d'administration, une expérience en systèmes d'analyse de données sur les accidents et en administration et gestion d'institutions associées au secteur routier est souhaitable. Une expérience en gestion de projets informatiques complexes dans des pays en développement ou en transition est préférable.

**Spécialiste en bases de données**

Un spécialiste possédant au moins 5 ans d'expérience en établissement, gestion et entretien de systèmes de bases de données. Une forte expérience en technologies de l'information et en développement de bases de données et, dans l'idéal, une expérience en établissement de systèmes de surveillance de la performance de la sécurité routière sont essentielles. Une expérience en applications de base de données dans des pays en développement ou en transition est souhaitable.

### **Spécialiste en analyse de sécurité**

Un spécialiste reconnu au niveau international et possédant environ 10 ans d'expérience en analyse scientifique des environnements de circulation et des facteurs véhiculaires et humains contribuant aux accidents et blessures sur la route. L'expérience sur le terrain en évaluation quantitative d'interventions et de résultats en matière de sécurité est essentielle. Une expérience en analyse de la sécurité routière dans des pays en développement et en transition est souhaitable.

*Pour tous les membres de l'équipe, la capacité prouvée de travailler avec des officiels du gouvernement et des pairs professionnels et de gagner leur confiance est essentielle.*

### **Appui du Programme international d'Evaluation des Routes (iRAP)**

L'appui de l'iRAP est recommandé pour élaborer ces produits. Des points de contact sont fournis en Annexe 2 de ce Chapitre.

## Analyse de Capacité en Sécurité Routière et Projets de Système Sûr - Lignes directrices

La mise à jour des lignes directrices appuie l'identification et la préparation de stratégies d'investissement et de projets de mise en œuvre en matière de sécurité routière dans les pays à revenu faible et moyen, en conformité avec l'ambitieux objectif de la Décennie d'Action d'épargner cinq millions de vies et d'éviter cinquante millions de blessures graves d'ici à 2020. En passant de la promotion à l'action, le transfert accéléré des connaissances aligné sur l'augmentation progressive des investissements en sécurité routière sera vital pour surmonter les faiblesses de la capacité nationale, lesquelles représentent un formidable obstacle au succès, compte tenu notamment de la croissance économique soutenue et de l'accroissement rapide du parc automobile. Les lignes directrices principales et l'approche rationalisée contenues dans cette mise à jour constituent des outils pragmatiques et éprouvés pour aider à surmonter ces obstacles et contribuer à améliorer les résultats en matière de sécurité routière. Durant la Décennie d'Action, les lignes directrices verront leur utilisation se généraliser, et elles seront mises à jour selon les besoins pour refléter les leçons apprises à travers leur application ainsi que les améliorations réalisées.

