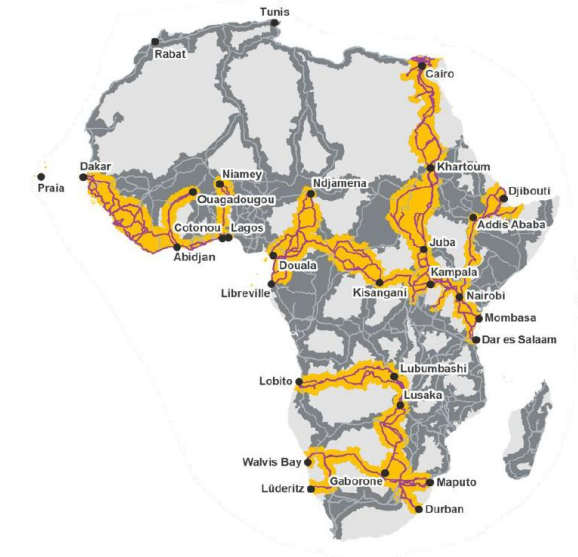
**GGSP-CALAO**

**Pilier B « Facilitation des transports »**

## Cahier des charges

Développement et déploiement pilote d'un système de surveillance des accidents et traumatismes routiers sur le CALAO






*Corridor Abidjan-Lagos*




*Corridor Abidjan-Ouagadougou*

# 1. Présentation d'Expertise France et du pilier B du projet GGSP-CALAO « appui à la facilitation des transports »

## 1.1. Expertise France

Expertise France est une Agence publique et un acteur clé de la coopération technique internationale, qui fait partie du groupe de l'Agence Française de Développement (groupe AFD). Elle conçoit et met en œuvre des projets qui renforcent durablement les politiques publiques dans les pays en développement et émergents, dans les secteurs de la gouvernance, la sécurité, le climat, la santé, l'éducation… Elle intervient sur des domaines clés du développement et contribue aux côtés de ses partenaires à la concrétisation des objectifs de développement durable (ODD) pour un monde en commun.

## 1.2. Pilier B du projet GGSP-CALAO « appui à la facilitation des transports »

Les corridors stratégiques Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Lagos font partie des 12 corridors en Afrique sélectionnés par la Commission européenne et l'Union Africaine et qui contribuent à la concrétisation de l'initiative *Global Gateways*. Cette initiative incarne une offre européenne positive pour les investissements en infrastructures. Avec un investissement prévu de 300 milliards d'euros d'ici 2027, dont 150 milliards spécifiquement pour l'Afrique, cette initiative vise à financer des infrastructures durables, de qualité et respectant les normes sociales, environnementales et de gouvernance de l'Union européenne.

Le projet GGSP-CALAO, financé par l'Union Européenne, a pour ambition de stimuler le commerce au sein de la région et promouvoir la croissance économique et le développement. Il couvre cinq pays, à savoir la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria. Le développement des corridors répond ainsi aux besoins de la ZLECAf qui consacre la volonté du continent de booster le commerce au niveau continental. Enfin, les infrastructures contribueront à un développement socio-économique plus inclusif, à la préservation de la biodiversité et à l'amélioration de la mobilité durable des biens et des personnes. Expertise France intervient en consortium avec Enabel et Trade Mark Africa (TMA).

Ce programme se décline en trois composantes – chacune gérée par un membre du consortium :

- **Composante 1** : **Coordination et gestion des corridors (Enabel)** : Les autorités contractantes et de gestion des corridors planifient, réalisent et gèrent les infrastructures de manière durable et en soutien à la croissance inclusive.
- **Composante 2 : Facilitation des transports (Expertise France) :** L'amélioration de la régulation et des performances des acteurs de transport terrestre contribue à la réduction du temps, du coût et des externalités négatives du transport le long des corridors stratégiques AO et AL, tout en assurant une égalité d'accès et de sécurité pour les femmes et les hommes.

- **Composante 3 : Facilitation du commerce (TMA)** : La coordination des échanges et l'amélioration de l'infrastructure contribuent à l'accroissement du commerce inclusif et durable

La composante Facilitation des transports du programme GGSP-CALAO vise l'atteinte des résultats suivants :

- La régulation et le suivi des systèmes de transport sont améliorés.
- La chaine de valeur des transports est professionnalisée, avec davantage de femmes formées.
- L'empreinte carbone des corridors est réduite.
- La sécurité, la sureté des transports le long des corridors sont améliorées.

La mise en œuvre de cette composante comprend notamment des activités de diagnostic des besoins, d'appui à l'élaboration de politiques publiques et outils y afférents, d'achats de matériel, de formation, ou encore de communication publique.

Une étroite coordination est requise avec le bailleur et les autres membres du consortium, ainsi qu'avec des partenaires tels que (liste non-exhaustive) : les ministères Transports, de l'Économie, de l'Intérieur des pays concernés, les douanes, les Fonds d'entretien routier, les autorités ou unités de régulation des marchés publics et PPP, les Observatoires de sécurité routière, les associations de commerçants, transporteurs et transitaires ou encore les ONG de sécurité routière.

Un accent spécifique sur la prise en compte du genre est requis dans la mise en œuvre des activités.

## 2. Contexte et justification de l'étude

Le corridor Abidjan–Lagos constitue l'un des principaux axes de mobilité et d'intégration économique en Afrique de l'Ouest. Il relie la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria, avec des flux importants de personnes, de marchandises et de véhicules.

Cette intensification des mobilités s'accompagne d'une exposition croissante aux accidents de la circulation. Les traumatismes routiers constituent un enjeu majeur de santé publique, de développement économique et de cohésion sociale.

Dans les pays du corridor, les données relatives aux accidents sont produites par plusieurs institutions, forces de sécurité, services de secours, structures sanitaires, agences nationales de sécurité routière, mais restent souvent fragmentées, peu harmonisées et insuffisamment utilisées pour la décision publique. Cette situation limite la capacité des États à identifier les zones à risque, suivre les victimes, comprendre les facteurs d'accidentalité et évaluer les politiques de sécurité routière.

Le projet vise à renforcer la gouvernance des données de sécurité routière par le développement d'un système intégré de surveillance des traumatismes routiers, adapté aux

contextes institutionnels des pays du CALAO et fondé sur des logiciels libres. Il ne vise pas à transposer un modèle unique, mais à accompagner chacun d'eux dans le développement d'un système adapté à son organisation institutionnelle, à ses besoins et à ses priorités. Le projet repose ainsi sur une démarche de co-construction associant les agences nationales de sécurité routière, les producteurs de données et les utilisateurs finaux afin de développer une plateforme commune, modulaire et personnalisable, fondée sur des logiciels libres et conçue pour renforcer durablement la gouvernance des données de sécurité routière.

Au-delà du développement d'un outil informatique, l'ambition est de renforcer les capacités des institutions nationales à produire, analyser et utiliser des données de qualité pour orienter les politiques publiques. En améliorant la circulation de l'information entre les différents acteurs et en facilitant la production d'indicateurs fiables et géolocalisés, le projet contribuera à une meilleure production de données sur les accidents et les traumatismes routiers sur le corridor Abidjan–Lagos et au développement de stratégies de prévention plus efficaces.

# 3. Objectif général de l'étude et résultats poursuivis

## 3.1. Objectif général

Renforcer durablement la gouvernance des données de sécurité routière dans les pays corridors AL et AO afin d'améliorer la connaissance des traumatismes routiers, de soutenir la prise de décision et de contribuer au développement de politiques publiques fondées sur des données probantes.

**Il vise à appuyer les pays corridors AL et AO dans la conception et le déploiement pilote d'un système intégré de surveillance des traumatismes routiers afin d'améliorer la qualité, l'harmonisation et l'utilisation des données pour la décision publique. La conception portera sur l'ensemble des deux (02) corridors et le déploiement sur le corridor Abidjan–Lagos.**

Il s'inscrit dans une démarche de renforcement institutionnel associant les principaux producteurs de données, forces de sécurité, services de secours, structures sanitaires et agences nationales, autour d'une plateforme numérique commune adaptée aux besoins de chaque pays.

## 3.2. Objectifs spécifiques

### 3.2.1. Objectif spécifique 1 : Réaliser un diagnostic approfondi des systèmes nationaux de gouvernance des données de sécurité routière dans chacun des pays du CALAO

**Elle permettra d'identifier leurs forces, leurs limites et leurs besoins d'évolution :** Ce diagnostic portera sur l'organisation institutionnelle, les processus de collecte et de partage

des données, les outils existants, les capacités d'analyse ainsi que les besoins des utilisateurs. Une attention particulière sera accordée aux données produites sur le corridor et à leur utilisation pour le pilotage des politiques publiques.

#### 3.2.2. Objectif spécifique 2 : Coconstruire des spécifications fonctionnelles d'un système intégré de surveillance

**Elle sera menée avec les agences nationales de sécurité routière et les principaux producteurs de données afin de répondre aux besoins opérationnels de chaque pays.** Cette phase permettra d'identifier les fonctionnalités prioritaires, les indicateurs attendus, les tableaux de bord nécessaires au suivi des politiques publiques ainsi que les modalités de circulation et de validation des données entre les différents partenaires.

#### 3.2.3. Objectif spécifique 3 : Développer une plateforme numérique

**La plateforme numérique modulaire va reposer sur des logiciels libres et intégrant les fonctionnalités nécessaires à la collecte, à la gestion, à l'analyse, à la visualisation et à la diffusion des données de sécurité routière**. Cette plateforme constituera un bien commun numérique pouvant être adapté aux spécificités institutionnelles de chaque pays tout en conservant une architecture technique commune favorisant l'interopérabilité, les évolutions futures et la mutualisation des développements.

#### 3.2.4. Objectif spécifique 4 : Déployer le système dans un site pilote de chacun des pays du corridor AL

**Le système sera déployé dans cinq pays du corridor Abidjan – Lagos. Un renforcement des capacités des institutions nationales sera mené pour garantir son appropriation et sa pérennité.** Le dispositif reposera sur une collecte multisectorielle associant les différents producteurs de données, notamment les services de police, les forces de gendarmerie lorsque celles-ci interviennent dans la sécurité routière, les services de secours et les structures sanitaires partenaires. Les utilisateurs bénéficieront d'un accompagnement technique continu afin de faciliter la prise en main du système, d'améliorer la qualité des données produites et de favoriser l'intégration de l'outil dans les pratiques professionnelles.

### 3.3. Résultats attendus

À l'issue de la mission :

- Les systèmes nationaux de gouvernance des données de sécurité routière seront documentés ;
- Les besoins fonctionnels des utilisateurs seront identifiés et validés ;
- Une plateforme intégrée de surveillance des traumatismes routiers sera développée ;
- Cinq versions nationales adaptées seront disponibles ;
- Un site pilote sera opérationnel dans chacun des cinq pays du corridor AL ;
- Les utilisateurs seront formés à la collecte, à la validation, à l'analyse et à l'utilisation des données ;

- Des indicateurs géolocalisés et des tableaux de bord seront produits.

### 3.4. Activités principales

**Activité 1 — Diagnostic national et analyse comparative :** Réaliser, dans chaque pays du CALAO, un état des lieux des dispositifs existants de collecte, de gestion, de partage et d'utilisation des données de sécurité routière. Le diagnostic portera sur les institutions impliquées, les outils utilisés, les circuits de données, les indicateurs produits, les capacités d'analyse et les besoins des utilisateurs.

**Activité 2 — Développement de la plateforme :** Développer une plateforme modulaire de surveillance des traumatismes routiers reposant sur des logiciels libres. La plateforme devra permettre la saisie multisectorielle, la consolidation des données, la géolocalisation des accidents, le suivi de la qualité, la production d'indicateurs, la cartographie et la génération de tableaux de bord.

**Activité 3 — Déploiement pilote et formation :** Déployer la plateforme dans un site pilote de chacun des pays du corridor AL. Former les administrateurs, les producteurs de données et les utilisateurs des tableaux de bord. Assurer un accompagnement technique continu afin de favoriser l'appropriation du système.

### 3.5. Livrables attendus

- Rapport de cadrage
- rapports nationaux de diagnostic ;
- analyse comparative régionale ;
- cartographie des acteurs et des flux de données ;
- cahier des charges fonctionnel et technique ;
- plateforme numérique opérationnelle fondée sur des logiciels libres ;
- versions nationales adaptées ;
- guides utilisateurs et administrateurs ;
- supports de formation ;
- rapports de déploiement.

## 4. Méthodologie et échéancier

### 4.1. Logique d'intervention

#### 4.1.1. Approche générale

Le projet sera déployé avec l'IRD, partenaire technique de mise en œuvre du projet. Le modèle à mettre en place va s'appuyer sur l'expériences de l'institut dans la mise en place de dispositif de surveillance.

Un MOU sera mis en place pour encadrer la gouvernance exercée par l'IRD et les interventions des acteurs.

Le projet devra être implémenté partant d'une approche de recherche-action partenariale fondée sur la co-construction des solutions avec les institutions nationales. Il ne s'agit pas de transférer un outil développé dans un autre contexte, mais de concevoir, avec les utilisateurs, un système répondant aux besoins et aux contraintes propres à chaque pays. Cette approche repose sur quatre principes.

### 4.1.2. Une démarche centrée sur les besoins des utilisateurs

Les agences nationales de sécurité routière seront associées à toutes les étapes du projet, depuis le diagnostic initial jusqu'à l'évaluation finale. Les fonctionnalités de la plateforme seront définies collectivement afin que le système réponde aux usages réels des institutions chargées de la prévention, de la surveillance et de la gestion de la sécurité routière.

### 4.1.3. Une gouvernance multisectorielle des données

Le projet favorisera la mise en réseau des principaux producteurs de données afin de renforcer la complémentarité entre les informations recueillies par les forces de sécurité, les services de secours et les structures sanitaires. Cette approche permettra de disposer d'une vision plus complète des traumatismes routiers et de développer des indicateurs plus pertinents pour l'action publique.

### 4.1.4. Une architecture ouverte et évolutive

Le système reposera exclusivement sur des logiciels libres. Ce choix garantit l'absence de dépendance vis-à-vis d'un fournisseur, facilite les évolutions futures, limite les coûts de maintenance et favorise l'appropriation par les institutions nationales. L'architecture sera conçue de manière modulaire afin de permettre l'ajout progressif de nouvelles fonctionnalités répondant à l'évolution des besoins.

### 4.1.5. Une démarche de renforcement durable des capacités

Le projet ne se limite pas au développement d'une plateforme numérique. Il vise également à renforcer les compétences des institutions nationales en matière de gouvernance des données, de gestion des systèmes d'information, d'analyse statistique et spatiale, ainsi que d'utilisation des données pour orienter les politiques publiques. Les formations, l'accompagnement technique et le transfert de compétences constituent ainsi des composantes essentielles du projet, indispensables à la pérennité du dispositif.

## 4.2. Méthodologie

### 4.2.1. Phase 0 – Cadrage et lancement (Inception)

| | |
|---|---|
| Orientations méthodologiques | • Mettre en place du MOU et organiser les interventions des acteurs<br>• Stabiliser le périmètre de l'étude, le cadre d'analyse, les hypothèses de travail et le plan de collecte d'informations. |
| Livrable associé | • Note de cadrage (méthodo, calendrier, parties prenantes, grille, plan de collecte).<br>• MOU |

### 4.2.2. Phase 1 – Diagnostic national et analyse comparative

| | |
|---|---|
| Diagnostic national et analyse comparative | • Réaliser, un état des lieux des dispositifs existants de collecte, de gestion, de partage et d'utilisation des données de sécurité routière.<br>• Identifier les besoins fonctionnels des utilisateurs |
| Livrable associé | • Rapports nationaux de diagnostic ;<br>• Analyse comparative régionale ;<br>• Cartographie des acteurs et des flux de données. |

### 4.2.3. Phase 2 – Développement de la plateforme

| | |
|---|---|
| Plateforme modulaire de surveillance des traumatismes routiers | • Définir l'architecture du système. L'outil prendra en compte des modules de géolocalisation, d'analyse spatiale et de visualisation permettant l'identification des zones à haut risque, le suivi temporel des accidents et l'évaluation des interventions de prévention mises en œuvre le long du corridor.<br>• Définir la méthodologie et outils de collecte (grilles, check-lists, fiches de notation) |
| Livrable associé | • Cahier des charges fonctionnel et technique ;<br>• Plateforme numérique opérationnelle fondée sur des logiciels libres ;<br>• Versions nationales adaptées ;<br>• Guides utilisateurs et administrateurs. |

### 4.2.4. Phase 3 – Déploiement pilote et formation

| | |
|---|---|
| Orientations méthodologiques | • Déployer la plateforme dans un site pilote par pays pendant douze mois.<br>• Former les administrateurs, les producteurs de données et les utilisateurs des tableaux de bord.<br>• Assurer un accompagnement technique continu afin de favoriser l'appropriation du système. |

| | |
|---|---|
| Livrable associé | • Supports de formation ;<br>• Rapports de déploiement |

### 4.3. Livrables clés et Echéancier

| Phase | Livrable | Délais estimatifs de remise |
|---|---|---|
| Cadrage et lancement (Inception) | Rapport de cadrage | T0 + 1 mois |
| Diagnostic national et analyse comparative | Rapports nationaux de diagnostic | T0 + 1 à 4 mois |
| | Rapport analyse comparative régionale | T0 + 1 à 4 mois |
| | Cartographie des acteurs et des flux de données | T0 + 1 à 4 mois |
| Développement de la plateforme | Cahier des charges fonctionnel et technique (co-construction et spécifications) | T0 + 5 à 8 mois |
| | Plateforme numérique opérationnelle de base (Développement informatique et tests) | T0 + 9 à 13 mois |
| | Plateforme nationales adaptées | T0 + 9 à 13 mois |
| | Guides utilisateurs et administrateurs | T0 + 9 à 13 mois |
| Déploiement pilote et formation | Supports de formation | T0 + 9 à 26 mois |
| | Rapport de déploiement pilote | T0 + 9 à 26 mois |

T0 = Date de notification du contrat

## 5. Lieu, Durée et Modalités d'exécution

La phase études se dérouleront dans tous les six pays des corridors AL et AO. L'expérimentation de l'outil se fera sur des sites identifiés dans les cinq (05) Etats du corridor AL.

La période de réalisation estimée est de **32 mois, à compter de la date de notification du Contrat**, la mission sera réalisée en mode perlé, avec des mobilisations ponctuelles à Abidjan, dans la sous-région ou à distance, selon les besoins opérationnels :

- **Date de fin estimée : 30 juin 2029**

Les frais de déplacement, les per diem et remboursables seront pris en charge par Expertise France selon les dispositions contractuelles.

Le calendrier prévisionnel d'exécution des missions se présente comme suit :

| Activités | Lieu | Période |
|---|---|---|
| Diagnostics nationaux et analyse comparative | CALAO | Mois 1 à 4 |
| Ateliers de co-construction et spécifications | CALAO | Mois 5 à 8 |
| Développement informatique et tests | | Mois 9 à 13 |

| | | |
|---|---|---|
| Déploiement pilote, formation et accompagnement | AL | Mois 14 à 26 |
| Évaluation, capitalisation et recommandations | AL | Mois 26 à 32 |

## 6. Expertise et profils demandés

### 6.1. Expérience générale

Le bureau d'études ou le groupement devra justifier d'une expertise confirmée en :

- Sécurité routière ;
- Santé publique ou épidémiologie des traumatismes ;
- Gouvernance des données ;
- Systèmes d'information ;
- Développement logiciel libre ;
- Formation et renforcement des capacités ;
- Évaluation de dispositifs ou politiques publiques.

Une expérience préalable en Afrique de l'Ouest et dans des projets multisectoriels sera fortement appréciée.

### 6.2. Compétences techniques

Sans être limitatif l'expertise et profil demandé pour les 3 missions du candidat ou du groupement devrait comprendre :

#### 6.2.1. Expérience générale

Le bureau d'études ou le groupement devra justifier d'une expertise confirmée en :

- Sécurité routière ;
- Santé publique ou épidémiologie des traumatismes ;
- Gouvernance des données ;
- Systèmes d'information ;
- Développement logiciel libre ;
- Formation et renforcement des capacités ;
- Évaluation de dispositifs ou politiques publiques.

Une expérience préalable en Afrique de l'Ouest et dans des projets multisectoriels sera fortement appréciée.

#### 6.2.2. Compétence en diagnostic national et analyse comparative

**Expert 1 : Santé publique ou épidémiologie des traumatismes et sécurité routière**

*Qualifications et compétences :*

Titulaire d'un diplôme universitaire de 2ème cycle en santé publique, épidémiologie, gestion de programmes de santé ou expérience équivalente.

- Excellentes qualités /capacités de communication, de travail en équipe et relationnel, de transmission des savoirs, de synthèse et de rédaction, d'analyse et résolution des problèmes, de prise de décision et d'initiative.
- Excellente maîtrise du français (écrit / oral) et/ou de l'anglais (écrit / oral) en fonction du pays d'intervention.

*Expérience professionnelle générale*

- Expérience professionnelle d'au moins 5 ans dans le domaine de la santé publique, l'épidémiologie, la gestion de programmes de santé en Afrique.
- Bonne maîtrise des enjeux liés aux maladies transmissibles ou non transmissibles en Afrique.

*Expérience professionnelle spécifique*

- Bonne connaissance des modalités de fonctionnement des systèmes de santé des pays du CALAO.
- Expérience préalable de renforcement des capacités dans le domaine des maladies transmissibles ou non transmissibles en Afrique.
- Bonne maîtrise des enjeux liés à l'épidémiologie des traumatismes.

**Expert 2 : Gouvernance des données et systèmes d'information en sécurité routière**

*Qualifications et compétences :*

- Titulaire d'un diplôme universitaire de 2ème cycle en administration, suivi-évaluation, renforcement des organisations, gestion ou expérience équivalente.
- Excellentes qualités /capacités de communication, de travail en équipe et relationnel, de transmission des savoirs, de synthèse et de rédaction, d'analyse et résolution des problèmes, de prise de décision et d'initiative
- Excellente maîtrise du français (écrit / oral) ou de l'anglais (écrit / oral) en fonction du pays d'intervention (1 expert francophone et 1 expert anglophone requis).

*Expérience professionnelle générale*

- Expérience professionnelle d'au moins 5 ans dans le domaine de la gouvernance et du suivi évaluation des données en matière de maladies transmissibles ou non transmissibles en Afrique.
- Expérience professionnelle d'au moins 5 ans en lien les systèmes d'information en sécurité routière en Afrique.
- Expérience professionnelle spécifique
- Bonne connaissance des modalités de fonctionnement des systèmes de sécurité routière dans les pays du corridor Abidjan - Lagos.

- Expérience préalable de renforcement des capacités dans le domaine de la gouvernance et du suivi évaluation des données de sécurité routière en Afrique.
- Bonne maîtrise des enjeux liés à la gouvernance et au suivi-évaluation des données de sécurité routière en Afrique et des outils de suivi-évaluation en accidentologie.

### 6.2.3. Compétences en développement de la plateforme

**Experts 3 : Informaticien**

***Qualifications et compétences :***

- Titulaire d'un diplôme universitaire de 2e cycle (Bac+5) en statistique, informatique appliquée, ou dans le domaine de la science des données.
- Excellentes qualités / capacités de communication, de travail en équipe et relationnel, de transmission des savoirs, de synthèse et de rédaction, d'analyse et de résolution des problèmes, de prise de décision et d'initiative.
- Excellente maîtrise du français (écrit / oral) ; la maîtrise professionnelle de l'anglais (écrit / oral) constitue un atout en fonction du pays d'intervention.

***Expérience professionnelle générale***

- Expérience professionnelle d'au moins 15 ans dans le domaine de la gestion de projet et de la gouvernance des systèmes d'information de santé et/ou de sécurité routière, notamment en Afrique.
- Expérience professionnelle d'au moins 15 ans en lien avec la conception, le développement et le déploiement de systèmes numériques de collecte et de surveillance automatisée (accidents et traumatismes routiers, données de santé, données démographiques, …).
- Bonne maîtrise des enjeux liés à la surveillance des traumatismes routiers et à la sécurité routière, ainsi qu'à la gouvernance, la qualité et l'interopérabilité des données.
- Expérience avérée de la conduite de projets multisites et multi-acteurs, associant des acteurs de terrain, des équipes de recherche et de partenaires institutionnels sur plusieurs territoires ou pays.
- Aptitude à évoluer dans un environnement de recherche et à collaborer avec des équipes scientifiques (instituts de recherche, universités, programmes de recherche appliquée).

***Expérience professionnelle spécifique***

- Parfaite connaissance des modalités de fonctionnement des dispositifs de surveillance multisectoriels associant forces de sécurité, services de secours et structures sanitaires.

- Expérience préalable de renforcement des capacités des agences nationales, institutions publiques et producteurs de données (formation des administrateurs, producteurs et utilisateurs).
- Maîtrise des méthodologies de collecte multisectorielle et de développement de plateformes fondées sur des logiciels libres (KoboToolbox/KoboCollect, R / R Shiny, Python, PostgreSQL), incluant la géolocalisation et la production d'indicateurs.
- Maîtrise des dispositifs de suivi automatisé de la qualité de la collecte : indicateurs qualité, détection des dysfonctionnements et systèmes de notification et d'alerte automatiques (SMS, e-mail) pour le signalement en temps réel des cas critiques.
- Maîtrise de la conception de tableaux de bord dynamiques et interactifs et de la cartographie dynamique des flux étudiés (visualisation géolocalisée, filtres, couches d'analyse et restitution en temps réel).

#### 6.2.4. Compétences en déploiement pilote et formation (le candidat)

***Qualifications et compétences***

- Être une organisation, une institution ou un bureau disposant d'une personnalité juridique et d'une capacité administrative, technique et financière lui permettant de conduire des activités simultanément dans plusieurs pays.
- Disposer d'une implantation, d'un réseau institutionnel ou d'une expérience opérationnelle avérée dans les cinq pays du corridor Abidjan–Lagos : Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria.
- Disposer d'une équipe pluridisciplinaire comprenant au minimum des compétences dans les domaines suivants :
    - coordination de projets régionaux et multi pays ;
    - sécurité routière et surveillance des traumatismes ;
    - systèmes d'information et gestion des données ;
    - suivi-évaluation ;
    - formation et renforcement des capacités ;
    - assistance technique et accompagnement du changement ;
    - communication institutionnelle et mobilisation des parties prenantes.
- Démontrer d'excellentes capacités :
    - de coordination d'interventions multisites et multi pays ;
    - de dialogue avec les administrations publiques et les agences nationales ;
    - de mobilisation des producteurs et utilisateurs de données ;
    - d'organisation et d'animation de formations ;
    - de transmission des savoirs et des compétences ;
    - de gestion des difficultés opérationnelles ;
    - de suivi de la qualité des activités ;
    - de synthèse, de documentation et de rédaction de rapports ;
    - de prise de décision et d'initiative.

- Disposer de procédures adaptées pour assurer la gestion administrative, financière et logistique de missions réalisées dans plusieurs pays.
- Maîtriser le français et l'anglais à l'écrit comme à l'oral. L'équipe proposée devra comprendre des personnels francophones et anglophones capables d'intervenir directement auprès des institutions et des acteurs de terrain des cinq pays.

***Expérience professionnelle générale***

- Justifier d'au moins dix ans d'expérience dans la conception, la coordination ou la mise en œuvre de programmes régionaux ou transfrontaliers en Afrique de l'Ouest.
- Justifier d'une expérience significative de conduite de projets dans plusieurs pays, notamment dans les domaines de la santé publique, des transports, de la sécurité routière, de la mobilité, de la gestion des données ou du suivi des performances des corridors.
- Disposer d'une expérience avérée de collaboration avec :
    - les ministères chargés des transports, de la santé, de la sécurité ou de l'intérieur ;
    - les agences nationales de sécurité routière ;
    - les forces de police et de gendarmerie ;
    - les services de secours et de protection civile ;
    - les établissements et services de santé ;
    - les collectivités territoriales ;
    - les organisations régionales et les partenaires techniques et financiers.
- Justifier d'une expérience dans la coordination d'acteurs relevant de secteurs administratifs différents autour d'objectifs, d'indicateurs et de dispositifs de suivi communs.
- Disposer d'une expérience dans la collecte, la centralisation, l'analyse et la diffusion de données destinées à soutenir la prise de décision publique.
- Justifier d'une expérience préalable dans l'organisation de formations, le renforcement des capacités institutionnelles et l'accompagnement d'administrations ou d'agences publiques dans l'adoption de nouveaux outils et procédures.
- Démontrer une capacité à assurer un accompagnement technique de proximité sur une période prolongée, incluant le suivi régulier des activités, la résolution des difficultés et l'appui à l'appropriation des dispositifs par les institutions bénéficiaires.

***Expérience professionnelle spécifique***

- Bonne connaissance du fonctionnement institutionnel et administratif des cinq pays du corridor Abidjan–Lagos, ainsi que des mécanismes de coopération régionale et transfrontalière.
- Bonne connaissance des institutions et des acteurs intervenant dans la sécurité routière, la surveillance des accidents, la prise en charge des victimes et la production de données dans chacun des pays concernés.

- Expérience préalable de déploiement d'un dispositif, d'un programme ou d'un système d'information sur plusieurs sites ou dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest.
- Expérience de mise en place ou d'accompagnement de dispositifs multisectoriels
- Capacité à concevoir et mettre en œuvre un dispositif de formation
- Expérience de l'accompagnement au changement et de l'appropriation institutionnelle de plateformes numériques ou de nouveaux systèmes de surveillance.
- Capacité à mettre en place un mécanisme d'assistance technique
- Expérience dans le suivi de la qualité, de la complétude, de la ponctualité et de la cohérence des données produites par plusieurs institutions.
- Une expérience préalable du déploiement de dispositifs de surveillance des accidents de la route ou des traumatismes serait apprécié.

| **Profil d'expertise** | **Nbre de jours d'appui technique estimatif** |
|---|---|
| **Expert 1** : Santé publique ou épidémiologie des traumatismes et sécurité routière | 60 jours |
| **Expert 2** : Gouvernance des données et systèmes d'information en sécurité routière | 60 jours |
| **Expert 3** : Informaticien | 90 jours |

## 7. Compte-rendu de missions

Un compte rendu (suivant le modèle fourni) devra être remis par mail à l'issue de chaque mission.

## 8. Suivi-évaluation P

| **Livrables** | **Effets immédiats** | **Effets intermédiaires** | **Sources de vérification** |
|---|---|---|---|
| Rapport de cadrage | Maitrise de la stratégie de mise en œuvre | | Rapport |
| Cinq rapports nationaux de diagnostic | Connaissance des dispositifs existants | | Rapport |
| Analyse comparative régionale | Etat de convergences | | Rapport |
| Cartographie des acteurs et des flux de données | Acteurs institutions et indicateurs | | Cartographie |
| Cahier des charges fonctionnel et technique | Prescriptions techniques | | Cahier de charge |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Plateforme numérique opérationnelle fondée sur des logiciels libres | Plateforme générale disponible | | Plateforme |
| Cinq versions nationales adaptées ; | Plateformes spécifiques disponibles | | Plateforme |
| Guides utilisateurs et administrateurs | Connaissance de la plateforme | | Guide |
| Supports de formation | Maitrise de l'usage de la plateforme | | Rapport |