

**MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DES INFRASSTRUCTURES**

-----  
**SECRETARIAT GENERAL**

-----  
**AGENCE NATIONALE DE LA  
SECURITE ROUTIERE**

**REPUBLIQUE DU MALI**  
**Peuple - Un But - Une Foi**

***TERMES DE REFERENCE POUR LA REALISATION DE L'AUDIT DE  
SECURITE ROUTIERE DU TRONÇON DIEMA - SANDARE ET SES  
AMENAGEMENTS CONNEXES DANS LE CADRE DU PROJET MALI  
NAFA SORO SIRAW - MALI NSS***

**Août 2025**

## I. Contexte et Justification

Les accidents de la circulation routière font chaque année, des milliers de victimes et des dégâts matériels importants. Le phénomène a pris une ampleur telle qu'il est considéré aujourd'hui comme un problème de santé publique dans le monde.

Selon l'Organisation mondiale de la Santé, 1,19 million de personnes a perdu la vie sur la route en 2021 suites aux accidents de la circulation routière. Deux tiers des 1,19 million de tués sur les routes sont des personnes en âge de travailler, notamment les bras valides entraînant des conséquences sur le plan socio-économique et sanitaire.

Le Mali a enregistré en 2024, 7 673 accidents de la circulation routière ayant occasionné 8 828 blessés et 682 tués. Les accidents les plus graves sont constatés sur les routes nationales, généralement en interurbain. L'accident le plus mortel pour l'année 2024 a été constaté le 03 août sur la route nationale N°7 (RN7), corridor reliant Bamako à Abidjan et Bamako à Ouagadougou. Cet accident a occasionné 41 tués et 33 blessés.

Le corridor Bamako - Dakar par le nord, qui fait l'objet de cet audit ; génère un trafic important avec une prédominance des camions poids lourds. Entre 2017 et 2021, 672 cas d'accidents ont été constatés sur ce corridor ayant occasionné 158 tués et 1212 blessés. Avant la dégradation, ce corridor faisait partie des plus accidentogènes du pays avec plusieurs cas mortels impliquant les cars de transport voyageurs et les camions poids lourds.

Les accidents de la route affectent toutes les couches sociales du Mali. Ils sont devenus une préoccupation majeure aussi bien pour les usagers que pour les pouvoirs publics en charge de la gestion de la sécurité routière.

Pour faire face au phénomène, le Gouvernement de la République du Mali a adopté par Décret N° 2021-0123/PT-RM du 26 février 2021 la Stratégie nationale de Sécurité routière 2021-2030 et son plan d'actions quinquennal 2021-2025. La Stratégie nationale de Sécurité routière élaborée suivant l'approche du système sûr avec l'appui de la Banque Mondiale a pour objectif global de réduire le taux de mortalité des accidents de la route de 50%, en le ramenant de 25 tués par 100 000 habitants à 12 tués par 100 000 habitants à l'horizon 2030.

L'atteinte des objectifs de la stratégie à l'horizon 2030 passe par le renforcement de la sécurité des infrastructures routières. A cet effet, le Gouvernement du Mali a adopté les textes rendant systématique l'audit de sécurité routière sur l'existant et les projets et programmes en matière d'infrastructures routières nationales et communautaires.

La Directive n°13/2009/CM/UEMOA portant institution de l'Audit de sécurité routière dans les Etats membres a fait l'objet de transposition par le Gouvernement suivant le Décret n°2015-0216/P-RM du 2 avril 2015 instituant l'Audit de Sécurité Routière au Mali récemment modifié par le Décret n°2023-0696/PT-RM du 24 novembre 2023.

C'est dans cette dynamique que l'ANASER, en collaboration avec la Direction générale des Routes, a initié la réalisation de l'audit de sécurité routière du tronçon Diéma – Sandaré du corridor Bamako - Dakar par le nord et ses aménagements connexes au compte du Projet Mali Nafa Soro Siraw – Mali NSS<sup>1</sup>.

Les présents termes de référence ont été élaborés pour sélectionner un bureau de consultant pour la réalisation de l'audit de sécurité routière (ASR) du tronçon Diéma – Sandaré du corridor Bamako - Dakar par le nord et ses aménagements connexes selon les phases ci-après :

- phase 1 : Audit de sécurité routière (ASR) sur la conception du projet avant le démarrage des travaux ;
- phase 2 : Audit préalable à la mise en service de l'infrastructure (avant la réception provisoire) ;
- phase 3 : Audit après la mise en service entre la réception provisoire et la réception définitive.

Les travaux essentiels du projet sont :

- l'aménagement du tronçon poste de pesage/péage Diéma-Bougoutintin (69,85 km), Bougoutintin-Sandaré (60,818 km) ;
- la construction du Poste de pesage/péage y compris fourniture de 2 pèses-essieux mobiles (Diéma) ;
- l'aménagement d'un (01) parking pour poids lourds dans la localité de Sandaré ;
- l'aménagement de 11 km de voiries urbaines avec éclairage public solaire et assainissement dans les villes de Diéma et Sandaré ;
- l'aménagement de 200 km de pistes rurales ;
- l'aménagement/réhabilitation d'infrastructures sociales, sanitaires, marchandes, gares routières, centre pour handicapés et de forages ; ainsi que centres multifonctionnels / unités de transformation des produits agricoles et d'élevage (UTA) et équipements de conservation pour les femmes.

Il faut noter que la sélection du bureau de consultant sera fondée sur la qualité et le coût.

## **II. Objectifs**

L'objectif principal est de réaliser l'audit de sécurité routière du tronçon Diéma – Sandaré du corridor Bamako - Dakar par le nord et ses aménagements connexes et proposer des mesures préventives et correctives.

Il s'agit spécifiquement de :

---

<sup>1</sup> [https://www.malipages.com/?post\\_type=aop&p=199909](https://www.malipages.com/?post_type=aop&p=199909)

- ❖ de minimiser les besoins de procéder à des travaux correctifs ultérieurs ;
- ❖ de recueillir et d'analyser les données d'accidents des cinq (05) dernières années de la zone du projet ;
- ❖ d'évaluer le potentiel d'occurrence des accidents et les sections critiques de la zone du projet ;
- ❖ d'identifier les insuffisances liées aux caractéristiques géométriques de la route (tracés en plan et profils), aux emprises, à la signalisation, aux équipements de protection ;
- ❖ d'identifier et analyser les différents points accidentogènes à travers un système de géolocalisation et de cartographie ;
- ❖ d'étudier l'interaction entre les véhicules et les usagers non motorisés ;
- ❖ de formuler des recommandations pour chaque problème identifié.

L'audit sera organisé en fonction du calendrier d'exécution du projet afin d'assurer l'identification et l'atténuation en temps réel des risques de sécurité. Les résultats de l'audit serviront d'intrants pour la prise de décision, informant sur les éventuelles révisions de conception et les pratiques de construction qui donnent la priorité à la sécurité des usagers.

Cette mission devrait également permettre de renforcer les capacités institutionnelles au sein de l'ANASER et la DGR à travers l'organisation d'une formation en audit de sécurité routière et la participation d'un agent de l'ANASER à l'activité d'audit sur le terrain.

### **III. Etendue des travaux à réaliser**

Cette mission d'audit de sécurité routière concernera environ 130 km de route principale (tronçon Diéma -Sandaré), 11 km de voirie urbaine (dans les villes de Diéma et Sandaré) et 200 km de pistes rurales.

Le consultant réalisera l'audit de sécurité routière conformément aux meilleures pratiques internationales, adaptées au contexte opérationnel local et à la capacité institutionnelle. L'audit sera entrepris conformément au processus détaillé dans les Manuels de sécurité routière pour l'Afrique (manuel d'audit de sécurité routière élaboré par la Banque Africaine de Développement) ou toute autre directive régionale sur l'ASR avec l'approbation de l'ANASER et la DGR. L'équipe d'audit consultera d'autres documents internationalement reconnus pour soutenir le processus.

De façon spécifique, l'étendue détaillée des services requis de l'équipe d'audit comprendra les aspects suivants :

- L'équipe d'audit doit être totalement indépendante de l'équipe de conception, de supervision et de mise en œuvre du projet ;
- Le chef d'équipe doit être un auditeur de sécurité routière agréé ;

- L'équipe d'audit analysera les données disponibles sur les accidents et les flux de trafic et de vitesse afin d'identifier les schémas d'accidents et les facteurs contributifs potentiels. Dans la mesure du possible, le consultant élabore des cartes des risques d'accident afin de fournir un moyen clair et concis d'identifier, de hiérarchiser et de traiter les problèmes de sécurité ;
- Des inspections de jour et de nuit de l'ensemble du site doivent être réalisées.
- Les audits devraient prioriser les risques pouvant entraîner des blessures graves et mortelles, bien que les dangers pouvant entraîner des blessures moins graves devraient également être abordés.
- Le format, la structure et le contenu du rapport d'audit de sécurité routière (RSA) doivent être convenus et approuvés par l'ANASER à l'avance.
- L'équipe d'audit devrait prendre des photographies ou des vidéos de manière systématique afin qu'elles puissent subséquemment servir à l'identification d'aménagements et d'emplacements ;
- L'équipe d'audit utilisera les listes de contrôle appropriées d'un manuel d'audit de sécurité routière, mais elle ne doit pas limiter son audit aux préoccupations qui y sont énumérées. Elle doit tenir compte des besoins de sécurité de tous les futurs usagers de la route à cet endroit, en particulier des usagers vulnérables ;
- Si l'objectif premier d'un audit de sécurité routière est d'identifier et d'évaluer les déficiences liées à l'infrastructure et les stratégies de gestion du trafic, l'équipe d'audit doit également mettre en évidence, en annexe au rapport d'audit, tout facteur systémique observé - tel que les pratiques de contrôle, les normes de sécurité des véhicules et l'éducation des usagers de la route - susceptible d'influer sur les résultats globaux en matière de sécurité routière ;
- renforcer les capacités en audit de sécurité routière des agents de la DGR et de l'ANASER à travers une formation ;
- organiser et animer des réunions d'examen des quatre rapports (cadrage, et les trois étapes d'audits) ;
- produire un rapport final de l'audit,
- organiser une réunion de clôture après l'acceptation formelle du rapport final.

La formation qui est prévue dans le cadre de cette mission portera sur les aspects suivants :

- préparation d'une mission d'audit
- gestion du processus d'audit à différents stades (conception, construction, pré-ouverture et post-ouverture) et élaboration du rapport
- examen et évaluation des rapports d'audit

- évaluer, accepter ou rejeter les recommandations d'audit sur la base d'une justification technique.

Cette formation se déroulera en trois jours dans la salle de réunion de l'UNC. Elle sera dispensée avant le début de l'audit proprement dit. Les participants au nombre huit (8) seront désignés par l'ANASER et la DGR.

L'équipe de consultant s'occupera de l'organisation, l'animation et prendra en charge l'ensemble des dépenses liées à la formation, y compris la location de salle, les éventuelles prises en charge des participants et la restauration. Autrement dit, le consultant devrait inclure dans son offre, l'ensemble des dépenses liées à l'organisation de cette formation.

L'ANASER mettra à la disposition du bureau de consultant un cadre, chargé d'accompagner le bureau lors des visites de terrain et la collecte d'informations. Le consultant prendra en charge le cadre de l'ANASER lors des missions de terrain.

#### **IV. Profil du consultant et responsabilité**

L'équipe de consultant (bureau d'étude) doit comporter les profils ci-après :

##### **1. Chef d'équipe/Chef de mission**

- Doit être titulaire d'un diplôme d'ingénieur routier (Bac+4 au minimum) en Génie civil, Travaux Publics, Ponts et Chaussées, Transport ou équivalent ;
- Doit être un auditeur de sécurité routière accrédité ;
- Avoir au moins douze (12) ans d'expérience dans la conception et la construction des infrastructures routières et la sécurité routière ;
- Avoir réalisé au moins trois (3) audits de sécurité routière de nature et de complexité similaires en tant que chef d'équipe ;
- Avoir une expérience avérée dans la région ouest-africaine ;
- Avoir une bonne connaissance de la langue française, parlée et écrite.

##### **2. Spécialiste en sécurité routière**

- Doit être titulaire d'un diplôme d'ingénieur routier (Bac+4 au minimum) en Génie civil, Travaux Publics, Ponts et Chaussées, Transport ou équivalent.
- Avoir au moins six (6) ans d'expérience dans la réalisation des études techniques ou projets de sécurité routière.
- Avoir une expérience dans la réalisation des audits de sécurité routière ;
- Avoir une expérience avérée dans la région ouest-africaine ;
- Avoir une bonne connaissance de la langue française, parlée et écrite.

### **3. Ingénieur routier**

- Doit être titulaire d'un diplôme d'ingénieur routier (Bac+40. au minimum) en Génie civil, Travaux Publics, Ponts et Chaussées, Transport ou équivalent.
- Doit être un expert local, ayant au moins dix (10) ans d'expérience dans la conception et la construction des infrastructures routières au Mali.
- Avoir une bonne connaissance de la langue française, parlée et écrite.

Il faut noter que la sélection du bureau de consultant sera fondée sur la qualité et le coût.

### **4. Agrément du Personnel**

Pendant l'exécution du contrat, le Consultant ne pourra remplacer le personnel clé sans l'accord de l'Administration. Tout personnel proposé pour remplacement devra justifier d'une qualification et d'une expérience au moins supérieure ou égale à celles du personnel remplacé. Il devra fournir aussi les raisons justifiant ce remplacement. L'Administration se réserve le droit de retirer son agrément et d'exiger le remplacement de tout agent dont il sera reconnu que le comportement ou la compétence technique serait de nature à porter préjudice à la bonne exécution des prestations.

NB : Tout remplacement du personnel non justifié entraîne une diminution de 10% de sa rémunération. Les experts doivent être mobilisés sur le terrain et leur présence effective lors des validations des rapports est une exigence.

### **5. Moyens matériels**

Le Consultant se chargera de la mise en place et du fonctionnement des moyens de déplacement (véhicules 4x4, etc.) et de matériel informatique (ordinateur, appareil photographique, GPS, imprimante, photocopieuses, onduleurs, relieur, téléphone, etc.), et tous autres matériels nécessaires à la parfaite réalisation des prestations.

### **6. Secret professionnel**

Le consultant sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission. Il garde le secret le plus strict vis-à-vis des tiers sur les informations, renseignements ou documents portés à sa connaissance à l'occasion de l'exercice de son contrat.

### **7. Indépendance**

Le consultant doit être totalement indépendant des entreprises titulaires des travaux publics, des missions de contrôle et des firmes ayant effectué les études.

Le personnel du consultant se tient, pendant toute la durée du contrat, à l'écart de toute affiliation d'ordre politique ou religieux au Mali et adoptera un comportement digne qui ne soit pas nuisible à l'exercice de ses fonctions.

## 8. Responsabilités

Le consultant reste responsable de ses écrits. L'approbation ou la prise en considération par l'Administration des documents qu'il produit ne dégage pas sa responsabilité vis-à-vis des conséquences de ses éventuelles erreurs.

## V. Durée et livrables de l'audit

L'audit de sécurité routière s'étale sur toute la durée du projet, avec des interventions ponctuelles du consultant décomposées comme suit :

Livrables	Description des livrables	Calendrier de réalisation
<b>Rapport de cadrage de l'audit</b>	Le rapport de cadrage (25 pages maximum) doit inclure un plan de travail, une proposition de la méthodologie de collecte de données, une méthode de réalisation des tâches prévues dans les TDRs ainsi qu'une proposition de plan des rapports d'ASR pour toutes les étapes requises.	3 semaines après la notification du contrat ou la réception de l'ordre de service.
<b>Rapport de formation en audit de sécurité routière</b>	Rapport de formation (15 pages maximum) détaillant la portée de la formation, le matériel utilisé, les résultats et toute recommandation sur le renforcement des capacités découlant de l'engagement.	6 semaines après le début du projet
<b>Projets de rapports d'Audit de Sécurité Routière</b>	Audit de la phase de conception détaillée: Cette étape devrait être commencée une fois que les conceptions d'ingénieries détaillées sont terminées et avant le démarrage des travaux.	8 semaines après le dépôt du rapport de cadrage.  Le rapport d'audit préliminaire sera soumis à l'ANASER, la DGR et à la Banque mondiale (BM) pour examen.
	Audit préalable à la mise en service de l'infrastructure (pré-ouverture): Cette étape sera réalisée une fois que le projet atteint un achèvement substantiel de la	A commencer dès que les travaux de construction atteignent 85% d'achèvement.

<b>Livrables</b>	<b>Description des livrables</b>	<b>Calendrier de réalisation</b>
	construction et bien avant la réception provisoire. Par ailleurs, les progrès sur les routes principales et rurales peuvent varier considérablement. Les principales déficiences de sécurité routière doivent être identifiées à ce niveau et corrigées avant la mise en service.	Le rapport d'audit préliminaire sera soumis à l'ANASER, la DGR et à la BM pour examen.
	Audit après la mise en service (post-ouverture): Cette étape sera réalisée entre la réception provisoire et la réception définitive.	A déclencher 4 semaines après la mise en service.  Le rapport d'audit préliminaire sera soumis à l'ANASER, la DGR et à la BM pour examen.
<b>Rapports finaux d'ASR</b>	Audit de la phase de conception détaillée	2 semaines après réception des commentaires de l'ANASER, DGR et BM.
	Audit préalable à la mise en service de l'infrastructure (pré-ouverture)	2 semaines après réception des commentaires de l'ANASER, DGR et BM.
	Audit après la mise en service (post-ouverture)	2 semaines après réception des commentaires de l'ANASER, DGR et BM.
	Rapport final de l'audit	2 semaines après réception des commentaires de l'ANASER, DGR et BM sur le rapport de l'audit post-ouverture.

Les trois phases de l'audit seront réalisées, en fonction de l'évolution des travaux et chaque étape durera entre deux (2) et trois (3) mois.

S'agissant du Format et contenu du rapport, une table des matières et un format de rapport devraient être proposés par le consultant bien avant le début de l'audit. En ce qui concerne l'analyse des données sur les accidents et le trafic, elle devrait être insérée dans l'annexe du rapport et non dans le corps du rapport.

Par ailleurs, il fait noter que le format, la structure et le contenu du rapport RSA doivent être convenu et approuvé par le l'ANASER et la Banque mondiale à l'avance. Le rapport d'audit doit décrire clairement tous les problèmes de sécurité identifiés, expliquer leur contribution potentielle aux accidents, estimer les risques associés et fournir des recommandations pratiques et spécifiques pour aborder chaque problème.

Les rapports que le consultant aura à produire, sur supports papier et électronique, seront déposés sous forme de rapport en dix (10) exemplaires physiques en plus d'une version électronique. L'ANASER et les structures impliquées disposeront de dix (10) jours ouvrables pour donner leurs avis sur chaque rapport soumis par le consultant.

## **VI. Suivi et coordination**

La mission sera supervisée par l'ANASER et la Direction générale des Routes. A ce titre, le Consultant exécutera les prestations sous l'autorité de l'UNC/P-BM qui est son interlocuteur direct.

Des réunions (présentielles ou virtuelles) se tiendront après la soumission de chaque rapport pour mutualiser les observations et permettre au consultant de les prendre en charge. Ces réunions auront lieu à l'UNC et les coûts associés sont à la charge du consultant.

## **VII. Logistique**

Dans le cadre de l'exécution de la présente mission, tous les frais de l'audit sont à la charge du consultant. Le consultant prendra en charge, outre les réunions de validation des rapports, l'organisation de l'atelier de restitution des résultats de l'audit. Tous les organismes et structures concourant à la sécurité routière seront invités à participer à cet atelier dont la durée est fixée à une journée.

## **VIII. Financement**

Le financement de l'audit sera assuré par le projet à travers l'UNC/P-BM. Le type de contrat préconisé est celui du prix forfaitaire. Le bureau de consultant fournira une estimation du coût des services à travers une offre financière qui inclut toutes les obligations fiscales et le paiement se fera de la manière suivante :

- 20% du montant après le dépôt du rapport de cadrage validé ;
- 20% du montant après le dépôt du rapport final de l'audit de la phase de conception détaillée;
- 40% du montant après le dépôt du rapport final de l'audit préalable à la mise en service de l'infrastructure (pré-ouverture);
- 20% du montant après le dépôt du rapport final de l'audit.

**Bamako, le 28 août 2025**

**Le Directeur général,**

**Ousmane MAIGA**

*Chevalier de l'Ordre National*