

GUIDE DE BONNES PRATIQUES PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Traduction non officielle ; ASR Tunisie Septembre 2021

CONTENU

Qu'est-ce qu'une participation significative des ONG	03
Le mandat mondial pour la sécurité routière (04
Contexte et objectif (05
À quoi ressemble une participation significative et réussie des ONG ?	06
Exemples de participation significative d'ONG)9
Relever les défis d'une participation significative des ONG 1	19
Liste de contrôle d'une participation significative 2	24
Annexe 1 : Brève description de l'enquête auprès des membres de l'Alliance et des méthodes d'entretie	26
Annexe 2 : Compréhension de la participation significative des ONG par les membres de l'Alliance	28
Annexe 3 : Littérature sur la participation significative 3	36



QU'EST-CE QUE LA PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG?



Une participation significative des ONG se produit lorsque les ONG participent à un espace de prise de décision au nom des communautés qu'elles représentent et d'une manière qui conduit à des actions qui entraînent la réduction (et éventuellement l'élimination) des décès, des blessures graves et les souffrances psychologiques associées aux accidents de la route.¹



¹ Définition basée spécifiquement dans le contexte de la sécurité routière et des objectifs mondiaux et basée sur la contribution des membres de l'Alliance à travers une enquête auprès des membres menée de janvier à février 2021 et une revue de la littérature. Les données et la revue de la littérature se trouvent dans les annexes 2 et 3.



LE MANDAT MONDIAL POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RÉSOLUTION A/74/L86 DE L'ONU

En 2020, l'Assemblée mondiale des Nations Unies a adopté la résolution A/74/L86 sur « Améliorer la sécurité routière dans le monde », qui a proclamé une deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière et a fixé un objectif de réduction de 50 % des décès et des blessures graves sur les routes d'ici 2030.

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021- 2030

La deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (deuxième Décennie d'action) s'appuie sur les fondements jetés par la première Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (première Décennie d'action), qui avait pour mandat de stabiliser puis de réduire le niveau de la mortalité routière dans le monde.



La deuxième décennie offre une nouvelle opportunité d'accélérer et intensifier les efforts mondiaux vers une réduction de 50 % des décès et des blessures. Il s'app uie sur le Plan mondial, qui guide les gouvernements pour atteindre l'objectif de 2030.

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

L'objectif 2030 est soutenu dans les objectifs de développement durable (ODD), le plaçant dans un contexte plus large de la santé et de la prospérité mondiale pour les personnes et la planète. La sécurité routière est abordée dans deux cibles:



- 3.6 (Bonne santé et bien-être) D'ici 2030, réduire de moitié les décès dus aux accidents de la route dans le monde.
- 11.2 (Villes et communautés durables) D'ici 2030, fournir un accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, avec une attention particulière aux besoins des personnes en situation de vulnérabilité, les femmes, les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées.

CONTEXTE ET OBJECTIF

2021 marque le début de la deuxième Décennie d'action avec un objectif ambitieux de réduire de moitié les objectifs, une participation significative des ONG à la prise de décision et à la mise en oeuvre des objectifs peut aider à accélérer les progrès.

Selon l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière (l'Alliance), un facteur clé de succès au cours de la première Décennie d'action a été la présence d'une participation significative des ONG dans les processus de prise de décision. Inversement, ils ont signalé qu'une absence de participation significative au cours de la première Décennie d'action a entravé les progrès.

Ce guide offre aux ONG et aux militants des conseils pratiques et de l'inspiration pour renforcer leur plaidoyer grâce à une participation significative avec leurs gouvernements et, ce faisant, pour avoir un impact maximal sur les objectifs de sécurité routière à l'horizon 2030. Les conseils du guide sont basés sur les perspectives des membres de l'Alliance et donnent un aperçu de la façon dont les ONG qui réussissent se sont préparées et se sont positionnées pour être le pont entre leurs gouvernements et les communautés qu'elles servent. Il explore les défis et les opportunités qu'ils ont rencontrés dans leurs efforts pour une participation significative et efficace des ONG et comprend des exemples concrets de mesures que les ONG peuvent prendre pour renforcer la qualité de leur participation.

Le guide montre que les ONG jouent un rôle précieux en faisant entendre la voix des communautés à leurs gouvernements. Ces voix sont importantes parce qu'elles sont les voix de ceux qui sont directement concernés par les politiques et la mise en oeuvre du transport routier et de la sécurité. Les ONG jouent un rôle dans l'éducation de la communauté sur ce qui fonctionne, en connectant leurs gouvernements à la réalité des communautés sur le terrain et en mettant en lumière les engagements et les responsabilités pour promouvoir la responsabilité et la transparence du gouvernement.

Atteindre les objectifs de 2030 nécessite des efforts concertés de divers secteurs, y compris les ONG. Une participation significative est un outil central et nécessaire pour les ONG afin de maximiser leur impact. C'est notre mission et notre obligation, en tant qu'ONG de sécurité routière et de victimes de la route, de jouer notre rôle dans la deuxième Décennie d'action vers les objectifs 2030, en maximisant nos capacités et en soutenant et en mobilisant nos communautés et nos décideurs pour qu'ils jouent également leur rôle.

 $oldsymbol{4}$

À QUOI RESSEMBLE UNE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE RÉUSSIE DES ONG?

Dans la section suivante, nous explorerons, à travers des études de cas des membres de l'Alliance, des exemples de participation significative d'ONG. A travers les études de cas, nous pouvons voir des éléments communs de ce qui constitue une participation significative des ONG. (Voir schémas à la page ...)

- 1. UTILISER LES DONNÉES ET LES PREUVES : les ONG qui participent de manière significative à leurs organes de décision recherchent et utilisent des données et des preuves pour développer leur compréhension du problème, développer leur expertise, développer leurs messages et stratégies de plaidoyer et définir leurs demandes. Ils impliquent souvent d'autres experts et/ou embauchent du personnel de qualité dédié pour assurer un travail de qualité constante.
- 2. **COMMUNIQUER INTELLIGEMMENT**: les ONG qui participent de manière significative utilisent intelligemment les médias, les champions et d'autres plateformes de premier plan pour sensibiliser, mobiliser le soutien, démontrer la crédibilité des ONG et exercer une pression sur les gouvernements pour qu'ils agissent.
- 3. DRESSER UN BILAN: les ONG qui participent de manière significative persistent et cherchent à produire systématiquement des résultats de qualité malgré les obstacles (tels que le manque de financement/de ressources, le manque de volonté politique ou d'intérêt du gouvernement, les changements de gouvernement).
- 4. VALORISER LES SYSTÈMES ET LES OPPORTUNITÉS POLITIQUES : Les ONG qui participent activement, recherchent toutes les opportunités qu'elles peuvent trouver et les exploitent pour amplifier leurs demandes et obtenir de meilleurs résultats pour la sécurité routière.
- 5. FOCUS SUR LES IMPACTS POSITIFS POUR LES COMMUNAUTÉS : les ONG qui participent de manière significative se concentrent sur l'obtention de résultats positifs et la réduction des souffrances pour les communautés qu'elles représentent, remplissant ainsi les rôles et responsabilités des ONG.
- 6. DÉMONTRER LA CRÉDIBILITÉ : les ONG qui participent de manière significative utilisent efficacement les données et les preuves, ont des antécédents de travail efficace, font des communications SMART² et cultivent des relations solides, ce qui démontre la crédibilité des ONG.
- 7. ÉTABLIR DES RELATIONS ET DES COLLABORATIONS EFFICACES : Les ONG qui participent de manière significative sont aptes à identifier et à approcher les parties prenantes concernées avec lesquelles travailler et établir des relations positives avec elles. Cela s'applique à trouver les bons décideurs, partenaires et influenceurs, et à collaborer avec d'autres partenaires de la société civile, à la fois dans le domaine de la sécurité routière et au-delà.

Lorsque les ONG mettent en oeuvre ces éléments, cela semble attirer l'attention du gouvernement et des bailleurs de fonds, ce qui conduit à d'autres succès.

UTILISER LES DONNEES ET LES PREUVES COMMUNIQUEZ INTELLIGEMMENT **ANTECEDANS ETABLIS Une participation** significative des ONG se produit lorsque les ONG participent à un espace de prise de décision au nom des communautés qu'elles TIRER PARTI DES SYSTÈMES ET DES représentent et d'une manière **OPPORTUNITÉS POLITIQUES** qui conduit à des actions qui aboutissent à la réduction (et éventuellement à l'élimination) des décès, des blessures graves et des troubles psychologiques **FOCUS SUR LES IMPACTS POSITIFS** associés **POUR LES COMMUNAUTÉS DÉMONTRER LA CRÉDIBILITÉ ÉTABLIR DES RELATIONS ET DES COLLABORATIONS EFFICACES**

² Spécifique, mesurable, atteignable, pertinent et temporellement défini [dans le contexte des objectifs SMART].



EXEMPLES DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG

Des exemples concrets de membres de l'Alliance peuvent illustrer comment les ONG s'efforcent de créer une participation significative et peuvent servir à aider différentes ONG à renforcer leur participation pour de meilleurs résultats en matière de sécurité routière au cours de la prochaine décennie. Nous examinons des exemples de la première Décennie d'action en examinant d'abord ce qui a été réalisé, puis en travaillant en arrière pour découvrir comment ce résultat clé a été atteint.

Les études de cas suivantes examinent les questions suivantes :

- **RÉSULTATS CLÉS**: À quels changements clés l'ONG a-t-elle contribué?
- **JUSTIFICATION CLÉ**: Qu'est-ce qui a amené l'ONG à croire que les changements seraient efficaces et qu'ils pourraient les influencer?
- **DONNÉES CLÉS**: Existe-t-il des données démontrant les améliorations résultant des changements ?
- **OBSTACLES CLÉS**: La plupart des réussites comportent des obstacles. Quels ont été les principaux obstacles ?
- **GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES :** Comment ces obstacles ont-ils été surmontés ?
- FACTEURS CLÉS : Quels ont été les facteurs de réussite ?
- **CONSEIL**: Quels sont les conseils clés des ONG pour maximiser le succès ?

Bien que ces études de cas montrent que chaque ONG a démontré tous les sept éléments d'une participation significative, nous mettons en évidence un élément pour chaque étude de cas pour nous aider à voir à quoi ressemble chaque élément dans la pratique.

Étude de cas 1 : FOCUS SUR L'UTILISATION DES DONNÉES ET DES ÉLÉMENTS DE PREUVE

ASSOCIATION POUR LA SÉCURITÉ DES VOYAGES SUR ROUTE INTERNATIONALE, KENYA

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Association for Safe International Road Travel (ASIRT) Kenya a travaillé avec d'autres ONG pour rédiger et plaider en faveur de l'adoption d'une loi sur la sécurité des enfants, dans le cadre du projet de loi d'amendement de la circulation, par le biais du parlement afin d'améliorer la sécurité des enfants se rendant à l'école et en revenant. Le projet de loi a été adopté par le Parlement et validé par le président en 2017.

JUSTIFICATION CLÉ

Des projets ponctuels du gouvernement et des ONG visant à améliorer la sécurité des enfants (par exemple, l'installation de passages piétons dans une école) ont donné des résultats positifs, et la vitesse et le port du casque étaient déjà pris en compte. Cependant, il manquait une approche systémique de la sécurité des enfants. Les communautés appelaient à une action plus durable pour lutter contre les décès d'enfants autour des écoles en réponse à un certain nombre de décès rapportés par les médias. Bien que des données nationales aient été collectées et stockées par la police, seules des données agrégées existaient pour les enfants de moins de 16 ans. Les détails, tels que le lieu de décès des enfants et leur âge, n'étaient pas disponibles.



DONNÉES CLÉ

En 2011, une étude de base a été menée auprès d'une vingtaine d'écoles dans deux districts par un consortium mené par Bloomberg Philanthropies et incluant l'ASIRT. Il a constaté qu'au cours des trois dernières années, il y avait eu 266 blessés et 38 enfants avaient été tués. À la suite d'interventions, notamment de contrôle de la vitesse, de modifications des infrastructures et d'une surveillance accrue, les accidents dans les deux districts ont diminué de 37% et 49% et les décès de 83% et 60%. Ces données ont soutenu le plaidoyer en faveur du projet de loi d'amendement.

OBSTACLES CLÉS

- Les décideurs politiques ne considéraient pas la sécurité des enfants comme un problème urgent face à de nombreuses priorités concurrentes en matière de ressources.
- L'opposition est venue de certains secteurs de la communauté à cause des inquiétudes concernant les coûts supplémentaires, l'incrédulité dans les avantages des limites de vitesse de 30 km/h et le mythe selon lequel la réduction de la vitesse causerait des embouteillages.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- Les données ont été utilisées pour convaincre les décideurs de la nécessité de la loi. La collecte des données a impliqué les communautés elles-mêmes.
- Des activités cohérentes ont été entreprises pour faire de la sécurité des enfants un problème visible. Les activités comprenaient des marches et des processions, des médias aux heures de grande écoute et le marquage de ministres et d'influenceurs sur les réseaux sociaux. Les données ont soutenu le message selon lequel la sécurité des enfants doit être traitée de toute urgence.
- Une stratégie de plaidoyer cohérente a été appliquée et une cartographie des parties prenantes a été entreprise. ASIRT Kenya a travaillé avec différents ministères afin qu'ils s'influencent mutuellement.
- Impliquer les associations de parents d'élèves et les parlementaires sympathiques, etc.

FACILITATEURS CLÉS

- Cohérence: ASIRT Kenya a gardé la question à l'attention du public, y compris des événements pour la Journée mondiale du souvenir des victimes d'accidents de la route (WDR) qui ont impliqué les décideurs politiques et les médias. Le gouvernement a maintenant adopté le WDR dans son calendrier annuel. Il a également organisé d'autres événements communautaires, tels que des processions, établi des relations avec les décideurs et utilisé les médias sociaux.
- En raison de son plaidoyer, l'ASIRT Kenya a été invitée aux forums de prise de décision pour la sécurité routière, et le directeur exécutif de l'ASIRT Kenya a été nommé vice-président de l'agence nationale chef de file pour la sécurité routière et président du comité de sécurité. Dans ce rôle, ASIRT Kenya a été en mesure d'impliquer davantage d'ONG dans la prise de décision.

CONSEIL

- Avez les preuves pour faire valoir votre argument et communiquer ce que votre auditoire peut gagner de ce que vous préconisez.
- Tracez votre chemin. Sachez ce que vous voulez accomplir, où vous voulez aller et qui vous devez y arriver. Cela vous permet d'être stratégique dans le choix du personnel, de la coalition, des outils de plaidoyer, de la langue et du messager appropriés.
- Sachez comment votre gouvernement et votre Parlement travaillent pour juger quand vous, en tant qu'ONG, devez intervenir. Cela inclut la compréhension du processus législatif et du calendrier.
- Recherchez des opportunités et profitez avec sagesse et sensibilité d'événements tragiques (par exemple, un crash majeur dans l'actualité) pour faire pression en faveur d'un changement de politique.

Étude de cas 2 : PLEINS FEUX SUR LA COMMUNICATION INTELLIGENTE

LES AMBASSADEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TUNISIE

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Même si la Tunisie avait déjà une loi sur la ceinture de sécurité, elle n'a jamais été appliquée et l'utilisation de la ceinture de sécurité était rare dans les zones urbaines de Tunisie. Les Ambassadeurs de la Sécurité Routière (ASR) ont engagé le gouvernement et la communauté pour améliorer le port de la ceinture de sécurité sur les sièges avant des véhicules dans les zones urbaines, par le biais d'une campagne médiatique de masse. En conséquence, le ministère de l'Intérieur (MOI) a demandé à la police nationale de faire respecter le port de la ceinture de sécurité.



JUSTIFICATION CLÉ

L'ASR a mené une enquête dans les grandes villes de Tunisie qui a révélé que la plupart des gens pensaient que les ceintures de sécurité n'étaient nécessaires que sur les autoroutes et non dans les rues urbaines, où il y a des embouteillages et les vitesses de déplacement sont plus faibles. Ils ont également estimé qu'il était peu probable qu'ils soient arrêtés par la police pour ne pas porter de ceinture de sécurité. Par conséquent, il a été conclu qu'une application active du port de la ceinture de sécurité et des campagnes d'éducation à l'échelle de la ville étaient nécessaires.

DONNÉES CLÉ

Les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et le nombre de décès dus au non-port de la ceinture de sécurité ont été comparés avant et après la campagne active de contrôle, en utilisant les données de l'Observatoire national tunisien de la sécurité routière géré par le MOI. Le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant est passé de 10 % à 75 %, et le nombre de décès et de blessures a diminué de 17 % à 28 % respectivement. Au cours des deux mois qui ont suivi l'introduction de l'application effective de la ceinture de sécurité en avril 2017, les décès sur les routes ont diminué de 35 % par rapport aux deux mêmes mois de l'année précédente.

OBSTACLES CLÉS

 Les citoyens et le gouvernement ne croyaient pas que les ceintures de sécurité étaient nécessaires sur les routes en ville.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- Une campagne de communication innovante a été développée, impliquant des célébrités comme ambassadeurs du port de la ceinture de sécurité. Les célébrités ont été soigneusement choisies en consultation avec des entreprises médiatiques expertes pour garantir la crédibilité des messages de la campagne.
- La campagne a utilisé les médias, y compris la télévision et la radio aux heures de grande écoute, des affiches et les médias sociaux pour présenter un message clair.
- La nièce du président de l'ASR a raconté l'histoire de la perte de son père dans un accident, soulignant que s'il avait porté une ceinture de sécurité, il serait peut-être encore avec elle aujourd'hui.
- La campagne médiatique a été utilisée pour faire pression et établir des relations de travail étroites avec le ministère des Transports et le ministère de l'Intérieur, qui étaient les agences responsables ayant le pouvoir de mettre en oeuvre l'utilisation de la ceinture de sécurité.

FACILITATEURS CLÉS

- L'évaluation a permis à l'ASR de démontrer pourquoi les gens devraient porter la ceinture de sécurité ainsi que le succès de la campagne.
- L'ASR a fait un usage prudent du langage et des médias.

CONSEIL

- Concentrez-vous sur la disposition d'un personnel de qualité. Un petit nombre de personnes de qualité peut faire une grande différence.
- Développez des relations solides avec les journalistes : ils informent les citoyens, mais ils veillent également à ce que les décideurs entendent votre voix.

Étude de cas 3 : PLEINS FEUX SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN RECORD

PARACHUTE, CANADA

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Parachute s'est forgé une réputation au Canada en tant que leader sur Vision Zero, une approche intégrée de la sécurité routière qui considère qu'aucun décès ou blessure grave résultant d'un accident de la route n'est acceptable. Grâce aux outils de collecte Parachute Vision Zero, il soutient et informe les autorités canadiennes de sécurité routière aux niveaux national et municipal pour adopter l'approche Vision Zero afin d'accélérer la réduction des décès et des blessures graves sur les routes.

JUSTIFICATION CLÉ

De nombreux Canadiens se sont demandé si l'objectif de zéro décès et blessures graves était réalisable. Parachute a mené une évaluation des besoins pour identifier les lacunes dans les connaissances et les ressources de Vision Zero parmi les municipalités canadiennes. Les conclusions de l'évaluation des besoins ont éclairé les outils de collecte Vision Zero.



DONNÉES CLÉ

Depuis que Parachute a publié les outils de collecte Vision Zero, plus de 20 juridictions au Canada ont adopté ou sont en train d'adopter Vision Zero; beaucoup d'entre eux ont travaillé avec Parachute. Edmonton a été la première ville canadienne à adopter Vision Zero en 2015. Entre 2015 et 2020, elle a pu afficher une diminution de 63 % des décès liés à la circulation, une diminution de 40 % des blessures graves et des décès de piétons, et une diminution de 54 % des blessures graves.

OBSTACLES CLÉS

 Parce que Vision Zero n'était pas largement considéré comme réalisable, l'identification et la collecte d'outils pour aider à la mise en oeuvre de Vision Zero n'avaient pas été considérées comme un investissement précieux.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- Des documents clés, des ressources factuelles et des problèmes émergents ont permis à Parachute de démontrer la valeur de Vision Zero et de placer les membres de l'ONG en tant qu'experts clés. Il a également présenté ses travaux lors de conférences provinciales, nationales et internationales clés.
- Ces activités et d'autres ont amené Parachute à être approché par des comités de planification nationaux, tels que l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière et diverses équipes de recherche en sécurité routière, ainsi que plusieurs municipalités canadiennes.

FACILITATEURS CLÉS

- · Parachute a travaillé avec un groupe d'experts-conseils qui l'ont guidé tout au long des processus décisionnels.
- Un solide réseau d'intervenants a été créé, composé de près de 650 défenseurs de la sécurité routière travaillant dans les domaines de la santé publique, du secteur à but non lucratif, du gouvernement, de la recherche et de l'éducation aux niveaux municipal, provincial et national.
- Des partenariats solides ont été établis avec des organismes nationaux de premier plan, des partenaires de santé publique et des organismes de sécurité routière, y compris des organismes d'application de la loi municipaux et provinciaux.

CONSEIL

- Comprendre les besoins des principaux intervenants et collaborer avec eux, en fonction de leurs besoins.
- Dans les initiatives à multiples facettes, les intervenants ont souvent des livrables différents et des priorités concurrentes. Prenez le temps d'établir un consensus entre les partenaires. Cela créera un gain qui soutiendra l'ensemble de l'initiative.
- Cette approche collaborative permet de présenter un message public cohérent parmi les différents acteurs de la sécurité routière, rendant l'appel à l'action plus puissant.

Étude de cas 4 : PLEINS FEUX SUR L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES ET DES OPPORTUNITÉS POLITIQUES

FONDATION CAVAT, ÉQUATEUR

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Le plaidoyer de la Fondation CAVAT (CAVAT) en faveur d'amendements au code de la route national a mis en évidence des faiblesses dans la manière dont la sécurité routière était supervisée en Équateur. Cela a conduit à des changements dans le mandat de la commission parlementaire chargée de superviser l'Agence Nationale de Transit (ANT), l'Agence Nationale de la Circulation et de la Sécurité Routière, ce qui a facilité l'adoption des amendements proposés par le système législatif.

JUSTIFICATION CLÉ

Une commission spéciale au sein de l'Assemblée nationale avait été mise en place pour superviser l'ANT, en raison de défaillances dans le processus de consultation de l'agence avec la société civile. Face à la pression publique résultant de plusieurs accidents très médiatisés et à la présentation des preuves du rapport de la CAVAT sur la sécurité des enfants et des recommandations d'amendements au code de la route national, il est devenu clair que le champ d'action de la commission devrait être élargi pour lui permettre de recevoir et d'examiner les amendements directement, plutôt que par l'intermédiaire de l'agence, et donc d'accélérer le processus législatif.



DONNÉES CLÉ

La CAVAT a plaidé en faveur de plusieurs modifications du code de la route national, notamment l'utilisation obligatoire de dispositifs de retenue pour enfants, l'obligation du port de casques de moto certifiés, une réduction des tarifs sur les casques et les dispositifs de retenue pour enfants (qui pourraient atteindre 40%), des limites de 30 km/h dans les zones urbaines et résidentielles et 20 km/h dans les zones scolaires, et l'éducation à la sécurité routière obligatoire dans les écoles. Il a fondé son plaidoyer sur des preuves recueillies à partir des données de l'ANT, qui ont montré que l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en Équateur n'était que de 1 %, bien que les accidents de la route soient la principale cause de décès chez les enfants âgés de 5 à 12 ans, et que, bien que l'utilisation du casque soit de 93 % en Quito et 88 % dans la région côtière, on estime que 90 % des casques n'étaient pas certifiés.

OBSTACLES CLÉS

- Peu de temps après la création de la commission, des élections nationales ont eu lieu et certains membres de la commission ont perdu leur siège.
- CAVAT a présenté et a plaidé pour des changements à la loi. Cela a été un défi de maintenir l'intérêt pour le sujet parmi les parlementaires.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- CAVAT a travaillé avec les membres restants de la commission pour atteindre de nouveaux parlementaires afin qu'ils s'impliquent dans la commission et soutiennent la promotion de la sécurité routière.
- Il a maintenu la pression sur les parlementaires par le biais de courriels et de réunions pour leur rappeler leurs engagements envers la commission.

FACILITATEURS CLÉS

- La CAVAT a publié un rapport de recherche sur la sécurité des enfants en utilisant les données de l'ANT qu'elle a utilisées comme preuve pour plaider en faveur d'amendements à la loi nationale sur la circulation.
- Il a organisé un événement public lors du congrès national pour présenter ses conclusions et demander des amendements. L'événement s'adressait à l'agence de sécurité routière, au ministère des Transports et des Travaux publics, aux législateurs, y compris aux membres de la commission, et aux médias impliqués. Cet événement a été le déclencheur pour la commission d'élargir son champ d'action.
- Fafo Gavilanez, président de la Commission, a ensuite été nommé président de l'Assemblée nationale. Cela lui a permis d'accélérer encore la progression des amendements à la loi par l'intermédiaire de l'assemblée.

CONSEIL

- Comprenez le fonctionnement de votre processus juridique et législatif et utilisez-le pour cibler les décideurs clés et les bonnes voies pour atteindre vos objectifs de plaidoyer.
- Travailler avec d'autres organisations de la société civile peut être très utile. Cela élargit votre message et renforce vos objectifs de plaidoyer.

Étude de cas 5 : PLEINS FEUX SUR LES IMPACTS POSITIFS POUR LES COMMUNAUTÉS

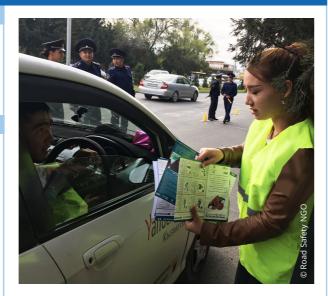
ONG SÉCURITÉ ROUTIÈRE, KIRGHIZISTAN

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Auparavant, au Kirghizistan, la corruption policière était endémique. Un projet pilote mené par l'ONG pour la sécurité routière à Bichkek a contribué à la formation d'une unité de police dédiée aux patrouilles de la circulation qui était mieux équipée pour mener à bien l'application de la loi.

JUSTIFICATION CLÉ

La demande croissante du public pour l'élimination de la corruption au Kirghizistan s'était développée au cours de nombreuses années sous la direction de l'association publique des ONG « Union civile » et de Timur Shaihutdinov. Une nouvelle commission a été formée pour examiner les réformes de la police à la suite de l'élan public. Reconnaissant la corruption comme un obstacle important à la sécurité routière dans le pays, l'ONG pour la sécurité routière s'est associée à elle pour faire avancer la réforme de la police tant attendue au Kirghizistan.



DONNÉES CLÉ

Un sondage et une analyse en ligne publiés par For Reforms Civil Organization en 2020 ont révélé que 40% des personnes interrogées ont salué les réformes qui avaient été mises en oeuvre.

L'exécution des infractions au code de la route a augmenté de 41,5% au cours des cinq premiers mois de 2020 par rapport à la même période en 2019, suggérant un niveau de corruption réduit suite à la création du nouveau service de patrouille de police, les agents appliquant les infractions via le système officiel.

Pour réduire la corruption et inciter les agents de la circulation à faire appliquer les lois sur la circulation par le biais du système d'application, des primes ont été introduites, ce qui a conduit à la restitution de 17,1 % des recettes des amendes sous forme de primes.

OBSTACLES CLÉS

Il y avait du pessimisme dans la communauté quant à savoir si une profonde culture de corruption pourrait jamais changer.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- L'ONG de sécurité routière a maintenu la sécurité routière sous les projecteurs, en s'inspirant et des données d'autres pays. Grâce à des activités de plaidoyer cohérentes, un changement culturel a commencé à se produire dans la communauté et le gouvernement.
- Il était crucial de bien synchroniser les actions de plaidoyer : saisir l'élan et les opportunités et exploiter la voix publique forte contre la corruption sur les réseaux sociaux pour créer un sentiment d'urgence et de priorité pour le gouvernement.

FACILITATEURS CLÉS

- Le fait de s'associer avec une autre organisation de la société civile dans un secteur différent a renforcé le plaidoyer.
- Les antécédents cohérents et visibles de l'ONG de sécurité routière en matière de projets et d'événements de sécurité routière, y compris des tables rondes, des conférences, des recherches, la participation à des campagnes et des événements mondiaux (tels que la Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies et le WDR) et la présence médiatique ont conduit le gouvernement à l'inviter rejoindre divers comités, groupes de travail et commissions pour la prise de décision en matière de sécurité routière et l'élaboration de la stratégie nationale de la sécurité routière.
- Faire partie de forums internationaux, par exemple en tant que partenaire EASST, a permis à l'ONG d'élargir ses relations, d'établir des relations avec les autorités gouvernementales et d'obtenir un soutien financier, ainsi que d'établir des relations avec diverses autorités gouvernementales.

CONSEIL

- Parler de la sécurité routière comme d'un enjeu qui concerne tout le monde : les enfants, l'économie, le bonheur et l'avenir.
- Connaissez votre travail : plus vous pouvez montrer que vous connaissez le problème en présentant des données et en décrivant la nature et l'ampleur du problème et ce que vous accomplissez avec votre travail, ainsi que ce que d'autres pays font pour résoudre les problèmes, plus le gouvernement vous écoutera.
- Coopérer avec les structures gouvernementales ainsi qu'avec d'autres institutions et organisations de la société civile.

Étude de cas 6 : PLEINS FEUX SUR LA DÉMONSTRATION DE LA CRÉDIBILITÉ

FONDATION AIP, THALANDE

PRINCIPAUX RÉSULTATS

À la suite du lancement de la première Décennie d'action, le Département thaïlandais de prévention et d'atténuation des catastrophes (DDPM) a mis en place un comité d'acteurs de la sécurité routière pour mettre en oeuvre le plan d'action national de sécurité routière, basé sur le plan mondial pour la décennie. Des sous-commissions ont été créées pour chaque pilier d'action. La Fondation AIP (AIPF) Thaïlande a été invitée à rejoindre le pilier des usagers de la route plus sûrs et a signé un protocole d'accord avec la DDPM pour contribuer à augmenter le taux de port du casque.



JUSTIFICATION CLÉ

En 2011, le gouvernement thaïlandais s'est fixé un objectif de 100 % de port du casque. Malgré sa présence relativement faible en Thaïlande à l'époque, la crédibilité et la cohérence de l'AIPF dans la gestion des programmes communautaires qui ont augmenté le port du casque ont conduit l'ONG à être invitée à rejoindre le sous-comité. Faire partie du sous-comité signifiait que l'expertise de l'AIPF dans l'amélioration des taux de port du casque pourrait alimenter les programmes gouvernementaux. Cela a également permis à l'AIPF de travailler plus efficacement avec les départements locaux de la DDPM et d'autres bureaux du gouvernement local qui pourraient faciliter ses programmes communautaires.

DONNÉES CLÉ

Les données ont été un élément important pour démontrer la crédibilité des programmes de casques de l'AIPF à travers des études pré- et post-programme. Dans la province de Songkhla, où l'AIPF a mis en oeuvre le projet Streetwise de Chevron dans deux districts, touchant directement environ 25 000 personnes, le taux de port du casque est passé de 3 % en 2014 à 55 % en 2019.

OBSTACLES CLÉS

La bureaucratie a entravé les progrès vers l'objectif de 100 % de casques des gouvernements au niveau national.

• En Thaïlande, l'AIPF était une petite ONG qui gérait des programmes locaux limités.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- L'AIPF a concentré ses efforts au niveau communautaire, où elle a pu reproduire des résultats concrets dans d'autres communautés. Cela lui a permis d'éviter la lourdeur bureaucratique d'un programme à l'échelle nationale tout en continuant de plaider au niveau national à travers le sous-comité.
- L'AIPF a renforcé ses relations et sa réputation avec le gouvernement en utilisant des contacts et des ressources pour soutenir le lancement national de la première Décennie d'action.

FACILITATEURS CLÉS

- L'AIPF s'est concentrée sur la production de résultats tangibles au niveau communautaire sur la base d'une méthodologie claire qui pourrait être reproduite et la production de données de qualité pour démontrer leurs résultats.
- Le gouvernement a fixé son propre objectif de port du casque et s'est engagé à améliorer ce taux. Cela a donné à l'AIPF une porte ouverte aux décideurs concernés aux niveaux local et national. Cela a également permis à l'AIPF de positionner son travail comme soutenant la stratégie et les objectifs du gouvernement en matière de sécurité routière.
- L'AIPF a réussi à mobiliser le secteur des entreprises internationales pour soutenir la sécurité routière en Thaïlande.

CONSEIL

- Concentrez-vous sur ce que vous pouvez réaliser : commencez dans de petites villes et obtenez des résultats concrets pour montrer ce qui peut être fait.
- Soulignez le rôle de votre ONG en tant qu'aide au gouvernement et à la communauté et aidez le gouvernement à se présenter.

Étude de cas 7 : PLEINS FEUX SUR LA CRÉATION DE COLLABORATIONS EFFICACES

SAFE KIDS DANS LE MONDE ENTIER, PHILIPPINES

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Le programme Child Road Traffic Injury Prevention (CRTIP) est une coalition nationale lancée par l'UNICEF pour rendre les routes plus sûres pour les enfants aux Philippines. Les partenaires de la coalition comprennent les ministères des Transports, de la Santé et de l'Éducation, la police, les autorités locales, les universités, l'OMS et les ONG. Safe Kids Worldwide Philippines (SKWP) a reçu une subvention pour assurer le secrétariat de la coalition, en raison de ses antécédents en matière de création de coalitions au niveau local, et de sa longue réputation et de son profil public pour la sécurité des enfants.



JUSTIFICATION CLÉ

Il y a 27 millions d'écoliers aux Philippines, dont la plupart se rendent à l'école à pied. En 2017, au moins 600 enfants ont été tués dans des accidents de la route. Cependant, il n'existe pas de plan d'action spécifique pour la sécurité des enfants. Bien qu'un certain nombre d'organisations travaillent sur différents aspects de la sécurité des enfants, la coordination était limitée et toutes les organisations n'étaient pas en mesure de s'engager avec les bons responsables gouvernementaux. La constitution d'une coalition nationale a conduit à une meilleure communication, a favorisé la coordination et les partenariats, et a permis l'allocation de ressources et des liens plus solides avec les représentants du gouvernement, qui s'étaient déjà engagés à soutenir le programme.

DONNÉES CLÉ

La coalition a créé un plan d'action multisectoriel pour la sécurité des enfants, qu'elle défend. À ce jour, trois des 41 écoles ont reçu des interventions basées sur le classement par étoiles de l'iRAP pour les écoles afin d'améliorer en particulier la sécurité des piétons.

OBSTACLES CLÉS

- Un certain nombre d'organisations travaillaient sur différents aspects de la sécurité des enfants. Tous n'ont pas été en mesure d'être exposés aux bonnes agences gouvernementales.
- La coalition nationale se composait de 38 organisations travaillant dans divers aspects de la sécurité des enfants.
- La coordination a été entravée par les blocages liés au COVID-19.

GÉRER / SURMONTER LES OBSTACLES

- La création d'une coalition nationale a permis aux partenaires d'avoir une voix commune plus forte grâce à des activités coordonnées. Cela a également permis aux organisations moins bien connectées de s'engager avec les agences gouvernementales.
- Les membres ont régulièrement rendu compte de leurs contributions aux activités de la coalition et ces activités sont partagées sur le site Web et les médias sociaux. Les membres ont également été impliqués dans la planification, la mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation des activités. Cela a maintenu l'engagement et la concentration.
- Les principaux membres de la coalition opéraient dans le cadre de protocoles d'entente. Le reste a été engagé par le biais de lettres d'engagement. La coalition a été gérée dans différents domaines d'intervention (par exemple, application de la loi, législation, ingénierie, mobilisation, données). Les membres ont été affectés à différents sous-comités sur la base de leurs mandats respectifs.
- COVID-19 a facilité la connexion de la coalition via des réunions en ligne, qui n'ont pas nécessité autant de protocole et d'organisation à organiser.

FACILITATEURS CLÉS

- La nomination d'un secrétariat a fourni un point focal pour la coalition et signifiait que des ressources de temps pouvaient être consacrées au maintien de l'élan de la coalition.
- SKWP avait déjà des relations bien établies avec les agences gouvernementales. Ces liens ont été essentiels pour renforcer le soutien à la coalition et à ses objectifs.
- SKWP travaillait dans des coalitions de construction au niveau des villes depuis de nombreuses années. Ces coalitions utilisaient le classement en étoiles de l'iRAP pour les écoles pour évaluer les zones scolaires et apporter des améliorations. Ces coalitions locales étaient représentées au sein de la coalition nationale.

CONSEIL

- Soyez engagé car organiser une coalition nationale n'est pas facile.
- Vous ne pouvez pas plaire à tout le monde alors restez fidèle à la mission de votre ONG.
- Établir une bonne relation avec les partenaires est très important.













Limitations des ressources humaines et financières

"Notre ONG n'est pas au courant du programme législatif du gouvernement pour [pouvoir] commenter [le] ... simplement parce que nous n'avons pas les ressources pour rester au top".

"manque de ressources (cash) pour passer du temps de qualité sur chaque sujet". Démontrer les impacts positifs du travail des ONG sur une plateforme visible, pour accéder à un soutien national ou international

"Avec des ressources rares. mon ONG s'est concentrée sur ce que nous faisons le mieux (plaidoyer) et s'est réduite à d'autres domaines. Mon ONG a soutenu le travail d'autres partenaires pour éviter les doublons."

"Malgré le manque de financement, de ressources humaines et de soutien matériel, nous avons pu poursuivre nos initiatives de programme parce que nous avons des parties prenantes/organisations "impliquées "qui voient et sentent" leur appropriation/ rôles clés importants" dans chaque entreprise de programme."

 Le réseautage peut offrir des occasions d'obtenir des ressources financières et techniques

"Nous avons beaucoup travaillé en réseau et nous allons obtenir des fonds RSE pour nos campagnes de sécurité routière."

Risque de neutralité : les ONG peuvent recevoir un soutien pour acheter leur allégeance, et les gouvernements peuvent être principalement responsables envers les donateurs d'aide au développement ou d'autres causes perverses et non leurs citoyens.

"Prioriser les intérêts économiques sur les intérêts pour sauver des vies"

"Les fonctionnaires manquent de la passion nécessaire. Dans la plupart des cas, il s'agit de participer pour le gain financier et non pour la réussite des interventions."

"Les intérêts particuliers des chefs de file gouvernementaux chargés de la sécurité routière négligent le rôle important des ONG en tant que membre participatif dans les processus de prise de décision pour la décennie." • Développer des programmes pour une plus grande autonomie

"Nous avons essayé de diversifier nos sources de revenus."

"Être une ONG privée, organisée et gérée - peut-être aussi " apolitique " - peut avoir ses avantages car, s'il est reconnu comme affilié au parti politique d'opposition, le chef en place peut faire preuve de résistance et rejeter les propositions visant à aider les citoyens."

Conflits internes et/ou instabilité au sein du gouvernement

"Changement fréquent d'autorités gouvernementales"

Continuer à persister et trouver et mettre en œuvre des alternatives efficaces

"Mon ONG continue de nouer des relations de travail avec des partenaires, y compris le gouvernement, même au milieu de leurs priorités changeantes."

"Un engagement indéfectible et une persévérance à continuer MALGRÉ TOUTES LES CHANCES et le manque de ressources ... continuer à concevoir des programmes qui peuvent avoir un intérêt et une participation multisectoriels."

Manque de volonté politique du gouvernement et réticence à secouer le bateau

"La sécurité routière n'était pas une priorité."

"PERSONNE ne veut prendre la gouvernance de la sécurité routière au niveau gouvernemental – parce que le secteur des transports correspond à la plus grande population votante, de sorte que SI des mises en œuvre et des sanctions PLUS STRICTES pour les chauffards et les usagers de la route sont mises en place, cela entraînera colère et perte. des voix potentielles lors de l'élection."

"Les législateurs n'écoutent pas toutes les voix, et finalement ils votent pour des lois qui ont très peu d'effet."

Utiliser l'agenda mondial comme un outil pour mobiliser le soutien

"Nous avons présenté notre programme au gouvernement; nous avons recueilli des milliers de signatures pour le soutenir."

"La Décennie d'action et les efforts mondiaux ont établi les bases de la demande d'agir, ce qui permet aux relations de passer plus facilement au partenariat."

• Utiliser les données

"Utiliser continuellement des données et des exemples pour prouver que des résultats positifs sont réalisables."

"s'appuyer sur la science et les faits"

• Faire connaître le problème dans les médias

"Les médias ont toujours été un bon outil pour montrer [le manque de responsabilité]. "

Manque de plateformes intermédiaires adéquates pour la communication

"Se mettre à la table des grandes décisions politiques est un défi."

Initier et renforcer les lignes de communication et d'interaction avec le gouvernement

"Formation en cours d'un consortium de sécurité routière pour rassembler les acteurs de la sécurité routière sous une même bannière"

Utiliser la participation numérique et médiatique pour exprimer les préoccupations

"Médias et acceptation de tous les entretiens, plaidoyers, écriture de lettres au ministère concerné, appels au professionnel concerné au sein du ministère, partenariat avec les chambres de commerce, les entreprises T&T, la police."









La participation n'est pas significative en raison d'un manque de volonté d'impliquer les ONG, d'un manque de processus clairs et réalistes pour la participation des ONG, ou parce que la participation est symbolique plutôt qu'authentique

"Participation non contraignante, seul statut consultatif"

"Difficultés à suivre et à contrôler ce qui a été convenu"

"Des comités sans financement spécifique pour soutenir les ONG participant au processus de co-élaboration des politiques publiques"

"Une grande partie de l'engagement du gouvernement est symbolique et" cochez la case"

"On nous a demandé de commenter les nouvelles politiques de sécurité routière du gouvernement et nous n'avons ensuite eu aucun retour d'information. Nous avons fait partie du comité gouvernemental du pilier 5, mais le comité ne s'est jamais réuni pour prendre des décisions ou des changements.

"Regardant méfiant envers la société civile"

"Incompris par les agences gouvernementales qui pensent que les ONG existent pour combattre le gouvernement ; hostilité" Démontrer les impacts positifs du travail des ONG sur une plateforme visible

"Exécutez un petit projet pilote, puis adressez-vous aux décideurs pour les convaincre que vous êtes en mesure de l'exécuter à plus grande échelle."

"Nous avons continuellement noué de bonnes relations avec les organismes gouvernementaux concernés et fourni une contribution très constructive et des solutions pratiques pour résoudre les problèmes de sécurité routière. Les ONG, le secteur privé et les jeunes mobilisés (dont les voix sont très appréciées par le gouvernement) pour plaider auprès du gouvernement."

 Rejoignez une alliance, telle que l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, pour renforcer la voix des ONG et mobiliser le gouvernement pour qu'il agisse sur les conseils de scientifiques et d'experts

"Parfois, lorsqu'une ONG locale a le soutien d'une organisation ou d'un partenaire international, cela aide beaucoup lorsqu'il s'agit de régler des problèmes avec des représentants du gouvernement."

 Faire des efforts délibérés pour atteindre ceux qui se trouvent au-delà de la capitale et des grandes villes

"Nous avons institutionnalisé un partenariat de programme avec les parties prenantes multisectorielles, en collaborant avec les principaux représentants/ décideurs au sein de nos réseaux locaux qui ont des agences régionales et nationales qui peuvent adopter et approuver nos programmes locaux."

Un manque de stratégies de coordination pour aligner les agendas des différentes parties prenantes

"Il existe diverses ONG qui traitent la question à partir de différentes approches et plans d'action.
Cependant, il y a beaucoup de dispersion, et cela n'a guère été une forme de travail collectif dans lequel nous pouvons nous mettre d'accord sur des idées et des stratégies d'action.
... L'obstacle de ne pas avoir une union solide entre les ONG reste évident."

"Le plus grand et le plus difficile serait de s'engager et d'obtenir le soutien des partenaires gouvernementaux."

• Trouver et communiquer sur un terrain d'entente

"Continuez à concevoir des programmes qui peuvent avoir un intérêt et une participation multisectoriels... simples, réalisables et engageants, et que les partenaires du programme ont hâte de faire/de participer à chaque fois qu'ils y sont invités."

 Former des comités formels où différentes organisations, y compris des ONG, sont membres

"Aider les gouvernements aux niveaux national/infranational à travailler simultanément avec différentes parties prenantes."

• Engendrer la propriété

"Concevoir et mettre en œuvre des projets qui ont des valeurs à long terme et sont durables au moyen d'un" programme qui est perçu et ressenti comme co-détenu / partagé "par nos partenaires de programme ... qui peut également être reproduit par nos partenaires de programme. Nous devons continuellement étendre nos réseaux, nos liens, nos précieux partenaires de programme, en pensant et en collaborant à des programmes que nous pensons et pensons être " acceptables et importants pour ces partenaires".

Remarque : Ces exemples montrent que les ONG sont confrontées à différents types et niveaux de défis, qui peuvent dépendre en partie de l'état de préparation du pays. Lorsque la préparation d'un pays est particulièrement faible, les ONG peuvent mettre en œuvre des initiatives pilotes pour montrer au gouvernement et aux communautés ce qui peut vraiment résoudre le problème de sécurité routière dans leur pays. Par exemple, au Liban, afin de lutter contre l'alcool au volant chez les jeunes, Kunhadi a mis en place une initiative communautaire qui a fourni des tickets de taxi gratuits et de l'eau aux jeunes assistants à des fêtes. L'initiative a gagné du terrain parmi les restaurants et

boîtes de nuit, qui ont commencé à parrainer davantage de tarifs de taxi et d'eau, et ont contribué à un changement culturel en faveur du taxi comme moyen de transport " tendance " après une soirée. Alors que Kunhadi recevait une attention croissante du public grâce à cette initiative, les décideurs gouvernementaux ont commencé à approcher Kunhadi. Comme dans cet exemple, les programmes pilotes ou de démonstration peuvent jouer un rôle en ouvrant la porte à une ONG comme point de départ d'une participation significative. Alors qu'en communauté l'intervention ne remplace pas une participation significative pour influencer les décideurs, elle peut être une activité initiale utile pour les ONG pour lancer les processus de changement institutionnel et de solutions durables pour réduire les traumatismes routiers.³

Un manque de stratégies de diffusion efficaces

"Notre ONG est située dans un État éloigné de la capitale nationale, où sont formulées les principales lois sur la circulation. Cela rend plus difficile d'avoir des contacts étroits avec certains des fonctionnaires et des procédures."

"[Obtenir] la sécurité routière pour atteindre la campagne aux Philippines, composé de plus de 7 100 îles, est une tâche gargantuesque à accomplir."

³ Q16 "Au cours de la dernière décennie, votre ONG a peut-être essayé de participer à divers types et niveaux de prise de décision en matière de sécurité routière. Avec le recul, quels ont été les principaux obstacles rencontrés par votre ONG lorsqu'elle a participé ou cherché à participer, avant, pendant ou après la prise de décision en matière de sécurité routière. Je cas échéant ?"

Q17 "Au cours de la dernière décennie, votre ONG a peut-être été confrontée à divers défis dans vos tentatives d'améliorer la sécurité routière. En pensant à vos principaux défis, le cas échéant, quelles sont les principales manières dont votre ONG les aborde ?

LISTE DE CONTRÔLE DE LA PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG

Les données de l'enquête et les entretiens aident à identifier un certain nombre de questions que les ONG peuvent se poser afin d'évaluer dans quelle mesure la participation de leur organisation est actuellement significative et les moyens de l'approfondir. Cette liste de contrôle n'est pas une série de questions ponctuelles, mais peut être utilisée pour suivre l'évolution des forces et des faiblesses de la participation d'un e ONG et faire des ajustements pour affiner l'impact.



ÉVALUER SI VOTRE PARTICIPATION EST SIGNIFICATIVE

LA PARTICIPATION DE VOTRE ONG EST-ELLE
compléter et faciliter le travail de votre gouvernement pour assurer la sécurité routière
conduisant à une réduction des décès et des blessures graves dus aux accidents de la route et aux souffrances psychologiques qui en découlent ?
faciliter la participation des citoyens à la prise de décision (action/non action) qui les affecte directement ?
ajouter de la valeur au processus et/ou au résultat de la prise de décision au profit des personnes que votre ONG représente ?



DOMAINES QUE VOUS POUVEZ AMÉLIORER POUR RENDRE VOTRE PARTICIPATION PLUS SIGNIFICATIVE



PROFESSIONNALISME ET CRÉDIBILITÉ

Est-ce que votre ONG ...

avez-vous un but clair et des objectifs articulés de ce que vous voulez atteindre grâce à votre participation ?

rechercher, analyser et cartographier activement votre plan d'action pour vous aider à déterminer quelle est la bonne information, le bon moment, le bon public/les bonnes parties prenantes, le bon outil/mode de communication et le bon langage ?

disposer d'une véritable autonomie par rapport au gouvernement (financièrement et en ce qui concerne l'expression des opinions) ?

démontrer les impacts positifs de votre travail sur une plateforme visible (par exemple, les médias, les événements publics) ?

établir un historique de travail de qualité?

ont une visibilité en tant qu'acteur clé dans le travail avec le gouvernement

faire preuve de transparence sur vos activités, vos performances et l'utilisation du financement des sponsors/donateurs/du public ?



LA COMMUNICATION

Votre ONG est elle ...

partager des connaissances et une expertise pertinentes et ciblées pour aider à répondre à vos demandes ?

initier et renforcer l'engagement avec le gouvernement et les décideurs?



BASE D'ÉVIDENCE

Est-ce que votre ONG ..

rechercher activement des données et des preuves sur lesquelles fonder votre plaidoyer?

contribuer à la mise en œuvre d'interventions fondées sur des données probantes ?

examiner de manière critique, remettre en cause et conserver des enregistrements des points de vue et des actions du gouvernement, afin d'assurer une véritable prestation de la sécurité routière ?



SENSIBILISATION

Votre ONG est elle ..

établir des liens avec les principaux acteurs gouvernementaux pour institutionnaliser la prestation de la sécurité routière ?

renforcer les liens avec d'autres parties prenantes concernées (par exemple, d'autres ONG, le secteur privé, les organisations internationales, les médias, etc.) pour renforcer votre plaidoyer et amplifier vos demandes ?

ouvrir un espace où votre ONG et votre gouvernement peuvent travailler ensemble sur des questions spécifiques pour la réalisation d'un agenda commun ?

identifier et préparer activement les champions locaux ?

rechercher activement des opportunités de tirer parti des demandes des ONG et de la communauté pour les actions gouvernementales (par exemple, la Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies, la Déclaration de Stockholm et les résolutions des Nations Unies, la participation de personnalités de premier plan, les apparitions dans les médias)

Annexe 1 BRÈVE DESCRIPTION DES MÉTHODES D'ENQUÊTE ET D'ENTREVUE AUPRÈS DES MEMBRES DE L'ALLIANCE

Une enquête polyvalente a été spécialement conçue pour un projet visant à examiner la croissance du développement des capacités des ONG de l'Alliance au cours de la dernière décennie et leur préparation pour la nouvelle décennie, ainsi que d'identifier l'étendue et la nature de la participation significative des ONG dans le domaine de la sécurité routière par le membre ONG. Une enquête complète a été élaborée par le Dr Chika Sakashita en anglais et affinée avec la contribution de l'Alliance et de son groupe de référence. L'enquête polyvalente a été rendue disponible via des liens Web SurveyMonkey en anglais, espagnol et français. Les répondants au sondage avaient la garantie qu'ils ne seraient pas révélés en tant que réponses individuelles, et les données du sondage sont donc anonymes et présentées sous forme agrégée.



L'enquête était ouverte à partir du **14 janvier 2021** au **3 février 2021**



100 ong
Un total de 100 ONG
ont répondu au sondage.



Sur les 100 réponses, 82 ont fourni une réponse à la question sur le pays du siège, montrant que l'enquête a été complétée par des ONG de 53 pays différents.

Siège social pays	nombre
Algérie	3
Argentine	4
Australie	1
Azerbaïdjan	1
Bangladesh	1
Belgique	2
Bénin	1
Botswana	1
Brésil	1
Burkina Faso	1
Gambodia	1
Cameroun	1
Canada	2
Chili	1
La chine	1
Cote d'ivoire	1
Equateur	1
Egypte	1

Siège social pays	nombre
Ethiopie	1
France	1
Grèce	3
Inde	5
Indonésie	1
Iran	1
Irlande	1
Italie	1
Kenya	3
Kirghizistan	1
Liban	2
Malaisie	1
Mali	3
Mexique	3
Moldavie	1
Maroc	2
Namibie	1
Philippines	2

Siège social pays	nombre
Pologne	1
République dominica	ine 1
Roumanie	1
Rouanda	1
Sénégal	1
Afrique du sud	1
Espagne	3
Tanzanie	2
Thaïlande	1
Hollande	1
Togo	1
Trinité-et-Tobago	1
Tunisie	1
Ouganda	3
United kingdom	2
Uruguay	2
USA	1

Les questions d'entretien avec les informateurs clés ont également été spécialement conçues pour ce projet afin d'identifier comment une ONG a fait une différence dans la prise de décision du gouvernement et/ou le soutien aux victimes au cours de la dernière décennie. Les réponses à l'enquête ont été examinées en détail et les candidats à l'entretien ont été identifiés parmi ceux qui ont consenti à être contactés pour un entretien (Q19 "Êtes-vous heureux d'être recontacté pour un éventuel entretien?") et sur la base d'exemples de réussite partagés dans le enquête menée par les personnes interrogées (Q14 "En repensant à la dernière décennie, quelle a été, selon vous, la meilleure réalisation/succès de votre ONG en termes de résultats positifs pour la sécurité routière?"), qui peut être largement applicable à différentes ONG. Les candidats ont été approchés pour un entretien par l'e-mail qu'ils ont fourni dans l'enquête (Q20 "Veuillez fournir votre NOM et EMAIL afin que nous puissions vous contacter plus avant."). La sélection des personnes interrogées a également été effectuée pour s'assurer que toutes les régions de l'OMS (Afrique, Amériques, Méditerranée orientale, Europe, Asie du Sud-Est, Pacifique occidental) étaient couvertes, sur la base du nom de l'ONG, de l'emplacement du siège et de la couverture régionale, comme indiqué dans l'enquête (Q21 "Veuillez indiquer le nom de votre ONG et le pays où se trouve le siège social" et Q23 "Région couverte par le travail de votre ONG").

Au total, huit personnes interrogées ont été sélectionnées pour assurer une représentation régionale de toutes les régions de l'OMS (Afrique, Amériques, Europe, Asie du Sud-Est, Méditerranée orientale, Pacifique occidental). Les questions d'entretien ont été élaborées par Chika Sakashita et partagées avec les personnes interrogées avant l'entretien. Au total, sept entretiens ont été réalisés par Zoom du 2 au 12 mars 2021, et un entretien a été mené par courrier électronique, où la personne interrogée a fourni des réponses écrites aux questions de l'entretien, car il n'était pas possible pour elle de participer par Zoom. Tous les entretiens ont été menés en anglais par Chika Sakashita, et la traduction en espagnol a été fournie par Valeria Motta pour l'un des entretiens. La durée moyenne d'un entretien était d'une heure. Après chaque entretien, les réponses ont été résumées par rapport à chaque question, et ces ébauches ont été partagées avec les personnes interrogées pour examen, afin de garantir une représentation précise des réponses des personnes interrogées. L'autorisation a été accordée par toutes les personnes interrogées pour que leurs noms et les noms d'ONG soient identifiés avec leurs réponses à l'entretien.



COMPRÉHENSION DE LA PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG MEMBRES DE L'ALLIANCE

Dans cette section, nous passons en revue les données recueillies dans l'enquête concernant les réponses des ONG sur la participation significative.

L'une des questions de l'enquête invitait les ONG membres à faire part de leur compréhension d'une participation significative.⁴ Au total, 100 ONG interrogées ont répondu à l'enquête et 71 d'entre elles ont fourni une description (voir Tableau 1). Conformément à la littérature (voir Annexe 3), les manières dont la participation significative est conceptualisée sont diverses parmi les ONG membres de l'Alliance. Certains (n=17) ont également indiqué qu'ils ne savaient pas, et d'autres (n=12) n'ont fourni aucune réponse.

4 P18 "Cuando piensa en contribuir a las medidas/mejoras en materia de seguridad vial, ¿qué cree que implica la 'participación significativa'?"

Bien que les diverses descriptions présentées à la page suivante soient ouvertes à interprétations, les thèmes communs peuvent être identifiés comme suit:

- Éducation et plaidoyer du gouvernement et de la société pour rendre la question de la sécurité routière visible et prioritaire
- Faire entendre les voix et rendre visibles les victimes et relier la base au gouvernement
- Conception, mise en œuvre et suivi des stratégies de plaidoyer
- Mettre à disposition des informations pertinentes pour inviter et solliciter toutes les voix et dégager un consensus sur la question de la sécurité routière
- Avoir accès aux décideurs et à leurs assistants
- Accéder à une participation opportune au processus de prise de décision
- construire la volonté publique et politique
- Construire sa crédibilité
- Rendre le gouvernement responsable
- Établir des relations avec le gouvernement et les médias
- Être inclus dans la prise de décision du gouvernement
- Être inclus dans le dialogue multisectoriel des parties prenantes et la résolution conjointe des problèmes
- Employant le travail d'équipe et les partenariats (travailler avec les décideurs politiques, faire partie d'une coalition), ajouter de la valeur et aider le gouvernement à introduire des politiques et des interventions efficaces
- S'engager dans des interventions et des activités fondées sur des données probantes qui entraînent une réduction des décès et des blessures
- Collecter, utiliser et diffuser des recherches et des données
- Suivi des progrès et évaluation des activités par rapport aux résultats en matière de sécurité routière
- Participer de quelque manière que ce soit qui apporte des changements politiques/législatifs et/ ou d'autres améliorations de la sécurité routière
- Aborder les problèmes de sécurité routière avec transparence, responsabilité et engagement
- Apporter un soutien aux parties prenantes (les familles, le gouvernement pour adopter certaines lois, la police pour faire appliquer la loi)
- Générer des sentiments positifs associés au fait de sauver des vies et de changer la culture de la sécurité routière
- Prioriser les groupes vulnérables
- Maintien de l'indépendance et de l'autonomie
- Processus de préparation, de réalisation et d'évaluation d'une action



PARTICIPATION SIGNIFICATIVE TEL QUE DÉCRIT PAR LES ONG MEMBRES DE L'ALLIANCE

"Changement des attitudes de la société et du gouvernement envers le problème de la sécurité routière. Sensibilisation et ouverture à cette problématique, activités et implication permanentes, porteuses de changements dans le changement policier, contributions très élevées de notre participation à ce processus."

"Travailler avec les décideurs politiques pour partager les connaissances."

"Faire partie d'une coalition d'ONG ou d'activistes qui peuvent aider à apporter des changements et des améliorations selon les 5 piliers et pas seulement un ou deux."

"Lorsque toutes les informations pertinentes sur un problème sont mises à disposition et que les opinions sont honnêtement et ouvertement recherchées dans le but d'obtenir un consensus, où tous sont entendus mais où l'opinion majoritaire prévaut."

"Impliquer les jeunes localement et les rendre passionnés et sociables. À deux reprises, nous avons organisé une marche de protestation silencieuse de 154 élèves sur la route, tenant 154 cadres avec des personnes tuées dans des accidents de la route, pour montrer le nombre de personnes perdues chaque heure dans le monde "

"Une participation significative signifie s'engager dans des interventions fondées sur des preuves autres que de s'engager dans ce qui fait du bien. Une participation significative signifie également participer à des interventions qui peuvent être mesurées et avoir un impact sur le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route."

"Nous devons être en mesure d'apporter une valeur ajoutée et d'aider l'autorité gouvernementale à mettre en place des interventions et des politiques qui œuvrent pour la sécurité routière. Facilitez leur processus au lieu de le rendre difficile pour eux."

"L'opportunité d'être autour de la table, de partager des connaissances et des faits, et de façonner conjointement les solutions qui sont réellement mises en œuvre et qui sauvent des vies."

"Une participation significative implique que, par conséquent, nous pouvons observer un changement de comportement pour une circulation plus sûre."

"La voix du gouvernement doit être portée à l'oreille du public. Les ONG peuvent jouer un rôle majeur pour ce faire. Le gouvernement et les ONG doivent travailler ensemble. Et une plate-forme solide est nécessaire pour cela."

"L'éducation et le plaidoyer de toutes les parties prenantes, y compris les usagers de la route. Soutien aux familles. Soutien au gouvernement pour adopter certaines lois, par exemple, l'alcool, la vitesse, les systèmes de points d'inaptitude. Soutien à la police pour faire respecter la loi. Encourager de nouvelles politiques et actions gouvernementales. Des modes de vie plus propres et plus sains : conception, construction de pistes cyclables, de sentiers pédestres, de chaussées améliorées, de passages piétons meilleurs/plus sûrs, de véhicules électriques. Service post-collision amélioré : ambulances améliorées et personnel mieux formé pour les ambulances et les pompiers. Meilleure formation de tous les premiers intervenants, y compris la police. Transparence de la collecte et de la diffusion des données.



"Participation efficace à la conception, à la mise en œuvre et au suivi des stratégies de plaidoyer visant à contribuer à l'amélioration de la sécurité routière dans le pays."

"Je suppose que nous faisons notre part correctement et en phase avec les stratégies."

"Que les ONG soient au moins informées et consultées sur l'élaboration des politiques et les actions en matière de sécurité routière. De préférence, ils ont également un siège à la table de prise de décision et peuvent initier/mener le changement."

"Ayez un plan et un objectif. Connaître les autres parties prenantes/facteurs et l'analyse SWOT. Agir au point. Surveiller les progrès. Évaluer les activités. Réfléchissez aux domaines à améliorer."

"Participation significative: provient de différents groupes et secteurs, est axée sur les résultats, donne la priorité aux groupes vulnérables, partage des objectifs, [implique] une compréhension approfondie des problèmes, par exemple, ne blâme pas seulement la victime."

"Participation totale à la révision des codes de la route."

"Avoir une voix au niveau politique. Être capable de partager des données et des recherches avec les décideurs politiques. Construire un consensus. Construire la volonté publique.

"Participation à la prise de décision. Maintien de l'indépendance et de l'autonomie. S'assurer qu'il existe une entité habilitée et responsable lorsqu'il s'agit de garantir les normes de sécurité routière. Données fiables."

"Être consulté. Écouter. Ne pas être dérouté. Actions réellement livrées et à temps."

"Contribuer aux interventions politiques, plaider pour des infrastructures sûres et sensibiliser le public aux facteurs de risque comportementaux."

"Les ministres et les ministères nous incluent activement, s'engagent avec nous et travaillent ensemble pour atteindre les objectifs."

"Quand les enfants et les autres parties prenantes discutent et améliorent la situation de la sécurité routière.

"Par exemple, avec tous ses partenaires de programme et bénévoles par zone scolaire donnée, [nous] devons être impliqués : des délibérations avec les chefs d'établissement et les parties prenantes à la sélection et à la création de l'équipe d'évaluation des zones scolaires sûres (SSZ) à la formation et l'autonomisation des membres de l'équipe SSZ à l'évaluation réelle et à la rédaction de recommandations et à la présentation au gouvernement local de la ville pour adoption et approbation pour le budget des travaux publics, et la mise en œuvre, etc."





"Participation significative : défendre la question sur la base de la recherche et des données avec des approches pratiques auprès des parties prenantes multisectorielles, de manière concise."

"Un engagement authentique avec les bonnes personnes aux bons endroits."

"Engagez-vous dans les processus clés dès le début et offrez des chances égales et valorisez la contribution de tous les secteurs, y compris ceux des parties prenantes non gouvernementales."

"Avoir une voix dans les efforts gouvernementaux."

"Être toujours là pour les campagnes, avec les médias, aux Congrès, aux tables de travail ou aux réunions avec le gouvernement. Nous ne sommes pas payés pour ce que nous faisons, donc nous sommes peu nombreux, et c'est beaucoup de travail. Dans chaque activité, le message donné doit être clair et il doit être exprimé à la communauté en général pour qu'elle ait un but."

"Essayer d'éduquer la base et d'être le pont entre la base et le gouvernement."

"Sensibiliser aux problèmes et impliquer les parties prenantes concernées. Encourager une collecte de données efficace et le partage de celles-ci pour garantir une image claire. Surveiller les succès/ défis et en tirer des enseignements et partager les meilleures pratiques. Montrer activement une diminution des décès sur les routes."

"Être inclus dans toutes les consultations publiques des parties prenantes. Avoir accès aux décideurs et à leurs assistants. Avoir suffisamment de fonds pour avoir du personnel à temps plein. Voir les résultats du plaidoyer intégré dans le texte de la législation."

"Pour nous, notre compréhension de la participation significative se résume en la qualité de la participation."

"Tout changement ou nouvelle mesure nécessite un dialogue. La participation significative de l'ONG ne peut exister que si la voix de chacun est entendue."

"Une participation significative signifie pour mon ONG une participation qui nous permet de faire des interventions et des propositions pertinentes sur les questions de sécurité routière, dans lesquelles les interventions et propositions sont prises en compte."

"Implique la crédibilité de l'ONG ainsi que sa relation avec le gouvernement et les médias."

"Que la planification et les cibles soient bien définies et que les membres du gouvernement soutiennent ces initiatives."





"Une participation significative implique que notre ONG participe activement à la prise de décisions gouvernementales ou, au moins, soit consultée pour donner son avis."

"Contribuer à la rédaction des lois. Réaliser des projets d'aménagement et de sécurité routière."

"Nous avons bénéficié de la participation importante de certaines de nos autorités, dont la mairie, la direction de l'académie pédagogique, le directeur de l'hôpital, les parents d'élèves, la population à nos actions pour améliorer la sécurité routière dans notre région."

"Une participation pertinente implique de valoriser les actions qui, à travers des preuves, montrent qu'elles étaient pertinentes pour réduire les blessures dues aux accidents de la route et former ceux qui sont des multiplicateurs de ces actions dans différentes zones et espaces géographiques."

"Soyez présent et visible aux tables de travail, dans les discussions et dans les médias. Émettre des commentaires et des opinions et publier des statistiques pour générer un impact attendu. Au final, le résultat est évident."

"En implication profonde et constante, avec des objectifs basés sur les résultats et les livrables."

"Élaborer des politiques publiques avec le gouvernement."

"Être un acteur qualifié pendant le processus ; pour garantir la prise de décision, être une référence pour la société civile."

"Rendre les actions et les problèmes visibles ; placer des solutions sur les priorités des autorités."

"Recherchez et réalisez certains changements de politique. Cette participation se matérialisera dans des initiatives, des projets ou des politiques publiques qui portent le sceau et la vision des ONG et de l'Alliance."

"Elle suppose les conditions d'une participation significative et opportune et d'un engagement préalable, liés à la transparence et à la mesure de l'impact des actions projetées."

"Une participation pertinente est une participation qui contribue positivement à la prise de décision et la rend possible ou la modifie pour le mieux."

"Cela implique que nous sommes appelés dans toute prise de décision [à être] consultés sur les questions liées à la sécurité routière."

"La priorité et la volonté politique du gouvernement qui place les associations de victimes au centre de la politique de sécurité routière est le premier facteur qui nous permet d'avancer et d'obtenir des résultats : l'Objectif Zéro Victime. Participez à des plans complets de sécurité routière.

En repensant à la dernière décennie, 83 ONG ont partagé leur meilleure réalisation/succès en termes de résultats positifs pour la sécurité routière. Interrogées sur la clé de ce succès, ces ONG ont identifié plusieurs des caractéristiques suggérées dans la littérature sur se qui constitue une participation significative des ONG ainsi que les thèmes trouvés dans les descriptions des ONG membres de ce qu'une participation significative implique comme clé de leur succès (voir Tableau 1).

TABLEAU 1. CONTRIBUTEURS DE LA RÉALISATION/SUCCES DES ONG EN TERMES DE RÉSULTATS POSITIFS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE IDENTIFIÉS PAR LES ONG MEMBRES DE L'ALLIANCE DANS L'ORDRE DE FRÉQUENCE

Facteur de réussite	La fréquence	% (sur 83)
Établissement / développement / relation soutenue avec le gouvernement	57	68.7
Expertise professionnelle	54	65.1
Établissement / développement / relation soutenue avec des organisations extérieures au gouvernement	53	63.9
Présentation efficace de preuves pertinentes pour ce qui fonctionne	45	54.2
Accent sur les résultats	42	50.6
Utilisation d'un langage clair	42	50.6
Confiance, compréhension et respect mutuels entre le gouvernement et les ONG pour un échange bidirectionnel et des processus démocratiques dans la prise de décision/politique	41	49.4
Indépendance vis-à-vis de l'influence du financement gouvernemental vis-à-vis de mon ONG	38	45.8
Objectifs clairement énoncés des ONG et déclarations d'intérêts particuliers	37	44.6
Identification efficace des parties prenantes	36	43.4
Prestation efficace de la formation/éducation	36	43.4
Des espaces partagés de dialogue et de coopération	34	41.0
Contribution de l'expérience de terrain	33	39.8
Mesures proactives pour atteindre et inclure les individus et les groupes, y compris les moins privilégiés et les plus vulnérables	31	37.3

⁵ Q14 En repensant à la dernière décennie, quelle a été, selon vous, la meilleure réalisation/succès de votre ONG en termes de résultats positifs pour la sécurité routière ?

Facteur de réussite	La fréquence	% (sur 83)
Formation de groupes de travail/comités	31	37.3
Collecte et canalisation efficaces des points de vue, opinions, préoccupations et besoins de la communauté	30	36.1
Procédures claires/cadres convenus pour la participation des ONG aux processus politiques/de prise de décision (par exemple, établissement de l'ordre du jour, rédaction, mise en œuvre, suivi, etc. des initiatives politiques)	29	34.9
Identification et création de solutions/options/compromis pour résoudre les problèmes	28	33.7
Compétences en recherche	26	31.3
Accès en temps opportun à des informations précises pertinentes pour les processus politiques/de prise de décision	24	28.9
Tenue de dossiers fiable et précise	24	28.9
Bien chronométrer la participation	23	27.7
Transparence et ouverture au contrôle	22	26.5
Tenir le gouvernement responsable	21	25.3
Droit du public d'accéder à toutes les informations (par exemple, les données, les projets) tout au long des processus politiques/de décision	19	22.9
Soutien et ressources à long terme	18	21.7
Gestion efficace des conflits	17	20.5
Établir un consensus efficace	15	18.1
Autre : indépendance des ONG (par exemple, vis-à-vis du gouvernement lors de l'exécution des projets ; ONG privée, organisée et gérée ; être apolitique)	2	2.4
Autre : (" partenariats entre gouvernements de pays à revenu élevé/ONG et relations avec les banques de développement dans les PRFI ")	1	1.2
Autre : (" engagement inébranlable et persévérance à continuer MALGRÉ TOUTES LES CHANCES et le manque de ressources continuer à concevoir des programmes qui peuvent avoir un intérêt et une participation multisectorielle simples, faisables et engageants auxquels les partenaires du programme ont hâte de participer")	1	1.2
Autre : (" soutien du gouvernement ")	1	1.2
Je ne sais pas	0	0

Remarque: Les estimations en % sont basées sur le nombre de répondants d'ONG qui ont sélectionné le facteur dans la question de l'enquête.⁷

⁶ Q15 En pensant au succès/réalisation que vous avez décrit ci-dessus, qu'est-ce qui, selon vous, a été la clé du succès de votre ONG ? Veuillez sélectionner tout ceux qui s'appliquent.

⁷ Q15 En pensant au succès/réalisation que vous avez décrit ci-dessus, qu'est-ce qui, selon vous, a été la clé du succès de votre ONG ? Veuillez sélectionner tout ceux qui s'appliquent.

Annexe 3

LITTÉRATURE SUR LA PARTICIPATION SIGNIFICATIVE

La littérature sur la participation significative suggère que la question de ce qui constitue une participation significative est toujours explorée et débattue sans définition singulière clairement convenue.⁸ Certaines définitions disponibles incluent :

- "Une participation significative exige que les individus aient le droit de participer aux décisions qui les affectent directement, y compris dans la conception, la mise en œuvre et le suivi des interventions de santé. Dans la pratique, une participation significative peut prendre un certain nombre de formes différentes, y compris informer les gens avec des informations équilibrées et objectives, consulter la communauté pour obtenir des commentaires de la population affectée, impliquer ou travailler directement avec les communautés, collaborer en s'associant avec les communautés affectées dans chaque aspect de la prise de décision, y compris le développement d'alternatives et l'identification de solutions et l'habilitation des communautés à conserver le contrôle ultime sur les décisions clés qui affectent leur bien-être. "9
- "L'engagement des parties prenantes à un point tel qu'il soit pertinent pour elles et qu'elles soient prêtes à prendre des mesures, conduisant au changement." 10
- "La participation est une activité qui a un but et doit être pertinente par rapport à l'objectif des gens pour que la participation soit significative et utile. Les gens poursuivent des objectifs différents lorsqu'ils participent : avoir un dialogue constructif, avoir une influence constructive, superviser le processus et les motivations intrinsèques à participer. Une participation significative et utile doit être fondée sur une relation respectueuse; l'interaction doit être réceptive et réactive ; l'ordre du jour et les informations doivent être pertinents ; le processus serait ingénieux pour tirer le meilleur parti de l'expertise des participants et leur permettre de participer de manière efficace et sélective. "11

8 Voir exemples ·

Collins, K. et Iso, R. (2006, juin). Oserons-nous sauter de l'échelle d'Arnstein? L'apprentissage social comme nouveau paradigme politique. Communication présentée à la conférence PATH (Participatory Approaches in Science & Technology), Édimbourg, Écosse. Tritter, J.Q. et McCallum, A. (2006). Les serpents et les échelles de la participation des utilisateurs. Au-delà d'Arnstein. Politique de santé (Amsterdam, Pays-Bas), 76(2), 156-168. DOI: 10.1016/j. healthpol.2005.05.008.

⁹ Organisation mondiale de la santé (OMS). (s.d.) Participation. Consulté le 10 janvier 2021. https://www.who.int/gender-equity-rights/understanding/participation-definition/en/#:~:text=Meaningful%20participation%20requires%20that%20individuals,and%20monitoring%20of %20santé%20 interventions.

¹⁰ Kusters, C.S.L., van Vugt, S.M., Wigboldus, S.A., Williams, B., Woodhill A.J. (2011). Faire des évaluations importantes : un guide pratique pour les évaluateurs. Wageningen Centre for Development Innovation, Wageningen University and Research, Wageningen, Pays-Bas. http://www.managingforimpact.org/sites/default/files/resource/2011_guide_memguide.pdf

¹¹ Valentin, S. (2017). Participation significative du point de vue des participants. Faculté des ressources naturelles et des sciences agricoles, Université suédoise des sciences agricoles, Uppsala, Suède. https://stud.epsilon.slu.se/10614/7/valentine s_170818.pdf...

- "Une participation significative implique le public dans le processus, en commençant par le cadrage des problèmes et jusqu'à la prise de décision. Il crée un lieu où " tous les participants sont sur un même pied d'égalité et où un groupe n'est pas privilégié par rapport à un autre. "12 Une participation authentique et significative implique les citoyens dans la prise de décision au lieu de simplement juger." 13
- "Une participation et une autonomisation significatives se reflètent dans la capacité des personnes à exprimer leurs opinions dans des institutions qui permettent l'exercice du pouvoir, en reconnaissant les citoyens comme l'origine et la justification de l'autorité publique." 14
- Comme ces définitions le suggèrent, la participation significative a de multiples facettes et peut signifier différentes choses pour différentes personnes et peut prendre différentes formes. Dans la littérature, la participation significative est évaluée sous différentes perspectives, et ces diverses manières de conceptualiser la participation significative sont examinées ici.

Différents acteurs jouent des rôles différents dans la présentation de la sécurité routière et de l'aide aux victimes et ont donc des responsabilités différentes. Une façon d'évaluer la participation significative des ONG peut consister à évaluer si la participation sert les rôles et les responsabilités des ONG et génère l'impact que les ONG visent à avoir sur la sécurité routière.

Certains des rôles uniques que jouent les ONG peuvent inclure :

- Informer et impliquer les citoyens dans un langage et un format qui leur permet de comprendre les réussites et les échecs de la politique ou de l'initiative en question ou son absence. 16
- Atteindre et s'engager avec les groupes marginalisés et connecter le niveau local aux niveaux national et mondial,¹⁷ en veillant à ce que les voix des groupes qui autrement ne seraient pas en mesure de contribuer soient entendues.
- Connecter et rassembler le gouvernement et les citoyens et d'autres parties prenantes différentes, afin qu'ils travaillent ensemble.
- Sensibiliser la société et le gouvernement aux potentiels de la deuxième Décennie d'action et des ODD.
- Examiner de manière critique et remettre en question les points de vue du gouvernement, agir en tant que garde officiel et examiner les progrès du gouvernement dans la mise en œuvre du programme de sécurité routière, augmentant ainsi la transparence et favorisant la responsabilisation au sein du gouvernement.¹⁸
- Apporter les connaissances, l'expertise et l'innovation pertinentes de différents horizons et aider à identifier les priorités nationales et comment les lier à la deuxième Décennie d'action et aux ODD, ainsi qu'améliorer la prise de décision pour assurer la sécurité routière ou aider les victimes après la perte de leurs proches.
- Tirez parti des données existantes et rendez les données disponibles faciles d'accès et prêtes à être analysées par toute personne intéressée.

¹² King, C.S., Feltey, K.M. et Susel, B.O. (1998). La question de la participation : vers une participation publique authentique à l'administration publique. Revue de l'administration publique, 58(4), 317-327.

¹³ Hanneke, M.J. (2017). Note à la Commission de la Charte. Amherst, Massacheussets. https://www.amherstma.gov/DocumentCenter/View/37538/Hanneke-Memo-Meaningful-Participation-what-does-it-mean?bidld=

¹⁴ Piovesan, F. (2013). Participation active, libre et significative au développement. Haut-Commissariat aux droits de l'homme, Réaliser le droit au développement : essais en commémoration de, 25. https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Development/RTDBook/PartIIChapitre6.pdf

¹⁵ Cázarez-Grageda, K. (2018). L'approche de l'ensemble de la société: niveaux d'engagement et de participation significative des différentes parties prenantes dans le processus d'examen du Programme 2030. http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf

¹⁶ Bhamra, A.S., Nagrath, K., & Niazi, Z. (2015, mai). Rôle des acteurs non étatiques dans le suivi et l'examen pour une mise en œuvre efficace de l'agenda post-2015. Dans Independent Research Forum (IRF) (n°4). https://pubs.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/G04365.pdf

¹⁷ ibia

¹⁸ Cázarez-Grageda, K. (2018). L'approche de l'ensemble de la société: niveaux d'engagement et de participation significative des différentes parties prenantes dans le processus d'examen du Programme 2030. http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf

Les ONG sont des organisations volontaires et autonomes qui démontrent la participation de la population. Par leur accès aux communautés de base, les ONG sont en contact avec les réalités locales et sont en mesure de fournir des structures et des mécanismes pour la participation de la population. Les ONG sont redevables vis-à-vis des efforts de base et des communautés qu'elles servent et assistent et s'efforcent d'avoir un impact sur les politiques et/ou les interventions au nom des personnes qu'elles servent. En ce sens, une participation significative des ONG doit refléter la participation significative de la population à la prise de décision et aux actions en matière de sécurité routière.

Afin de clarifier le but de la participation des ONG, il peut être utile de considérer les différents niveaux de participation qui sont disponibles. Par exemple, la participation des ONG peut se produire à quatre niveaux différents: informatif, consultatif, responsabilisant et partenariats²⁰. Ce à quoi ressemble une participation significative des ONG peut différer à chaque niveau, et le succès peut être évalué en fonction de l'atteinte de l'objectif de chaque niveau d'engagement.

Le niveau informatif de la participation implique un ensemble de mécanismes visant à sensibiliser à la question à travers la prolifération et le partage d'informations clés et les réalisations en cours. Dans le contexte de la deuxième Décennie d'action et des ODD, informer les gens à leur sujet et pourquoi ils sont importants peut aider à stimuler la mise en œuvre d'activités qui contribuent aux objectifs qu'ils contiennent. Le succès de la participation informative peut reposer sur le partage de la bonne information au bon moment avec le bon public via le bon outil de communication. Le "bon public" peut changer constamment, et les ONG doivent être agiles face à ce changement. Par exemple, lorsqu'il y a un changement de gouvernement, les ONG pourraient devoir entamer un processus

d'information avec le nouveau gouvernement. Le niveau consultatif de participation implique un ensemble de mécanismes destiné à donner aux ONG un espace pour exprimer leurs préoccupations et partager leurs connaissances et leur expertise, afin de compléter et de faciliter le travail du gouvernement. Dans le contexte de la deuxième Décennie d'action et des ODD, les ONG peuvent être invitées à faire des suggestions et des propositions pour aider le gouvernement à atteindre les objectifs. Des comités formels peuvent même être formés lorsque des ONG sont membres. Lorsque les suggestions et propositions des ONG sont prises en compte dans la prise de décision, cela peut renforcer davantage les relations et la confiance entre le gouvernement et les ONG.

Le niveau d'autonomisation de la participation implique un ensemble de mécanismes visant à renforcer les liens avec différentes ONG et d'autres organisations pertinentes (par exemple, les organisations internationales, le secteur privé, etc.) pour que l'ONG devienne un acteur clé visible dans le travail avec le gouvernement. Dans le contexte de la deuxième Décennie d'action et des ODD, les ONG qui s'associent activement à d'autres ONG, comme via l'Alliance, facilitent le renforcement de la voix des citoyens et la mobilisation du gouvernement pour qu'il agisse sur les conseils des scientifiques et des experts.

Le niveau de participation du partenariat implique un ensemble de mécanismes conçus pour ouvrir un espace où les ONG et le gouvernement travaillent ensemble sur des questions spécifiques pour la réalisation de l'agenda commun, tels que la deuxième décennie d'action et les ODD. Le partenariat avec le gouvernement offre des possibilités de synergies, une utilisation plus efficace des ressources et une responsabilisation.

Certains suggèrent également qu'une participation significative se produit lorsque

différents acteurs dans le domaine de la sécurité routière participent en tant que partenaires de dialogue égaux qui sont pris au sérieux mais uniquement dans les limites de leurs mandats et fonctions dans ce processus. ²¹ Dans les pays où les relations entre les acteurs non gouvernementaux et gouvernementaux sont très hiérarchiques, il peut être difficile pour les ONG de participer en tant que partenaires de dialogue égaux.

Cependant, lorsque les ONG se voient accorder ce droit et cet espace de participation, elles ont la responsabilité de s'assurer que leurs voix représentent fidèlement les faits, la diversité des points de vue qui peuvent exister et ceux qui sont probablement touchés par les décisions. Alors que les ONG peuvent initier et renforcer les lignes de communication et d'interaction avec le gouvernement, les gouvernements doivent également être disposés à engager et informer les ONG et permettre aux ONG d'exprimer leurs préoccupations et de travailler avec le gouvernement plutôt que d'exclure ceux qui ne sont pas d'accord avec eux. Lorsque les ONG sont confrontées à des contraintes de ressources et de capacités qui les empêchent de participer physiquement dans des espaces où se déroulent des débats pour la prise de décision critique, la participation numérique peut être encouragée pour continuer à exprimer leurs préoccupations. Ainsi, une participation significative des ONG peut être caractérisée par une participation inclusive et représentative.²² La participation des ONG peut être facilitée par l'élaboration de procédures (protocoles) mutuellement convenues, qui peuvent garantir que la participation est intégrée dans le processus décisionnel en cours.

La volonté des gouvernements d'impliquer les ONG peut dépendre de la confiance entre le gouvernement et les ONG. La transparence est vitale pour instaurer la confiance et doit être démontrée à la fois par le gouvernement et les ONG. Cela signifie que les informations sur les rôles et les mandats, l'allocation et l'utilisation des ressources publiques, les performances et les impacts de leurs actions, qu'elles soient positives ou négatives, vers la réalisation d'améliorations de la sécurité routière sont accessibles à tous ceux qui sont intéressés. Lorsque les ONG peuvent démontrer les impacts positifs de leur travail sur une plate-forme visible, cela est susceptible de faciliter la volonté des gouvernements d'impliquer les ONG. Ainsi, la transparence est un facteur essentiel pour une participation significative des ONG.²³

La transparence démontre également la responsabilité des ONG envers les personnes qu'elles représentent et les donateurs, ainsi que l'engagement à trouver des moyens de résoudre les problèmes en vue d'atteindre les objectifs de sécurité routière. Cela signifie que les ONG mettent en place des systèmes pour évaluer leurs propres performances et garantir la qualité de leur travail et envisager des moyens d'améliorer leurs connaissances et leurs compétences, afin d'avoir le plus grand impact. L'engagement et la responsabilité des ONG sont donc des catalyseurs importants d'une participation significative des ONG.²⁴ L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, qui rassemble les ONG autour d'un programme commun, d'une vision partagée et d'un réseautage, peut aider à créer une responsabilité de groupe au sein de la communauté des ONG de sécurité routière.

¹⁹ Conseil de l'Europe. (n.d.) Code de bonnes pratiques pour la participation civile au processus décisionnel. Consulté le 10 janvier 2021. https://rm.coe.int/code-de-bonnes-pratiques-participation-civile-revise-301019-fr/168098b0e2

²⁰ Cázarez-Grageda, K. (2018). L'approche de l'ensemble de la société: niveaux d'engagement et de participation significative des différentes parties prenantes dans le processus d'examen du Programme 2030. http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf

²¹ ibid.

²² Voir exemples: Esty, D.C. et Ivanova, M.H. (2002). Gouvernance environnementale mondiale: options et opportunités. Série de publications sur les études forestières et environnementales. 8. https://elischolar.library.yale.edu/fes-pubs/8 https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2 Cázarez- Grageda, K. (2018). L'approche de l'ensemble de la société: niveaux d'engagement et de participation significative des différentes parties prenantes dans le processus d'examen du Programme 2030. http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf

²³ Voir exemples: Whiteman, G., & Mamen, K. (2002). Consultation et participation significatives dans le secteur minier?: un examen de la consultation et de la participation des peuples autochtones au sein du secteur minier international. Institut Nord-Sud, Ottawa, ON, CA. https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2 Esty, D. C., & Ivanova, M. H. (2002). Gouvernance environnementale mondiale: options et opportunités. Série de publications sur les études forestières et environnementales. 8. https://elischolar.library.yale.edu/fes-pubs/8 https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2

²⁴ ibid.



PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DES ONG DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

© Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, septembre 2021

Contact:
Lotte Brondum

Site Web:
www.roadsafetyngos.org

Conception graphique:
Hoang Phuong Tran

Certains droits sont réservés. L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière encourage la diffusion de ses connaissances, ainsi, ce document peut être reproduit, dans sa totalité ou en partie, à des fins non commerciales, à condition d'en indiquer la source. Les demandes d'autorisation de reproduction ou de traduction de ce document doivent être adressées à l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière à l'adresse admin@roadsafetyngos.org.

Si vous souhaitez réutiliser des éléments de cet ouvrage imputables à un tiers, tels que des images, il vous incombe de déterminer si une autorisation est nécessaire pour cette réutilisation et d'obtenir l'autorisation du détenteur des droits d'auteur. Le risque de réclamations résultant de la violation de tout élément appartenant à un tiers dans ce document est porté exclusivement par l'utilisateur.

REMERCIEMENTS

Ce guide a été établi par un consultant indépendant, le Dr. Chika Sakashita, notamment sur la base d'une enquête menée auprès des membres de l'Alliance, de janvier à février 2021, dont l'objectif a été d'examiner les résultats atteints par les ONG ainsi que les activités de l'Alliance au cours de la première Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et d'identifier les nouvelles possibilités et les besoins de formation. Le guide a été édité par l'équipe du Secrétariat de l'Alliance. Des détails sur l'enquête et la méthodologie sont disponibles à l'Annexe 1.

Nous tenons à remercier toutes les ONG membres de l'Alliance qui ont participé à l'enquête et aux entretiens principaux. Nous remercions particulièrement Mr. Nourredine Sayadi et L'ONG Ambassadeurs de la Sécurité Routière, membre de l'Alliance, pour la traduction du guide en français.

Cette publication a été élaborée avec le soutien de l'Organisation mondiale de la santé.



