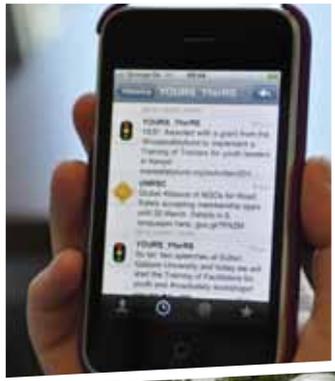


Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route

Guide à l'intention des organisations non gouvernementales



Organisation mondiale de la Santé



Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière

Catalogage à la source : bibliothèque de l'OMS

Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route : guide à l'intention des organisations non gouvernementales

1.Accidents de la circulation – prévention et lutte. 2.Blessures et traumatismes – prévention et lutte. 3.Sécurité. 4.Promotion de la santé. 5.Lobbying. 6.Application de la loi. 7.Organisations. I.Organisation mondiale de la Santé.

ISBN 978 92 4 250332 6
(Classification NLM : WA 275)

© Organisation mondiale de la Santé 2012

Tous droits réservés. Les publications de l'Organisation mondiale de la Santé sont disponibles sur le site Web de l'OMS (www.who.int) ou peuvent être achetées auprès des Éditions de l'OMS, Organisation mondiale de la Santé, 20 avenue Appia, 1211 Genève 27 (Suisse) (téléphone : +41 22 791 3264 ; télécopie : +41 22 791 4857 ; courriel : bookorders@who.int).

Les demandes relatives à la permission de reproduire ou de traduire des publications de l'OMS – que ce soit pour la vente ou une diffusion non commerciale – doivent être envoyées aux Éditions de l'OMS via le site Web de l'OMS à l'adresse http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation mondiale de la Santé aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir fait l'objet d'un accord définitif.

La mention de firmes et de produits commerciaux ne signifie pas que ces firmes et ces produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé, de préférence à d'autres de nature analogue. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la Santé a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'Organisation mondiale de la Santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Imprimé en Suisse

© photos de couverture : Pour des routes sûres ; Safe Kids Worldwide ; MADD Canada ; OMS/J. Vesic ; Pour des routes sûres ; Pour des routes sûres ; Vida Urgente ; FEVR

Table des matières

2 Remerciements

3 Introduction

3 Contexte

6 Quelles sont les organisations non gouvernementales qui œuvrent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route ?

7 La valeur ajoutée de l'action de sensibilisation menée par les organisations non gouvernementales

8 Principes directeurs pour le lobbying destiné à promouvoir la sécurité routière et à défendre les victimes de la route

11 Initiatives de sensibilisation

11 Évaluer la situation

1. Faire le bilan de la situation en matière de sécurité routière dans le pays
2. Recenser les mécanismes politiques susceptibles d'influer sur la création ou la modification de lois
3. Travailler en partenariat

Liste de contrôle : Avant de commencer

13 Se préparer à agir

1. Définir des objectifs
 2. Élaborer une stratégie
- Liste de contrôle : préparer le terrain

15 Agir

1. Constituer un matériel d'appui pour l'action de sensibilisation
 2. Mise sur pied de manifestations
 3. Trouver des porte-parole
 4. Faire participer les médias
 5. Mise à contribution des médias sociaux
- Liste de contrôle : mesures à prendre

21 Passer les progrès en revue

Liste de contrôle : examen des résultats obtenus

22 Conclusion

24 Études de cas

30 Adresses utiles



Safe Kids Chine célèbre à Shanghai la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route

Remerciements

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière remercient Bloomberg Philanthropies de sa contribution financière, grâce à laquelle ce guide a pu être publié. L'OMS et l'Alliance remercient également les personnes suivantes : Laura Sminkey, qui a rédigé le guide ; Elena Altieri, Saul Billingsley, Anneke Bosma, Brigitte Chaudhry, Ann Dellinger, Adnan Hyder, Meleckidzedek Khayesi, Etienne Krug, Kelly Larson, Jeffrey Lunnen, Jeannot Mersch, Andrew Murie, Evelyn Murphy, Nada Osseiran, Margie Peden, Manuel Ramos, Eric Remacle, Eugênia Rodrigues, Doug Roehler, Christian Thomas et Jeffrey Witte, qui ont revu le guide ; Jelica Vesic, qui a assuré l'appui logistique ; Hélène Dufays, qui a assuré l'appui administratif ; et Aleen Squires, qui s'est chargé de la conception et de la mise en page.



Introduction

La rédaction de ce guide a été proposée par un groupe d'organisations non gouvernementales défendant la sécurité routière et représentant les intérêts des victimes de la route et appartenant au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière afin d'aider les organisations non gouvernementales à rendre les routes du monde plus sûres. On a convenu que la sensibilisation était un domaine où toutes les organisations non gouvernementales pouvaient agir efficacement, quelles que soient les ressources dont elles disposent.

Ce guide, qui tente de définir plus clairement le rôle des organisations non gouvernementales dans le domaine de la sensibilisation, s'adresse en particulier aux organisations qui disposent de peu de ressources. On espère qu'il sera utile aux organisations non gouvernementales qui défendent les victimes de la route, en particulier pendant la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Il propose des initiatives ainsi qu'une série de listes de contrôle et d'études de cas du monde entier. Il contient également des liens vers plusieurs sites Web utiles.

Contexte

Les accidents de la route font près de **1,3 million de morts** chaque année et un nombre encore plus important de blessés qui en sortent avec un handicap. Près de 90 % des accidents de la route, mortels et non mortels, surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Depuis de nombreuses années, les Nations Unies et leurs États Membres admettent que les accidents de la circulation constituent un défi. Cependant, ce n'est que ces dix dernières années que cette question a pris la place qu'elle mérite parmi les questions internationales de santé et de développement les plus urgentes.

Après la publication par l'OMS et la Banque mondiale du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, en 2004 (voir la section « Adresses utiles »), plusieurs résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Assemblée mondiale de la Santé ont appelé les États Membres à faire de la sécurité routière une priorité et à prendre des mesures dont il est prouvé qu'elles permettent de réduire efficacement le nombre de décès sur les routes. Preuve de ce soutien politique croissant, la communauté internationale a organisé plusieurs manifestations mondiales de premier plan auxquelles des organisations non gouvernementales ont participé de façon visible et importante. Ces initiatives ont donné une impulsion aux efforts déployés pour sauver des vies sur les routes dans le monde.



Le gouvernement et ses partenaires célèbrent le lancement de Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 au Cambodge

Principaux événements récents relatifs à la sécurité routière

Août 2003 :

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies publie le premier rapport sur la Crise mondiale de la sécurité routière



Avril 2004 :

Le slogan choisi pour la Journée mondiale de la Santé est « L'accident de la route n'est pas une fatalité » ; l'OMS et la Banque mondiale lancent le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*

Octobre 2005 :

L'Assemblée générale des Nations Unies adopte à sa soixantième session la résolution A/RES/60/5, qui invite les États Membres à célébrer chaque année une Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière



Juin 2006 :

Lancement à Londres de la campagne *Pour des routes sûres* (voir l'Encadré 1)



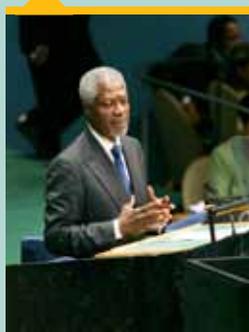
2004

2006

2003

Novembre 2003 :

L'Assemblée générale des Nations Unies adopte à sa cinquante-huitième session la résolution A/RES/58/9 sur la Crise mondiale de la sécurité routière



Mai 2004 :

La Cinquante-Septième Assemblée mondiale de la Santé adopte la résolution WHA57.10, intitulée Sécurité routière et santé

Octobre 2004 :

Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière est créé à Genève. Il compte plusieurs organisations non gouvernementales parmi ses membres fondateurs

2005





Avril 2007 :

Première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies ; L'OMS présente le rapport *Les jeunes et la sécurité routière*

Mai 2009 :

Organisation à Bruxelles de la première réunion mondiale d'ONG en faveur de la sécurité routière et des victimes de la route ;

Les organisations non gouvernementales adoptent la Déclaration de Bruxelles



Mai 2010 :

Organisation à Washington de la deuxième réunion mondiale d'ONG en faveur de la sécurité routière et des victimes de la route

Mars 2010 :

L'Assemblée générale des Nations Unies adopte à sa soixante-quatrième session la résolution A/RES/64/255, qui proclame la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020



2008

2010

2007

2009

2011



Juin 2009 :

L'OMS présente le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*



Novembre 2009 :

Organisation à Moscou de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ;

Les États Membres adoptent la Déclaration de Moscou

11 Mai 2011:

Lancement mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (voir l'Encadré 2)



Quelles sont les organisations non gouvernementales qui œuvrent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route ?

Les organisations non gouvernementales qui œuvrent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route sont d'origines très diverses, poursuivent des buts très variés et n'ont pas toutes les mêmes ressources. Beaucoup d'entre elles ont été créées par des personnes directement touchées par un accident de la circulation, soit parce qu'elles y ont perdu un être cher soit parce qu'elles en ont été elles-mêmes les victimes. Pour elles, la sécurité routière est une question très personnelle et c'est une cause qu'elles défendent avec passion et conviction. Leurs témoignages montrent toute l'urgence du problème. D'autres organisations non gouvernementales défendent les droits de certaines catégories d'usagers de la route, par exemple les piétons, les cyclistes ou les motocyclistes. D'autres encore orientent leur action sur la recherche ou les politiques en matière de sécurité routière. Comme les associations professionnelles, elles défendent leur cause sur la base de données scientifiques et en usant du prestige de leurs membres. Certaines

organisations s'intéressent plus particulièrement aux mesures à prendre après un accident et prônent l'amélioration des services d'urgence et des normes nationales de prise en charge sociale, médicale et juridique des victimes et de leurs familles. D'autres préconisent ou mettent en œuvre des projets précis autour des principaux facteurs de sécurité tels que le port de la ceinture de sécurité ou du casque ou l'utilisation de réflecteurs pour une meilleure visibilité sur la route. Certaines s'intéressent à la sécurité routière dans le cadre de la question plus large de la mobilité durable. Les ONG étant de types très divers, leurs moyens humains et financiers et leurs connaissances techniques sur la sécurité routière varient considérablement. Quels que soient leur histoire, leur mission et leurs atouts, toutes les organisations non gouvernementales exercent une action de sensibilisation d'une manière ou d'une autre et les suggestions tendant à ce qu'elles le fassent de manière aussi stratégique que possible peuvent faire avancer la cause de la sécurité routière.

ENCADRÉ 1

La campagne « Pour des routes sûres » et les organisations non gouvernementales : atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020



Au Costa Rica, l'école Filomena Blanco œuvre pour la sécurité routière et soutient la campagne « Pour des routes sûres ».

La campagne « Pour des routes sûres », lancée par la Fondation de la FIA en 2006, vise à faire de la sécurité routière une priorité de l'action internationale. Les organisations internationales font partie intégrante de la stratégie adoptée pour la campagne, en vue de créer une coalition mondiale.

Au cours des premières années de la campagne, des organisations non gouvernementales comme *Amend*, au Ghana, *Mothers in Black*, au Guyana, *Chariots of Destiny*, au Kenya, et *Kunhadi*, au Liban, ont beaucoup contribué au succès d'une pétition mondiale qui a permis de recueillir un million de signatures et qui a été présentée en mars 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, Ban Ki-moon. En octobre 2008, une manifestation de premier plan a été organisée au Viet Nam dans le cadre de cette campagne, avec l'aide de la Fondation asiatique pour la prévention des traumatismes. Cette manifestation, qui a constitué le premier appel public pour une décennie

La valeur ajoutée de l'action de sensibilisation menée par les organisations non gouvernementales

La sensibilisation vise à signaler l'existence d'un problème pour influencer sur les politiques et les programmes et sur les ressources qu'on y consacre. C'est un élément fondamental de la prévention des accidents de la route. Bien que les organisations non gouvernementales qui agissent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route soient très différentes les unes des autres à bien des égards, la plupart d'entre elles mènent une action de sensibilisation à un niveau ou à un autre. Certaines s'intéressent à la sécurité routière en général tandis que d'autres font du lobbying, c'est-à-dire qu'elles tentent d'amener les décideurs à modifier la loi. Dans certaines situations, les organisations non gouvernementales ont un avantage sur les pouvoirs publics et les institutions internationales dans la mesure où elles sont souples, capables de réagir rapidement et libres de s'exprimer. Les représentants d'organisations non gouvernementales créées à la suite d'un accident de la route tragique ont une autorité particulière pour exiger que des mesures soient prises. Toutes ces organisations ont un énorme pouvoir de pression

grâce auquel elles peuvent contribuer à améliorer la sécurité et à sauver des vies. La sensibilisation peut servir à atteindre de nombreux buts, y compris :

- à attirer l'attention sur la sécurité routière en général ;
- à susciter une volonté politique de s'occuper de la sécurité routière ;
- à corriger les idées fausses du grand public à propos des causes et du caractère inévitable des accidents de la circulation ;
- à favoriser la modification des politiques et des programmes nationaux relatifs à la prévention et aux services, y compris ceux de réadaptation après un traumatisme physique et psychologique ;
- à informer le grand public de la nécessité de modifier certains comportements ;
- à créer des partenariats et des coalitions efficaces ;
- à accroître le financement de politiques et de programmes permettant de promouvoir la sécurité routière et de défendre les victimes de la route ;
- à susciter une demande de sécurité routière de la part du grand public.

consacrée à la sécurité routière, s'est déroulée en présence de la star de cinéma malaisienne Michelle Yeoh, ambassadrice de la campagne, qui a défilé dans les rues de Hanoï en compagnie de 2000 enfants. Cette manifestation a marqué le début d'une tournée mondiale qui a permis de recueillir des engagements politiques en faveur de la Décennie dans des capitales du monde entier.

En partenariat avec des organisations non gouvernementales nationales et locales, y compris des automobile-clubs nationaux, des manifestations ont été organisées dans plusieurs pays de tous les continents, dont l'Argentine, le Bangladesh, le Cambodge, le Costa Rica, les États-Unis d'Amérique, la République-Unie de Tanzanie et le Royaume-Uni. Chaque étape de la tournée a permis de recueillir un engagement politique de haut niveau et d'attirer l'attention des médias et du monde politique. Avec le soutien de nombreuses organisations non gouvernementales

la sensibilisation de haut niveau menée pendant la campagne a finalement conduit à l'organisation de la première Conférence mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue en novembre 2009 à Moscou en présence de délégués de plus de 150 pays et qui a appelé au lancement d'une Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Cette Décennie a été officiellement proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies en mars 2010. La campagne « Pour des routes sûres » a fourni le cadre de l'action mais la Décennie n'aurait pu voir le jour sans le dévouement, l'imagination et la détermination des organisations non gouvernementales, en particulier aux niveaux national et local.

Voir : <http://www.makeroadssafe.org/fr/Pages/default.aspx>

Principes directeurs pour le lobbying destiné à promouvoir la sécurité routière et à défendre les victimes de la route

Étant donné que les organisations non gouvernementales agissent parfois dans un contexte politique et financier difficile, elles doivent absolument exploiter tout le potentiel de leurs efforts de sensibilisation. Il peut être utile de garder à l'esprit quelques principes directeurs.

- **Il est important de s'engager à long terme.** On obtient rarement un changement du jour au lendemain et même dans les pays où la sécurité routière est la meilleure, il a fallu des années pour faire baisser le nombre de décès sur les routes.
- **Il est essentiel d'agir de manière stratégique.** Certaines organisations non gouvernementales ont tendance à multiplier les activités, ce qui ne donne pas toujours de bons résultats. Il serait préférable qu'elles ciblent soigneusement leurs efforts pour exploiter au mieux le temps et les ressources limités dont elles disposent. Elles doivent être réalistes quant aux résultats qu'il est possible d'atteindre.
- **Il faut absolument que les efforts déployés soient basés sur des données scientifiques solides.** Les organisations non gouvernementales doivent entretenir un dialogue permanent avec les experts de la sécurité routière pour s'informer sur les connaissances et les pratiques les plus récentes dans ce domaine et utiliser ces informations dans le but de renforcer les recherches et les activités en cours. Dans certains cas, il se peut que les dernières données scientifiques contredisent ce qui est communément admis, et les organisations non gouvernementales peuvent s'attacher à souligner ces contradictions.
- **On peut utiliser les documents existants pour éviter les doubles emplois.** De nombreuses organisations proposent des documents qui peuvent servir à soutenir des initiatives nationales et locales en faveur de la sécurité routière. Ceux-ci doivent être adaptés aux publics auxquels ils s'adressent et, le cas échéant, traduits. On trouvera dans les études de cas ci-dessous et à la fin de ce document des liens vers des sites qui proposent des documents sur la sécurité routière.
- **Il est essentiel de travailler en partenariat.** Peu d'organisations non gouvernementales peuvent agir avec succès si elles n'ont pas le soutien de partenaires parmi les pouvoirs publics, dans le monde universitaire, dans le secteur privé, parmi les fondations ou parmi des services institutionnels (police, pompiers, services médicaux). Elles ont également intérêt à s'unir à d'autres organisations non gouvernementales pour coordonner leurs messages, soutenir mutuellement leurs activités et produire des ressources. L'importance des partenariats, de la promotion d'actions similaires et de s'exprimer d'une seule voix ne doit pas être sous-estimée.
- **Il est essentiel d'examiner régulièrement les progrès accomplis.** La plupart du temps, la sensibilisation est de portée générale mais c'est la sensibilisation ciblée qui permet le plus efficacement d'obtenir des changements concrets et mesurables. Même lorsqu'une organisation n'a pas la capacité de contrôler ses programmes en détail, il faut faire un effort conscient dès le départ pour recenser des moyens de mesurer les progrès accomplis, auxquels on aura ensuite recours pour comparer les situations avant et après l'action de sensibilisation pour déterminer si les efforts doivent être réorientés.



ENCADRÉ 2

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020 : SAUVER DES MILLIONS DE VIES

La Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 a été lancée à l'échelle mondiale le 11 mai 2011. Du Sri Lanka à l'Albanie et de l'Éthiopie au Pérou, des présidents et des premiers ministres, des ministres des transports, de la santé et titulaires d'autres portefeuilles, des chefs d'institutions internationales, des présidents-directeurs généraux d'entreprises, des victimes d'accidents de la route et leurs familles et d'autres citoyens concernés se sont engagés à atteindre le but fixé pour la Décennie, à savoir sauver 5 millions de vies. Dans la plupart des pays – plus d'une centaine – qui ont célébré le lancement de la Décennie, les organisations non gouvernementales ont joué un rôle important grâce aux actions de sensibilisation qu'elles ont menées pour attirer l'attention du grand public sur la Décennie.

La Décennie est une occasion unique d'éviter des décès sur les routes du monde entier. Le Plan mondial pour la Décennie, établi par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et beaucoup d'autres parties prenantes, présente les mesures à prendre afin d'atteindre le but fixé pour la Décennie. Le Plan propose un cadre global pour les activités qui pourraient être menées pendant la Décennie. Les catégories, ou « volets » d'activités sont les suivantes :

- la gestion de la sécurité routière ;
- la sécurité des routes et la mobilité ;
- La sécurité des véhicules ;
- la sécurité des usagers de la route ;
- les soins post-accident.

Dans le cadre de leurs efforts de sensibilisation, les organisations non gouvernementales peuvent préconiser une action sur tous les volets du Plan mondial. On trouvera ci-dessous quelques exemples des questions au sujet desquelles les organisations non gouvernementales peuvent faire pression, classés par volet du Plan mondial.

En ce qui concerne le volet 1, sur la gestion de la sécurité routière :

- la désignation d'une organisation chef de file pour la sécurité routière dans le pays ;
- la définition d'une stratégie nationale coordonnée par l'organisme chef de file ;
- l'adoption d'objectifs réalistes et à long terme pour les activités nationales.

En ce qui concerne le volet 2, sur la sécurité des routes et la mobilité :

- la définition de cibles en vue d'éliminer les points noirs sur les routes d'ici 2020 ;
- l'allocation d'un minimum de 10 % de tous les budgets consacrés aux routes à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières ;
- la planification de l'aménagement du territoire pour que tous les usagers de la route puissent se déplacer en sécurité.

En ce qui concerne le volet 3, sur la sécurité des véhicules :

- la mise en œuvre de programmes d'évaluation des voitures neuves dans toutes les régions du monde ;





Le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 a été célébré dans plus de 100 pays.

- l'application d'un accord afin que les véhicules neufs à moteur soient équipés de ceintures de sécurité et de points d'ancrage conformes à la réglementation pour les sièges pour enfants ;
- l'application de règles pour la protection des piétons.

En ce qui concerne le volet 4, sur la sécurité des usagers de la route :

- l'adoption de lois ou de normes nouvelles, ou l'application renforcée de celles existant déjà, en ce qui concerne des risques tels que la vitesse, la conduite en état d'ébriété, le non port du casque ou de la ceinture de sécurité ou la non utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants ;
- l'application de politiques et de pratiques globales pour réduire le nombre d'accidents liés à une activité professionnelle ;
- l'instauration d'une obtention progressive du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs.

En ce qui concerne le volet 5, sur les soins post-accident :

- la création d'un numéro de téléphone national unique pour les urgences ;
- les services de réadaptation destinés à atténuer les traumatismes physiques et psychologiques des victimes ;
- la réalisation d'enquêtes approfondies sur les accidents, une réponse juridique appropriée et un règlement équitable pour les familles endeuillées.

La Décennie est l'affaire de tous. Les organisations non gouvernementales qui œuvrent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route ont un rôle particulier à jouer dans la sensibilisation de tout un chacun : elles doivent montrer l'urgence du problème et susciter une demande de sécurité routière de la part du grand public. Elles peuvent aussi être des observateurs critiques et, à ce titre, vérifier dans quelle mesure les pouvoirs publics respectent leurs engagements dans le cadre de la Décennie. Comme les organisations non gouvernementales peuvent efficacement provoquer des changements, elles devraient adopter une approche plus stratégique de la sensibilisation car leur contribution est essentielle pour assurer le succès de la Décennie et donc sauver cinq millions de vies.

Pour plus d'informations sur la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, consultez le site officiel et la publication *Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 : lancement mondial* à l'adresse suivante : http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index.html.



Initiatives de sensibilisation

Dans le domaine de la sensibilisation, les organisations non gouvernementales mènent des activités diverses, des plus générales à celles destinées à faire pression pour que la législation soit modifiée sur un point précis. Beaucoup de ces activités, dont certaines sont décrites ci-après, peuvent être réalisées même avec peu de ressources. Leur mise en œuvre est présentée étape par étape, même s'il n'est pas toujours nécessaire de suivre strictement cet ordre. Par exemple, une organisation non gouvernementale peut choisir un porte-parole plus tôt que ce qui est proposé ici. Les listes de contrôle ont été établies en fonction des étapes. À chaque étape, les organisations non gouvernementales doivent s'efforcer de renforcer leurs capacités en matière de sécurité routière et, pour ce faire, s'informer auprès de leurs partenaires.

Évaluer la situation

1. Faire le bilan de la situation en matière de sécurité routière dans le pays

Afin de planifier leurs interventions de manière stratégique, les organisations non gouvernementales devraient obtenir de la part des personnes responsables de la sécurité routière dans leur pays ou leur communauté un bilan de la situation. Elles devraient aussi entamer un dialogue avec les responsables gouvernementaux et les personnes qui interviennent en première ligne (policiers, personnel paramédical intervenant dans les ambulances et personnel hospitalier). Les experts de la sécurité routière appartenant aux pouvoirs publics et au monde universitaire peuvent partager leurs connaissances sur la nature du problème et les réponses apportées. En complément de ces discussions, les organisations non gouvernementales devraient examiner soigneusement le contenu du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* et du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, des accords et conventions pertinents des Nations Unies et d'autres sources fiables pour déterminer lesquelles des recommandations proposées doivent encore être appliquées par les pouvoirs publics. Cette première étape permettra de mieux appréhender la situation du pays ou de la communauté en matière de sécurité routière, de savoir quelles mesures il reste à prendre et dans quelle direction l'organisation doit orienter ses efforts.

2. Recenser les mécanismes politiques susceptibles d'influer sur la création ou la modification de lois

L'action de sensibilisation menée par les organisations non gouvernementales vise souvent à promouvoir la création ou la modification de lois nationales en matière de sécurité routière. Les politiques et les lois ne sont pas mises au point et appliquées de la même façon dans tous les pays. Il est donc essentiel de comprendre le fonctionnement interne du système législatif

avant d'entamer une action de sensibilisation visant à créer ou à modifier des lois. À cet égard, les organisations non gouvernementales doivent prendre l'avis d'experts, y compris du législateur. Si elles souhaitent qu'une loi soit instaurée, les organisations non gouvernementales chercheront, par exemple, un législateur qui accepte de mettre l'accent sur les questions de sécurité routière en général et appuyer certaines modifications de la loi en particulier (voir les études de cas n°1 et n°2). Les organisations non gouvernementales doivent aussi savoir à quels moments du processus législatif elles peuvent apporter une contribution. Par exemple, dans certains pays, lorsque le processus législatif est enclenché, le grand public peut faire des observations sur le projet de loi avant qu'il ne soit finalisé.

3. Travailler en partenariat

Un intervenant peut rarement, à lui seul, obtenir un changement, donc il est généralement utile de s'associer à des partenaires de plusieurs secteurs de la société ayant des préoccupations communes mais qui apportent différents types de connaissances et de compétences (voir les études de cas n°3 et n°4). Au départ, l'organisation non gouvernementale aurait intérêt à recenser les groupes concernés par la sécurité routière et à déterminer quels sont les partenaires les mieux à même de soutenir ses efforts. Ces partenaires peuvent appartenir au gouvernement local ou national, au monde universitaire, aux médias, au secteur privé ou à d'autres secteurs de la société et soutenir l'organisation non gouvernementale de plusieurs façons. Il est indispensable de s'associer à d'autres organisations œuvrant dans le même état d'esprit afin de susciter une véritable demande de sécurité routière de la part du grand public. Il est tout aussi important de connaître ses détracteurs et de définir une stratégie pour contrer les arguments des secteurs de la société susceptibles de s'opposer aux mesures proposées par l'organisation et tous les autres acteurs de la sécurité routière.

Liste de contrôle : Avant de commencer

- Avez-vous fait le bilan de la situation en matière de sécurité routière dans votre pays/région ?
- Avez-vous pris contact avec les responsables gouvernementaux et d'autres experts de la sécurité routière pour mieux appréhender la nature du problème dans votre pays ?
- Avez-vous soigneusement étudié les principaux documents de politique générale pour déterminer lesquels appelaient encore une action des pouvoirs publics ?
- Connaissez-vous bien les mécanismes existant au sein des pouvoirs publics de façon à pouvoir mener une action de sensibilisation destinée à créer ou à modifier la législation ou à améliorer son application ?
- Avez-vous consulté des experts ou le législateur pour savoir quelle est la meilleure façon de procéder ?
- Avez-vous recensé les groupes concernés par la sécurité routière dans votre pays ?
- Avez-vous consulté des partenaires de plusieurs secteurs de la société qui partagent les mêmes préoccupations que vous mais qui apportent des connaissances et des compétences différentes ?

Se préparer à agir

1. Définir des objectifs

Les objectifs de la sensibilisation dépendront de l'issue des étapes précédentes. Au niveau national, les objectifs peuvent être pris parmi ceux figurant dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (voir l'Encadré 2) ou ceux qui sont définis dans la stratégie nationale de sécurité routière. Au niveau local, il peut s'agir de préconiser la création d'une passerelle pour les piétons au-dessus d'une autoroute (voir l'étude de cas n°5) ou un abaissement des limitations de vitesse aux abords des établissements scolaires ou des zones résidentielles. Dans tous les cas, il faut garder à l'esprit les principes directeurs, fixer un objectif prioritaire et définir clairement le changement que l'on souhaite obtenir (voir l'Encadré 3). Ainsi, on pourra élaborer un programme bien ciblé et comportant une série de messages qui complète et valorise l'action des autres partenaires.

2. Élaborer une stratégie

Une fois que les étapes ci-dessus ont été franchies, l'organisation non gouvernementale peut élaborer sa propre stratégie de sensibilisation suivant un objectif précis. L'approche adoptée dépendra dans une certaine mesure des conditions dans lesquelles l'action est menée. Dans certains pays, les organisations non gouvernementales sont relativement libres alors que dans d'autres elles doivent veiller à ne pas être perçues comme trop critiques envers le gouvernement. Dans tous les cas, on peut susciter le changement de multiples façons. Parfois, il est préférable d'opter pour la visibilité, en s'appuyant sur les médias ou en organisant des manifestations pour le grand public alors que d'autres fois, il sera plus efficace d'organiser des entrevues discrètes avec les principaux décideurs. Si, par exemple, l'objectif à atteindre est la révision de la législation pour rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité, l'organisation peut, selon le contexte :

- diffuser de manière ciblée un document d'information ou un aide-mémoire sur l'importance du port de la ceinture de sécurité et sur la nécessité d'une législation plus stricte et mieux appliquée ;

ENCADRÉ 3

ASTUCE :

les objectifs doivent être « SMART »

Lors de la gestion d'un projet, une façon efficace de fixer les objectifs est de veiller à ce que ceux-ci soient « SMART », sigle anglais qui signifie que les objectifs doivent être **précis (Specific), mesurables (Measurable), réalisables (Achievable), pertinents (Realistic) et limités dans le temps (Time bound)**. Lorsqu'une organisation non gouvernementale définit les objectifs de la sensibilisation, elle peut se poser les questions suivantes pour s'assurer que chaque objectif est « SMART ».

Précis :

- L'objectif est-il concret, précis et bien défini ?
- Cet objectif permettra-t-il d'obtenir les résultats escomptés ?

Mesurable :

- Comment saura-t-on avec certitude que l'objectif a été atteint ?
- Quels sont les critères concrets pour mesurer les progrès accomplis par rapport à cet objectif ?

Réalisable :

- L'objectif est-il réalisable ?
- Connaît-on bien les obstacles à l'atteinte de cet objectif ?

Pertinent :

- Dispose-t-on de ressources pour atteindre cet objectif ?
- La réalisation de cet objectif permettra-t-elle de répondre au problème ?

Limité dans le temps :

- L'objectif peut-il être atteint dans un délai donné ?
- Est-il envisageable d'atteindre cet objectif maintenant ?

- comparer la situation dans un pays donné à celle dans d'autres pays dont le niveau de développement est similaire ;
- organiser une réunion d'information sur la sécurité routière pour les décideurs, en soulignant qu'il faut revoir la législation sur le port de la ceinture de sécurité afin d'améliorer la sécurité des citoyens sur les routes ;
- lancer une pétition à présenter aux décideurs, demandant cette modification de la législation ;
- accueillir des séminaires ou des ateliers publics sur la sécurité routière démontrant l'intérêt du port de la ceinture de sécurité ;
- profiter d'une journée ou d'une semaine annuelle de la sécurité routière pour inviter la police à procéder à des contrôles aléatoires du port de la ceinture de sécurité ;
- faire témoigner les familles des victimes de la route lors de débats radiophoniques ou télévisés ;
- élaborer ou promouvoir une campagne de marketing social ;
- demander à une personnalité nationale jouissant d'une certaine autorité, par exemple le président d'une association de santé publique ou d'une association d'automobile, de défendre le port de la ceinture de sécurité devant une assemblée législative et de favoriser ce comportement dans le grand public.

Ces stratégies doivent être clairement définies en tenant compte des conditions pratiques, de l'objectif à atteindre en matière de sensibilisation et du public visé, c'est-à-dire du ou des groupes sur lesquels l'organisation souhaite influencer pour atteindre son objectif (voir l'étude de cas n°6).

Liste de contrôle : préparer le terrain

- Avez-vous choisi un objectif prioritaire en matière de sensibilisation et avez-vous clairement défini le changement que vous souhaitez obtenir ?
- Avez-vous élaboré un programme bien ciblé et une série de messages qui complètent et valorisent l'action de vos partenaires ?
- Avez-vous élaboré votre stratégie de sensibilisation sur la base de cet objectif ?
- Avez-vous défini quels sont les meilleurs moyens d'atteindre votre public cible ?



Aux Philippines, des enfants rédigent une pétition pour plus de sécurité sur les routes, à l'intention du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Agir

On trouvera ci-après quelques suggestions de mesures à prendre en fonction des objectifs à atteindre et du public ciblé.

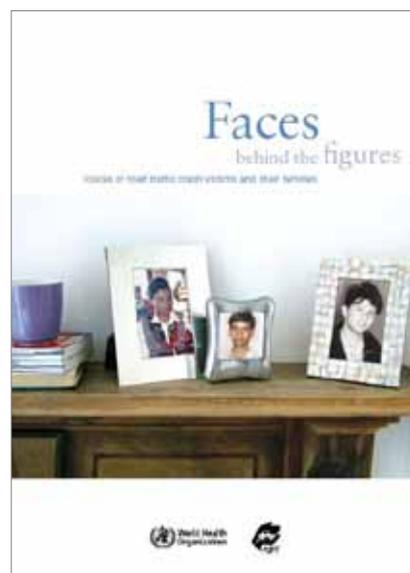
1. Constituer un matériel d'appui pour l'action de sensibilisation

Le grand public et les décideurs ne sont pas toujours bien informés en matière de sécurité routière. Ils peuvent ne pas avoir conscience de l'ampleur du problème, notamment quant aux conséquences dramatiques à long terme, ou ne pas appréhender pleinement le potentiel des mesures d'intervention. Si les organisations non gouvernementales ne sont pas toujours les mieux placées pour produire de nouvelles données ou mener des études scientifiques, elles peuvent contribuer à une prise de conscience en élaborant et en diffusant des documents ou autres matériels faisant le point des éléments essentiels existants, ainsi que des documents décrivant les conséquences des accidents de la circulation sur les familles, les communautés et la société au sens large. De tels documents peuvent prendre la forme d'opuscules ou de brochures. Deux de ces documents sont décrits ci-dessous.

- Un opuscule ou une brochure consacrée à la circulation routière portant sur un pays, une ville ou une communauté en particulier, contenant les données et informations les plus récentes en la matière. Les données sur la sécurité routière sont souvent compilées par des ministères ou des experts des milieux universitaires. Les organisations non gouvernementales peuvent faire un usage stratégique de ces informations et les présenter sous une forme facile d'accès à l'appui des efforts de sensibilisation (voir l'étude de cas n°7). Elles peuvent s'appuyer sur les mathématiques sociales pour les présenter sous un jour directement compréhensible par le public (voir l'Encadré 4). *Le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* comporte un profil d'une page par pays pour 178 pays, et les groupes intéressés sont encouragés à en faire usage pour susciter une prise de conscience de la sécurité routière dans leurs pays. Un exercice intéressant à suggérer est de comparer la situation existant dans un pays à celle d'autres pays de la même région, ou à celle de l'un des pays ayant les meilleurs résultats dans le monde, de sorte qu'un pays ou une communauté puisse s'en inspirer.

- Des récits de victimes et de membres de leurs familles. Pour les décideurs et le public en général, les récits de ce qu'ont vécu des personnes impliquées dans un accident de la route sont souvent plus parlants que les statistiques. En 2007, l'Association for Safe International Road Travel et l'Organisation mondiale de la Santé ont produit un document intitulé *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families* (voir ci-après la section « Adresses utiles »), qui est une compilation de 22 récits faits par des proches de victimes d'accidents de la route. Ce document témoigne avec force de la dévastation et du chagrin qui s'emparent de ceux qui ont perdu des êtres chers, parfois en un éclair. Il insiste sur le fait que des mesures de prévention appropriées et l'existence de services de traumatologie adéquats auraient permis d'éviter une bonne part des pertes en vies humaines recensées. Il soulève en outre toute une série de questions tournant autour de la nécessité d'offrir de meilleurs services de prise en charge des victimes après un accident.

Pour ces deux types de documents, il importe d'élaborer soigneusement un plan de diffusion en amont de leur production pour décider de la forme à leur donner et du mode de distribution, de façon à s'assurer qu'ils atteindront bien le public visé.



Le document *Faces behind the figures: voices of road traffic victims and their families* met un visage sur les pertes en vies humaines qu'entraînent les accidents de la route.

2. Mise sur pied de manifestations

Les organisations non gouvernementales ont clairement les capacités requises pour planifier et accueillir dans leur pays et leurs communautés des manifestations conçues pour sensibiliser. De telles manifestations contribuent à une prise de conscience générale du besoin de sécurité routière et du prix que paient les victimes et leurs proches du fait de l'absence de sécurité. Elles ont le pouvoir de susciter l'intérêt des médias et peuvent donc être mises à profit pour relayer des messages plus spécifiques, comme l'appel à un changement de législation. On trouvera ci-dessous une liste de manifestations types des organisations non gouvernementales, parfois mises sur pied dans le cadre d'une journée, d'une semaine ou d'un mois consacré à la sécurité routière ou aux victimes d'accidents de la route au plan national :

- des séances d'information destinées aux décideurs, aux représentants des médias et autres ;
- l'inauguration de mémoriaux en souvenir de victimes et en gage d'estime pour les survivants,

tels qu'espaces commémoratifs dans les villes et sites Web à vocation mémorielle ;

- des cérémonies en honneur des victimes et des survivants, marquées par une minute de silence et des veillées aux chandelles ;
- des ateliers publics et autres manifestations à vocation éducative ;
- des actions dans les écoles, par exemple sous la forme d'assemblées de jeunes ;
- des manifestations de rue, des fêtes, des marches ou autres ;
- des concerts de bienfaisance ou des manifestations sportives ;
- des concours de photographie, de peinture, d'écriture ou autres.

D'autres occasions de sensibilisation sont offertes par les manifestations inscrites au calendrier de la communauté internationale de la sécurité routière. À l'occasion de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, il est prévu que l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées

ENCADRÉ 4

ASTUCE :

Mettre les mathématiques sociales à contribution pour illustrer les messages de sécurité routière

Les chiffres sont d'un grand secours pour faire prendre conscience de l'ampleur prise par un problème donné. Il peut toutefois s'avérer difficile de leur donner un sens. C'est ce que permettent les « mathématiques sociales », une technique ayant pour but de rendre les chiffres plus faciles à comprendre, en présentant ceux-ci sous un angle plus pertinent dans la vie quotidienne. On trouvera ci-après quelques exemples de mathématiques sociales appliquées pour décrire des accidents de la route, leurs conséquences et leur coût. Lorsqu'on a recours à cette technique, il importe de veiller à utiliser des données provenant d'une source fiable, à laquelle on puisse se référer en cas de besoin.

- Au Brésil, 35 155 décès par suite d'accidents de la route ont été rapportés en 2006, soit la capacité totale du stade Pinheirão de Curitiba.
- Au Cambodge, 1545 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en 2007, ce qui équivaut à la capacité moyenne de dix Boeing 737.
- Chaque jour aux États-Unis, ce sont en moyenne 12 jeunes et adolescents âgés de 16 à 19 ans qui décèdent dans un accident de la route. C'est comme si une classe entière était anéantie tous les deux ou trois jours.
- Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, seulement 15 pays se sont dotés de lois exhaustives prenant en compte les cinq principaux risques suivants: la conduite en état d'ébriété, la vitesse, le non port du casque ou de la ceinture de sécurité et l'installation de jeunes enfants sur des sièges qui ne les protègent pas.
- On estime à quelque 65 milliards de dollars le coût total annuel des accidents de la circulation dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, soit davantage que la somme totale annuelle de l'aide au développement.

organiseront à intervalles réguliers des semaines mondiales de la sécurité routière. Il appartiendra aux organisations non gouvernementales de suivre de près ces manifestations pour rechercher la meilleure façon d'en tirer profit. Figure également au calendrier des Nations Unies un événement annuel qui voit participer un nombre croissant d'organisations non gouvernementales : la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route (voir l'Encadré 5). En 2006, la Fédération européenne des victimes de la route, RoadPeace et l'Organisation mondiale de la Santé ont co-publié le document *World Day of Remembrance for Road Traffic Victims: a guide for organizers* (voir ci-après

la section « Adresses utiles »), qui est précieux pour la planification de manifestations dans ce domaine. Outre ces opportunités directement liées à la sécurité routière, un travail de sensibilisation dans le cadre d'événements et d'activités consacrés à un agenda plus vaste constitue un moyen utile de relayer plus largement le message de la sécurité routière. Ainsi, des manifestations locales ou nationales centrées sur l'enfance et l'adolescence, la vie en ville ou la mobilité durable peuvent être l'occasion pour une ONG d'organiser en marge et d'accueillir une manifestation consacrée à la sécurité routière.

ENCADRÉ 5

Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route: organisation de manifestations à l'échelle mondiale

La Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route est commémorée chaque année le troisième dimanche de novembre. C'est l'occasion de se souvenir de ceux qui ont perdu la vie ou ont été blessés dans un accident de la circulation, de leurs familles et d'autres personnes ayant payé le prix de ces tragédies. Cette journée, officiellement déclarée comme telle par l'Assemblée générale des Nations Unies en octobre 2005, est en même temps l'occasion de souligner le lourd tribut des décès et des traumatismes imputables aux accidents de la route, leurs conséquences sur le long terme et la nécessité d'agir dans ce domaine.

Chaque année, un nombre croissant d'ONG mettent sur pied diverses manifestations à cette occasion. En 2011, elles se sont donné pour thème « Du souvenir mondial à l'action mondiale pour toute la Décennie. Faisons en sorte que la Décennie 2011-2020 reste ancrée dans la mémoire collective ! ». En raison de l'engouement suscité par le lancement de la Décennie, les manifestations mises sur pied en 2011 ont été particulièrement nombreuses, variées et imaginatives. Nous en décrivons quelques-unes ci-dessous.

- En Australie, Les Services d'aide aux victimes de la route à Victoria ont tenu leur 11e cérémonie annuelle du souvenir au

parlement de Melbourne. Cette cérémonie multiconfessionnelle ranime le souvenir des êtres chers ayant péri dans un accident de la route et rend hommage à ceux qui, inlassablement, œuvrent à réduire le nombre des victimes et donc aussi les traumatismes et la douleur dont s'accompagnent les accidents de la route.

- En Colombie, la Fondation Ciudad Humana a organisé à Bogota une conférence sur la sécurité des motocyclistes. Elle a en outre tenu une cérémonie du souvenir dans le parc national en mémoire de ceux que la route a tués.
- En Côte d'Ivoire, l'Organisation de la jeunesse ivoirienne pour la sécurité routière a tenu à Abidjan une cérémonie du souvenir qui s'est clôturée par une veillée aux chandelles. Avec ses partenaires, elle a en outre organisé une campagne de sensibilisation à la sécurité routière à l'intention des écoliers et des enseignants dans les écoles primaires situées en bordure de route.
- En Inde, ArriveSAFE a organisé des manifestations dans les États d'Andhra Pradesh et du Tamil Nadu, en collaboration avec le British Council en Inde et Ananda. La première pierre a été posée pour l'édification d'un mémorial en hommage aux victimes de la circulation routière.

- En Italie, l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada a été accueillie au Sénat de Rome pour y tenir deux séances d'information. Elle a également organisé une marche jusqu'au cimetière principal pour aller déposer des gerbes sur les tombes des victimes. Un message du Pape Benoît XVI en hommage aux victimes du monde entier a été lu à voix haute dans les églises du pays lors de l'office.
- Au Kenya, l'organisation Chariots of Destiny, l'initiative Pamoja pour la sécurité routière et Black Rose Innovate Marketing se sont associées pour mettre sur pied à Nairobi une manifestation intitulée " À ceux que nous avons perdus ... À ceux qu'ils ont laissés derrière eux". Une minute de silence a été suivie de lectures de poèmes et de représentations théâtrales et musicales données par des artistes locaux.
- Au Luxembourg, l'Association nationale des victimes de la route a planté les 200 premiers du millier d'arbres de la Forêt du Souvenir, qui accueillera l'année prochaine un monument devant marquer le 20e anniversaire de l'Association. Un office religieux et un rassemblement public auront également lieu à Medernach.
- Au Mexique, Familias Unidas Zona Esmeralda a mobilisé des artistes locaux pour la manifestation « La peinture pour la vie » et une cinquantaine d'artistes se sont associés pour une grande peinture murale à Mexico. À León et à Motul, des organisations non gouvernementales ont tenu une cérémonie et observé une minute de silence. La journée a aussi été marquée par des discours et une parade vespérale dans les rues.
- En Nouvelle-Zélande, Safe Kids a marqué la Journée d'Auckland en déposant symboliquement sur des sièges pour enfant des croix de bois d'un nombre correspondant à celui des enfants qui auraient pu être sauvés s'ils avaient été assis sur des sièges d'un type approprié. Avec le concours de célébrités de la télévision, des centres de vérification de sièges pour enfants ont été mis à la disposition du public en bordure des axes routiers.
- Aux Philippines, le projet CARES a organisé plusieurs activités à Bacolod City, dont un office religieux commémoratif sur le thème de la célébration de la vie. Les partenaires du projet ont été remerciés lors d'une cérémonie de remise de récompenses.
- En Pologne, une activité d'envergure nationale sur le thème « Les accidents de la circulation – Parlons-en » et coordonnée par Droga i Bezpiecze stwo – une ONG se consacrant à la sécurité routière –, s'est tenue dans les écoles du pays aux fins d'amener les jeunes à débattre de la sécurité routière. Un office religieux a spécialement été célébré à Pozna , tandis qu'un mémorial aux victimes d'accidents a été inauguré à Zabawa.
- À Trinité-et-Tobago, Arrive Alive a remis au Président de la Chambre des Représentants ses recommandations au Parlement pour la Décennie, en même temps qu'une orchidée jaune, couleur symbole de la Décennie.
- En Turquie, Suat Ayoç a organisé une exposition de photographies au square Sisli d'Istanbul. Les photos, prises par l'Agence de nouvelles turque, montraient des accidents de la circulation survenus sur le territoire national. Lors d'une conférence de presse, l'organisation a annoncé une procédure pour que soient poursuivis les auteurs de délits de fuite en cas d'accident de la route, avec un appel à de sévères sanctions contre ceux qui s'en rendent coupables.



La Journée mondiale du souvenir est célébrée chaque année le troisième dimanche de novembre.

Un site Web spécifique fait la publicité de manifestations s'inscrivant dans le cadre de la Journée mondiale du souvenir et fournit de très nombreux exemples de manifestations commémoratives passées, d'initiatives et de publications, mais aussi des idées de commémorations futures.

Voir le site : <http://www.worlddayofremembrance.org>

3. Trouver des porte-parole

Les dirigeants d'ONG se révèlent souvent de bons porte-parole de la cause de la sécurité routière. Ceux d'entre eux qui ont eux-mêmes vécu la perte d'un être cher dans un accident de la circulation s'expriment avec passion et détermination sur la question. Pour certaines de ces organisations, il peut également s'avérer utile de faire appel à d'autres personnalités. Des personnalités en vue du monde de la politique et du spectacle, de la scène artistique, de la mode, du sport ou autres peuvent aider à plaider la cause de la sécurité routière à la condition qu'elles s'engagent pleinement en faveur de cette cause et qu'elles puissent être données en exemple pour leur comportement sur la route (voir l'étude de cas n°8). Au cours de la décennie écoulée, le mouvement pour la sécurité routière a largement profité du soutien apporté par de grandes figures politiques, parmi lesquelles des chefs d'État, des ministres et des premiers ministres. Il a été montré que lorsqu'un chef d'État s'implique personnellement dans la sécurité routière et y consacre les moyens nécessaires, les résultats sont au rendez-vous. Les porte-parole vedettes, notamment ceux qui s'impliquent depuis longtemps, ont eux aussi largement favorisé la cause en suscitant une prise de conscience et en plaidant pour un changement de comportement.



Michelle Yeoh, ambassadrice universelle de la campagne Pour des routes sûres, s'exprime lors du lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 en Chine.

4. Faire participer les médias

Pour atteindre les décideurs et le grand public, les ONG doivent également s'adresser aux médias (voir l'étude de cas n°9). Apprendre à connaître l'environnement des médias et à comprendre en termes très pratiques leur mode de fonctionnement et leurs besoins est un passage obligé pour le succès des efforts de sensibilisation. Dans certains pays, les représentants des médias peuvent se montrer accessibles et favorablement disposés, alors que dans d'autres, ils peuvent être difficiles d'accès. Dans toutes les situations, il convient que les messages que tentent de relayer les ONG soient cohérents et transmis de manière concertée lorsque c'est possible. Ce message doit préciser l'objectif de sensibilisation poursuivi, les solutions qu'elles proposent et les mesures que peut prendre le public pour aider à résoudre le problème. Il appartient aux ONG de considérer les types d'information les plus utiles à échanger avec les médias et la forme que doivent prendre de tels échanges. Ces informations se composeront de données et d'informations diverses, à savoir :

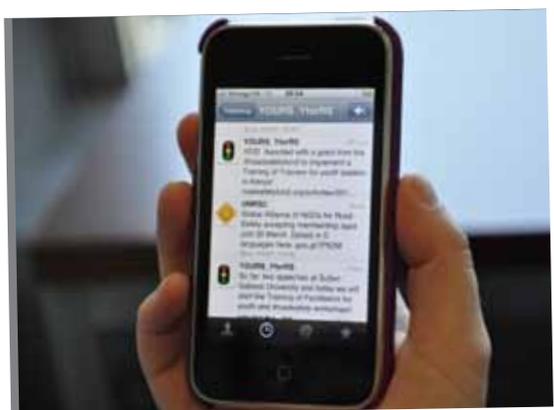
- des communiqués de presse ;
- des récits personnels ;
- des feuillets d'information ;
- du matériel audiovisuel ;
- des sites Web ou des sections de tels sites répondant à des besoins spécifiques des journalistes ou autres représentants des médias.

Nouer et entretenir des relations avec des représentants des médias, des éditeurs et des reporters peut s'avérer particulièrement utile. Il importe que l'ONG apparaisse aux yeux des médias comme une source fiable, ce qu'elle peut faire en fournissant des informations précises et à jour, et des matériels s'appuyant sur les moyens les plus avancés du moment. L'ONG peut organiser des séances d'information à l'intention des médias lorsque cela s'y prête, par exemple lors du lancement de nouvelles dispositions législatives, de l'adoption de mesures renforcées devant garantir le respect de la législation, ou lors de manifestations nationales de grande portée. Les médias rendent fréquemment compte d'accidents

de la circulation ayant coûté la vie à de nombreuses personnes. Ces comptes rendus peuvent susciter un large émoi dans le public. Pour autant que cet émoi soit judicieusement mis à profit, on peut en retirer un bénéfice rapide et soutenu en termes d'engagement politique pour la sécurité routière.

5. Mise à contribution des médias sociaux

De plus en plus, les ONG et nombre de leurs partenaires ont recours aux médias sociaux tels que Facebook, Twitter et la blogosphère à l'appui des objectifs de leurs programmes (voir l'étude de cas n°10). Ces voies de communication servent à partager l'information, encourager le débat et constituer une communauté d'adeptes favorables à leurs efforts. Les médias sociaux sont relativement peu coûteux à produire et en général accessibles à tout un chacun, sans frais ou presque. En revanche, ils doivent s'appuyer sur des personnes ayant du temps à leur consacrer pour assurer à point nommé la production régulière d'informations pertinentes. Même s'agissant de ce type de médias, il importe d'y recourir de manière stratégique et de s'assurer que les groupes que ciblent les ONG en font usage. Cela suppose une planification en termes de fixation d'objectifs, de définition du public ciblé et d'adoption d'une stratégie spécifique pour chaque plateforme.



Les ONG recourent de plus en plus aux médias sociaux pour amplifier leurs efforts de sensibilisation.

Liste de contrôle : mesures à prendre

En fonction de l'objectif à atteindre, les initiatives de sensibilisation suivantes peuvent être envisagées:

- Avez-vous rédigé des documents faisant le point des faits essentiels existants et décrivant les conséquences des accidents de la circulation sur les familles, les communautés et la société au sens large ? Avez-vous élaboré avec soin un plan de diffusion en amont de la production de tels documents ?
- Avez-vous planifié et organisé la tenue d'une manifestation de grande portée, notamment en vue du troisième dimanche de novembre pour marquer la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route ? Avez-vous recensé les opportunités d'organisation de manifestations dans le cadre de manifestations plus vastes sur des thématiques apparentées aux fins de propager le message de la sécurité routière ?
- Avez-vous mobilisé des porte-parole ou des défenseurs de votre cause ?
- Vous êtes-vous familiarisé avec l'environnement des médias dans votre pays ? Avez-vous noué et continué d'entretenir des relations avec des représentants des médias ? Avez-vous élaboré des matériels répondant précisément aux besoins des médias ? Avez-vous mis au point des messages cohérents et les avez-vous communiqués de manière coordonnée ?
- Avez-vous eu recours aux médias sociaux pour partager l'information, favoriser le débat et constituer une communauté d'adeptes pouvant vous épauler dans vos efforts ?

Passer les progrès en revue

Comme de nombreuses structures ayant des capacités limitées, la plupart des ONG ne sont tout simplement pas en mesure d'effectuer un examen scientifique rigoureux de leurs programmes et activités. Certaines d'entre elles procèdent à une évaluation de processus, dont elles peuvent tirer certains enseignements. À tout le moins, un examen régulier des stratégies avec les partenaires clés au sein du gouvernement, notamment les ministères de la santé et des transports (s'il y a lieu), les milieux universitaires et d'autres organisations non gouvernementales, devrait être effectué pour vérifier le chemin accompli et voir si un changement de stratégie s'impose. Cela peut se faire dans le cadre de réunions d'ONG, lorsque des groupes se rencontrent pour partager des expériences et des manières d'envisager l'action de sensibilisation, et pour faire un choix de stratégie et d'activités. De telles réunions peuvent mettre en présence des partenaires venus de ministères, de fondations et des médias, conférant de ce fait reconnaissance et notoriété à l'action de ces ONG.

Liste de contrôle : examen des résultats obtenus

- Avez-vous examiné vos choix de stratégie avec vos partenaires clés afin de vérifier le chemin accompli et de voir si des changements stratégiques s'imposent ?



Un examen régulier des stratégies avec les partenaires clés s'impose pour vérifier le chemin accompli

Conclusion

Les organisations non gouvernementales qui se consacrent à la sécurité routière et aux victimes de la circulation contribuent à faire de la sécurité routière une question concrète touchant les personnes et justifiant des mesures urgentes. Elles sont pour beaucoup dans l'expression d'une demande du public pour des routes plus sûres. Là où c'est possible, elles jouent également un rôle de régulateur, soulignant quand il y a lieu les lacunes des politiques et des programmes gouvernementaux en matière de sécurité routière. Le présent document a pour but d'apporter à ces organisations des principes directeurs et des approches stratégiques devant leur permettre

de mieux cibler leur action de sensibilisation. Il contient des études de cas qui présentent l'action de ces ONG du monde entier qui se consacrent à la sécurité routière et aux victimes de la circulation. La Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 offre un cadre d'action aux ONG et à l'ensemble de leurs partenaires aux plans local, national et mondial. Tandis qu'elles s'organisent au sein de l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, de création récente (voir l'Encadré 6), il faut espérer que ce guide les assistera dans leur quête stratégique de sensibilisation et les aidera ainsi à sauver des millions de vies dans les années à venir.



La journée mondiale du souvenir est commémoré au Bénin lors d'une manifestation organisé par Alinagnon

ENCADRÉ 6

Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière : exploiter le potentiel des organisations non gouvernementales pour plaider la cause de la sécurité routière et des victimes de la route

En 2010, une évaluation de 200 organisations non gouvernementales agissant en faveur de la sécurité routière et des victimes de la route, menée par l'Association for Safe International Road Travel, a conclu qu'une écrasante majorité (9 sur 10) des 70 ONG ayant répondu étaient convenues de ce qu'un organisme non gouvernemental faitier opérant à l'échelle mondiale serait pour elles un soutien appréciable.

Suite aux réunions mondiales qu'a accueillies l'OMS et au nom du réseau d'ONG œuvrant dans ce domaine, neuf des ONG membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière – Amend, l'Association for Safe International Road Travel, la Fédération européenne des victimes de la route, la Fondation Gonzalo Rodríguez, Handicap International Belgique, la Fédération internationale des piétons, Laser International, Safe Kids Worldwide et YOURS: Youth for Road Safety – ont fondé l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière. Celle-ci s'est donné pour rôle d'œuvrer pour une sécurité routière renforcée, de meilleurs services aux victimes et à leurs familles, et le droit de chaque usager de la route de la partager avec les autres en toute sécurité. Chaque organisation non gouvernementale dûment enregistrée qui opère sur ce créneau dans le monde est invitée à faire acte de candidature. Les tâches de l'Alliance

– laquelle est enregistrée en Suisse et s'est dotée d'un conseil d'administration tournant constitué de six représentants d'ONG – seront celles-ci :

- plaider pour une sécurité routière renforcée et pour une meilleure offre de services aux victimes d'accidents de la route et à leurs familles;
- diffuser des informations à l'adresse des ONG, notamment sur les possibilités de collaboration, les meilleures pratiques et les sources potentielles de financement;
- assurer la liaison entre le réseau plus vaste des ONG actives dans ce domaine et la communauté internationale, en particulier par l'entremise du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière;
- informer sur les diverses organisations non gouvernementales et leurs activités à l'intention d'autres parties prenantes de la sécurité routière et du public en général;
- planifier et organiser collectivement la tenue d'une série de réunions d'ONG à l'échelle mondiale.

L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière a longtemps été le rêve de nombreuses organisations non gouvernementales actives dans ce domaine et il faut espérer qu'elle se profilera comme une force positive de changement dans les années à venir.

Voir le site : <http://www.roadsafetyngos.org/>

Études de cas

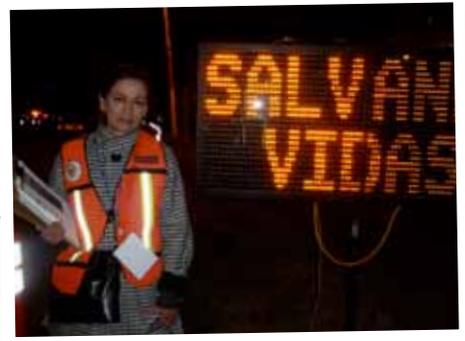
1. Plaidoyer pour une modification de la loi sur la conduite en état d'ébriété au Mexique

L'ONG Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC) est active dans l'État mexicain de Jalisco. Depuis qu'elle existe en tant qu'organisation non gouvernementale, c'est-à-dire depuis 2009, elle a eu recours à différentes tactiques pour amener l'État à faire réviser sa législation sur la conduite en état d'ébriété. En tant qu'association de victimes, sa stratégie a essentiellement été d'offrir aux victimes et à leurs familles la possibilité de relater leur expérience personnelle auprès de groupes influents de la société.

VIVIAC est à la pointe d'un mouvement qui tente de plaider la cause de la sécurité routière devant l'État et les instances locales. Sous le slogan « Legislando para la Vida » (Légiférer en faveur de la vie), VIVIAC a mis ce mouvement à profit non seulement pour appeler l'attention sur les conséquences qu'ont les accidents de la route sur les personnes concernées, mais aussi pour plaider en faveur d'une législation plus sévère, notamment en ce qui concerne la conduite en état d'ébriété. Elle interroge régulièrement des victimes, des membres de leurs familles et des représentants des chaînes publiques de radio et de télévision et de la presse écrite. À l'occasion d'émissions de télévision et de débats à la radio, le public peut entendre de la bouche même des victimes les traumatismes dus à l'accident qu'ils ont vécu et les désagréments que cela leur cause dans leur vie quotidienne. Ceci offre à nouveau la possibilité d'éduquer le public sur la nécessité d'un

renforcement de la répression et sur une application plus stricte de la loi. VIVIAC invite en outre des représentants d'autres ONG, des citoyens concernés et des membres des médias à se joindre à des « observatoires citoyens » qui consistent à accompagner, avec des victimes et des membres de leurs familles, les forces de police pratiquant des alcotests de façon aléatoire pour débusquer les conducteurs en état d'ébriété. Ce n'est là que l'un des éléments d'une campagne plus vaste destinée à mettre fin à la conduite en état d'ébriété. En septembre 2010, avec le soutien des trois grands partis politiques, l'État de Jalisco a ainsi révisé sa législation dans ce domaine, fixant à 0,5 gramme par litre de sang la limite supérieure pour les conducteurs ordinaires et à 0 gramme celle concernant les conducteurs dans les transports publics. Parallèlement, la répression a été renforcée à l'encontre des contrevenants. Grâce en partie aux efforts de VIVIAC et d'autres ONG englobant le « Colectivo Ciudadano » (collectif citoyen), l'État de Jalisco a vu baisser le nombre de décès dus à l'alcool depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Avec le concours d'autres ministères clés, VIVIAC et ses partenaires envisagent à présent des campagnes de sensibilisation sur d'autres thèmes, tels que la ceinture de sécurité, les sièges pour enfant et le port du casque pour les motocyclistes.

Voir le site : <http://www.victimasdeviolenciavial.com>



2. Constitution, au Congrès des États-Unis, d'un groupe parlementaire sur la sécurité routière mondiale

En 2004, l'Association for Safe International Road Travel (ASIRT) a réussi à mobiliser plusieurs membres clés du Congrès des États-Unis pour leur faire prendre la tête d'un mouvement en faveur de la sécurité routière au plan mondial. Cette initiative, qui bénéficie de la vague porteuse actuelle des mouvements militant pour une sécurité routière renforcée à l'échelle mondiale, s'est vue confortée par le lancement du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, lors de la Journée mondiale de la Santé en 2004.

En juin 2004, l'ASIRT a parrainé une manifestation très médiatisée à Washington à l'occasion du

lancement du groupe parlementaire du Congrès sur la sécurité routière à l'échelle mondiale, un groupe bipartite chargé de susciter une prise de conscience du pouvoir législatif à propos du problème de la sécurité routière et des mesures à prendre en la matière. L'ASIRT et le groupe parlementaire parrainent conjointement des séances pédagogiques, des auditions et des allocutions publiques sur ces questions. Le résultat a été l'adoption par le Congrès de plusieurs résolutions essentielles sur la sécurité routière, y compris l'avis favorable à la proclamation d'une journée annuelle du souvenir en mémoire des victimes de la route, la participation du Gouvernement des États-Unis d'Amérique à la première

conférence ministérielle sur la sécurité routière, et la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. L'efficacité de ces formes de collaboration est établie. Néanmoins, si l'on veut faire en sorte que celles-ci perdurent, il est certain qu'un engagement sur le long terme devra être pris pour veiller à

entretenir ce type de relations et mettre l'accent sur des activités concrètes et des résultats réels.

Voir le site:
<http://www.asirt.org/>



3. Mobilisation de partenaires pour l'amélioration de la sécurité des enfants aux abords des écoles en Chine

Depuis la création, en 1987, de Safe Kids Worldwide, l'un des principaux facteurs de succès dans les 21 pays participants a été l'engagement de tout un éventail de partenaires, parmi lesquels des sociétés privées. À Shanghai, Safe Kids China a déterminé, au terme d'un examen des données sur les accidents de la route, que les enfants du district de Pudong étaient exposés à un risque plus grand que ceux des 18 autres districts. En réponse, elle a entrepris un projet destiné à améliorer la sécurité des enfants se déplaçant à pied aux abords des écoles. Elle a invité les parties prenantes à constituer un comité de sensibilisation chargé de traiter des nombreux problèmes de sécurité se posant aux enfants piétons. Sont notamment représentés au sein de ce comité le Centre de la municipalité de Shanghai pour la lutte contre les maladies et leur prévention (Shanghai CDC), l'administration en charge de la circulation, l'administration municipale en charge de la sécurité au travail, le Bureau de l'éducation, le Comité de sécurité communautaire d'Huamu, FedEx et Safe Kids China.

Safe Kids China a organisé la tenue de réunions du comité de sensibilisation, ainsi que d'un séminaire destiné à la collectivité, et a encouragé ses membres à procéder à une évaluation des besoins et à mettre sur pied un projet devant permettre de répondre aux besoins des enfants piétons tels que recensés au sein de la collectivité. Chaque organisation a contribué en apportant son expérience dans son domaine propre : l'administration en charge de la circulation a mesuré la vitesse des voitures

roulant aux abords des écoles et a collaboré avec le département de l'assainissement, le département de l'écologie et le Comité de sécurité communautaire d'Huamu afin de déplacer les poubelles et les plantations rendant difficile l'accès aux passages pour piétons ; FedEx, le Bureau de l'éducation et Safe Kids China ont collaboré avec les écoliers pour cartographier leurs déplacements en direction et en provenance des écoles et leur a enseigné le moyen de se déplacer en sécurité ; enfin, des volontaires de la collectivité et des parents bénévoles ont pris part à l'initiative concernant les brigades chargées d'aider les enfants à traverser aux abords des écoles. Le Centre Shanghai CDC s'est entendu avec l'administration en charge de la circulation pour revoir les données de la municipalité en matière de circulation routière, a engagé l'étude de référence de la communauté d'Huamu et associé six autres districts qui ont ensuite adopté le projet. Sous l'effet direct de ce dernier, des aménagements ont été apportés à l'infrastructure voisine des écoles du district, notamment la création de zones de chargement et de déchargement de passagers, des passages protégés plus sûrs pour piétons, et l'aménagement de zones de stationnement temporaire, l'élaboration d'un protocole à l'usage des brigades chargées de faire traverser les écoliers, un effort de familiarisation accrue des écoliers avec les panneaux de signalisation et une action de sensibilisation des enfants à un comportement sûr aux abords des routes.

Voir le site: <http://www.safekids.org/worldwide/>

4. Collaboration avec les municipalités locales pour le respect des droits des piétons dans les villes du monde entier

La Fédération internationale des piétons (IFP) est un réseau d'associations sans but lucratif qui promeut et défend les droits des piétons à la sécurité, à l'accessibilité et à la mobilité. Deux initiatives récentes proposent un cadre visant à stimuler une interaction

positive entre les piétons et leurs municipalités. La première, FAIRSPACE, est une méthode permettant de noter l'« équité » de conception des routes et des espaces publics existants, en jugeant la mesure dans laquelle ils s'accordent avec les besoins des

différents types d'usagers. En substituant au besoin de savoir-faire en matière de sécurité une capacité d'évaluation plus universelle et plus complète prenant en compte l'équité due aux différents types d'usagers de la route, FAIRSPACE offre aux adeptes de la marche un outil devant leur permettre de réduire les conflits potentiels dans leurs contacts avec les municipalités et le grand public. À ce jour, des projets pilotes se réclamant de FAIRSPACE ont été mis en œuvre en coopération avec des partenaires locaux dans des villes de Belgique, du Costa Rica, du Kenya et du Viet Nam. La seconde initiative, Living End Roads, est née d'une contradiction fréquente de la signalisation routière: il n'est pas rare que les voies sans issue ne soient réellement sans issue que pour les voitures. Pour les piétons et les cyclistes, en revanche, elles sont parfois un itinéraire de prédilection offrant en outre davantage de sécurité. L'IFP offre aux associations locales de piétons un ensemble

d'outils devant aider les municipalités à apporter de simples changements à leurs panneaux – lorsque c'est permis – de telle sorte que piétons et cyclistes bénéficient d'une information appropriée. Si le résultat direct que l'on peut en attendre est généralement un banal perfectionnement de la signalisation, la plus-value qu'apporte le projet Living End Road tient peut-être à ce que les ingénieurs de la circulation sont amenés à sortir des schémas de pensée traditionnels en prenant plus volontiers en considération les besoins des piétons et des cyclistes. Dans ce processus, les associations de piétons peuvent se positionner en partenaires de la municipalité, porteurs de solutions au problème évoqué.

Voir le site : <http://www.pedestrians-int.org>



5. Aménagement de l'infrastructure routière pour une sécurité routière accrue en Égypte

La Société égyptienne de la sécurité routière (SESR), créée en 2004 par un groupe de citoyens responsables, a été associée à une action de sensibilisation du gouvernement et de la population visant à renforcer la sécurité des piétons en ville, partout dans le pays. Le projet modèle de Maadi cible un seul secteur de l'Égypte à la fois, veillant à ce que la signalisation nécessaire et les passages pour piétons soient bien en place, et à ce que les résidents soient informés des pratiques assurant la sécurité des déplacements à pied et de la conduite automobile. Dans sa première phase, le projet a permis la mise en place de 80 panneaux stop dans le quartier de Maadi.

La SESR s'appuie principalement sur les écoliers, dont le concours permet de sensibiliser leurs parents et de susciter une prise de conscience de l'importance de comprendre la signalisation routière, de se comporter de manière sûre aux abords des passages pour piétons et de respecter le code de la route. À cette fin, la SESR a publié un manuel sur la conduite sûre. Elle a ensuite fait pression pour que soient aménagés six passages pour piétons à différents endroits clés de la corniche Maadi. L'un des points forts du projet a été l'action menée pour susciter une adhésion en faveur de la construction d'un

point de franchissement pour piétons à une intersection notoirement très encombrée de l'autoroute. La SESR a joué un rôle clé au niveau de la gestion et de la supervision de la phase recherche-développement du projet, laquelle a abouti à la conclusion qu'une passerelle offrait plus d'avantages qu'un tunnel. La SESR a fait en sorte que le projet reste bien sur les rails, que les ministères et autres autorités concernées accordent les autorisations requises, et que le financement nécessaire soit assuré sous la forme de dons venant de sociétés privées. Elle a en outre fait appel aux médias pour que le public soit tenu régulièrement informé de l'avancement du projet. Lorsque la passerelle a été construite, la SESR a incité la population locale à en faire usage par souci de sécurité. Aujourd'hui, elle assure la liaison avec les ministères compétents pour que le fer et l'acier excédentaires, plutôt que d'être recyclés, soient mis à profit pour construire d'autres passerelles pour piétons.

Voir le site: <http://saferoadsociety.com/>



6. Plaidoyer pour une meilleure visibilité des écoliers le long des routes du Ghana et de la République-Unie de Tanzanie

Les enfants cheminant le long des routes sont parmi les usagers les plus vulnérables de l'Afrique sub-saharienne. En raison des horaires alternés, bon nombre d'écoliers du primaire cheminent jusqu'à l'école ou en reviennent alors que la nuit tombe, voire à la nuit tombée. Les études réalisées sur la question montrent que la majorité des accidents de la route impliquant des enfants se produisent à l'aube ou à la tombée du jour, soit aux deux moments de la journée où les réflecteurs sont le plus efficaces.

L'ONG Amend plaide pour rendre les écoliers plus visibles sur les routes africaines, notamment grâce à quelques mesures qu'elle préconise, par la mise au point de matériels s'y rapportant et par la mobilisation des médias. Dans les sites du projet au Ghana et en République-Unie de Tanzanie, Amend est associée au marketing social de ses cartables à réflecteurs arborant le slogan « See & Be Seen » (Voir et être vu). Ces cartables sont spécialement conçus pour le marché africain. Faits pour durer et d'un prix abordable, ils doivent surtout rendre les écoliers plus

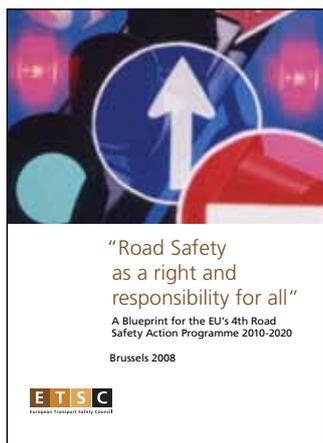
visibles lorsqu'ils cheminent sur la route de l'école et en reviennent.

Amend plaide auprès des gouvernements et des institutions scolaires pour qu'ils encouragent l'adoption de ces cartables et en fait activement la promotion, notamment auprès des parents d'enfants en âge scolaire, par le biais de campagnes de marketing social. Amend fabrique elle-même les cartables, les distribue et en assure la vente au détail. Cette initiative, qui est un plaidoyer pour sauver des vies, n'a pourtant pas besoin de ressources importantes. N'importe quelle ONG peut agir auprès des gouvernements, des parents d'écoliers et des médias pour qu'ils préconisent l'usage de réflecteurs et autres matériels destinés à favoriser la visibilité des marcheurs, par exemple le port de vêtements de couleurs claires – une mesure fort simple dont on sait qu'elle rend les piétons nettement plus visibles.

Voir le site: <http://www.amend.org/>



7. Élaboration de documents de sensibilisation destinés à faire connaître la politique de sécurité routière en Europe



Le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) est une ONG basée à Bruxelles dont la mission est de réduire les décès et les traumatismes causés par les accidents de la route en Europe. Fondée en 1993, elle prodigue de manière impartiale à la Commission européenne, au Par-

lement européen et aux États Membres des conseils d'experts sur les questions traitant de la sécurité dans les transports. L'ETSC s'efforce de trouver et de promouvoir des mesures efficaces sur la base des recherches scientifiques internationales et des meilleures pratiques dans les domaines offrant le potentiel le plus prometteur en termes de réduction des collisions et des traumatismes qui en découlent. Pour cela, en plus d'organiser chaque année

plusieurs conférences, elle produit des informations factuelles sous la forme de revues scientifiques, des documents de synthèse sur un large éventail de sujets, des feuillets d'information, entre autres sur la vitesse et la conduite en état d'ébriété, ainsi qu'un bulletin intitulé Safety Monitor, qui met en lumière les avancées dans la réglementation à l'intérieur de l'Union et dans les divers États Membres. Son programme Indice de performance en matière de sécurité routière – Road Safety Performance Index (PIN) s'appuie sur différents critères pour donner à intervalles réguliers le classement des pays dans ce domaine. Cela sert à identifier et promouvoir les meilleures pratiques en Europe et à favoriser l'avènement du leadership politique voulu pour faire émerger un système de transport routier offrant le plus haut degré de sécurité – ce à quoi ont droit les populations. Compte tenu des experts de réputation internationale qui animent l'ETSC, les communications de cette ONG sont perçues comme une source d'information fiable par tous ceux qui opèrent dans le secteur des transports en Europe.

Voir le site: <http://www.etsc.eu/home.php>

8. Mise à contribution de porte-parole pour la sécurité routière en Argentine



L'ONG Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe a été créée en 2006 à la suite de l'accident tragique ayant coûté la vie à neuf adolescents et un jeune professeur sur la route de Santa Fe, à 700 km au nord de Buenos Aires. Ce drame a eu un large écho dans les médias nationaux et a suscité un débat sur

le besoin de routes plus sûres. En 2010, Gabriel Roca, un photographe professionnel réputé, mû par un intérêt personnel, a approché cette ONG avec une proposition de collaboration gratuite. Jouissant de l'estime de la communauté artistique, M. Roca a accès à des personnalités bien connues de la mode, du cinéma et de la musique. Il a proposé une campagne d'affichage utilisant des photos en noir et blanc de personnalités connues du grand public,

dont l'acteur Ricardo Darín, de renommée internationale. Les visages qu'il transpose sur les affiches sont ceux des étudiants et du professeur ayant perdu la vie dans l'accident précédemment cité. Cette série d'affiches a pour thème « C'était nous. C'est ce que nous sommes. C'est ce que nous aurions pu être », pour évoquer l'idée selon laquelle nous faisons tous partie de la même communauté humaine et devons prendre collectivement soin les uns des autres. Finalement, la série d'affiches a débouché sur une vidéo qui a été diffusée sur les écrans du métro de Buenos Aires, qu'empruntent chaque jour quelque 2 millions de voyageurs. L'ONG négocie actuellement la diffusion de la vidéo sur les écrans de cinéma du pays. En s'assurant le concours d'une personnalité connue, l'ONG a pu obtenir le soutien d'administrations et d'entreprises privées qui, à leur tour, lui ont permis de promouvoir ses messages de sécurité routière et d'appeler plus largement à une mobilisation en faveur de cette cause.

Voir le site: <http://www.tragediadesantafe.com.ar/>

9. Association avec les médias pour promouvoir l'utilisation de sièges pour enfant en Uruguay

Jusqu'il y a peu, les bus scolaires de l'Uruguay ne disposaient pas d'équipements de sécurité de base, dont des ceintures de sécurité, et ne faisaient pas davantage l'objet d'inspections régulières. La fondation Gonzalo Rodríguez, qui a vu le jour en 2000, a commencé par plaider pour que soient prises des mesures aux fins d'y remédier. Elle a d'abord enquêté sur différents aspects tels que la perception qu'ont les parents de l'utilité de porter la ceinture de sécurité, la présence de ceintures dans les voitures de fabrication récente ou plus anciennes, et la nécessité de former les pédiatres, les policiers, les éducateurs et les membres du pouvoir législatif, entre autres, quant à l'utilité de la ceinture de sécurité. Après une année d'enquêtes et de multiples réunions avec des acteurs nationaux jouant un rôle déterminant dans ce domaine, parmi lesquels les fabricants de l'industrie automobile, l'ONG a pu mettre au point et lancer sa campagne. Elle a pris appui sur la vague d'attention accrue suscitée par les médias à la suite du décès d'une fillette de neuf ans en avril 2010 lors d'une collision ayant impliqué le minibus de ramassage scolaire dans lequel elle se trouvait. Celui-ci n'était pas pourvu de ceintures et

aucune réglementation spéciale n'était en vigueur à l'époque concernant le transport d'enfants. À la suite de cet incident tragique, la Fondation a déployé deux semaines durant un intense engagement auprès des médias, en décrivant l'état de la législation en la matière et en demandant sa révision. Cette campagne a donné lieu à 12 émissions sur les chaînes de télévision, 21 interviews radiodiffusées et la parution de 12 articles dans la presse écrite. Dans un pays de la taille de l'Uruguay, qui ne compte guère que 3,4 millions d'habitants, une couverture médiatique de ce niveau peut être qualifiée d'impressionnante. L'ONG a pu tabler sur une connaissance approfondie du sujet, la clarté du message ainsi relayé, une campagne s'appuyant sur des objectifs concrets et mesurables, et des matériels d'appui bien conçus et visuellement attractifs. En partie du fait de cette campagne et de l'énorme soutien dont elle a bénéficié dans le public, la réglementation a été modifiée à l'effet de rendre obligatoire l'usage de ceintures à trois points dans



les bus scolaires et de soumettre ceux-ci à des inspections régulières. Ce succès a été rendu possible notamment grâce à l'action de la Fondation auprès des médias à un moment critique de la campagne. Celle-ci continue d'agir en faveur d'une modification

de la réglementation relative à l'usage de sièges pour enfant dans les véhicules privés, ce qui n'est toujours pas une obligation en Uruguay.

Voir le site: <http://www.gonzalorodriguez.org/>

10. Mise à contribution des médias sociaux pour obtenir l'adhésion des jeunes en faveur de la sécurité routière à l'échelle mondiale

L'ONG YOURS (Youth for Road Safety, ou Les jeunes pour la sécurité routière) a été créée en 2010 en tant qu'organisation dirigée par des jeunes et nourrissant des ambitions mondiales. Pour sa communication et les actions de sensibilisation que déploie YOURS aux fins de susciter chez les jeunes du monde entier une adhésion à la sécurité routière, l'ONG s'en remet largement aux médias sociaux. Facebook, Twitter, YouTube et Vimeo sont les médias qu'utilisent les jeunes auxquels elle s'adresse. L'échange d'informations par ces canaux revêt donc une importance critique pour assurer l'information constante des membres du réseau, faire vivre le site Web et atteindre d'autres jeunes qui pourraient se montrer désireux de participer. Comme l'ont constaté d'autres ONG ayant recours aux médias sociaux, YOURS utilise ces outils à l'appui des objectifs de son programme général pour plaider la cause de la sécurité routière à l'échelle mondiale, constituer un réseau dynamique de jeunes désireux de s'impliquer pour la sécurité routière, et renforcer sa capacité d'agir avec davantage d'efficacité. Les médias sociaux sont mis à contribution dans une

démarche stratégique et non de manière ponctuelle, et les communications qui s'échangent par ces canaux se renforcent mutuellement. S'ajoutant aux bulletins d'information mensuels affichés en ligne et aux flashes d'information périodiques, les médias sociaux permettent de tirer un profit maximal de l'échange d'informations. Ils sont le principal lieu de circulation de l'information à destination du site Web de YOURS, comme l'a révélé l'analyse des statistiques de ce site. Pour que la contribution des médias sociaux soit fructueuse, il faut disposer d'un personnel qui s'y consacre pleinement et aussi d'un site Web richement pourvu et bien développé. Au cours de ses deux années d'existence, il est clair que YOURS n'aurait pas aussi rapidement atteint les objectifs de son programme sans le concours des médias sociaux.

Voir le site: <http://www.youthforroadsafety.org>



Adresses utiles

Déclaration de Bruxelles, présentée par les organisations non gouvernementales (résumé en français)

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/ngo_fr.pdf

Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/

Annuaire des ONG qui œuvrent en faveur de la sécurité routière et défendent les victimes de la route

http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental_network/participants/en/index.html

Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241594640_eng.pdf

Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html

Première Semaine mondiale des Nations Unies sur la sécurité routière

<http://www.who.int/roadsafety/week/fr/index.html>

Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/fr/index.html

Déclaration de Moscou, présentée par les États Membres de l'OMS

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_fr.pdf

World Day of Remembrance for Road Traffic Victims: a guide for organizers

http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241594527_eng.pdf

Journée mondiale de la Santé 2004

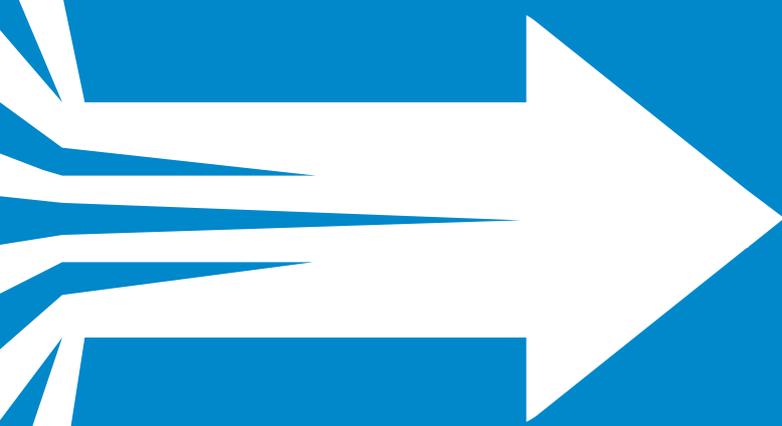
<http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/fr/index.html>

Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html

Les jeunes et la sécurité routière

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789242595116_fre.pdf



Pour plus d'informations, consultez :
www.who.int/violence_injury_prevention/



**Organisation
mondiale de la Santé**



**Alliance mondiale des ONG
pour la sécurité routière**

ISBN 978 92 4 250332 6



9 789242 503326