

# 3

**Comment concevoir et  
appliquer un programme  
de promotion du casque**

# Comment concevoir et appliquer un programme de promotion du casque

<b>3.1 Comment constituer un groupe de travail</b> .....	59
3.1.1 Qui y participe? .....	63
3.1.2 Attribuer des rôles aux membres du groupe de travail .....	65
<b>3.2 Comment préparer un plan d'action</b> .....	67
3.2.1 Fixer les objectifs du programme .....	67
3.2.2 Fixer des buts .....	69
3.2.3 Définir des indicateurs de performance .....	73
3.2.4 Décider des activités .....	75
3.2.5 Arrêter un calendrier .....	75
3.2.6 Estimer les ressources nécessaires .....	75
3.2.7 Mettre en place un mécanisme de surveillance .....	78
3.2.8 Assurer la viabilité du programme .....	79
<b>3.3 Comment élaborer et appliquer une loi sur le port du casque</b> .....	82
3.3.1 Elaborer la loi .....	82
3.3.2 Faire adopter une loi et la mettre en œuvre .....	84
3.3.3 Etablir un calendrier de mise en application de la loi .....	89
<b>3.4 Comment définir et appliquer une norme en matière de casque</b> .....	90
3.4.1 Adopter une norme .....	90
3.4.2 Principales considérations dans l'instauration de normes .....	92
3.4.3 Spécifications générales des casques .....	95
<b>3.5 Comment faire en sorte que la loi soit mieux respectée</b> .....	101
3.5.1 Mesures volontaires pour accroître le port du casque .....	102
3.5.2 Mesures obligatoires pour accroître le port du casque .....	104
<b>3.6 Comment faire participer le public</b> .....	113
3.6.1 Choisir une agence pour la campagne .....	113
3.6.2 Objectifs de la campagne .....	113
3.6.3 Port du casque : faire évoluer les connaissances et les attitudes .....	114
3.6.4 Travailler avec les médias .....	114
3.6.5 Créer des messages de campagne .....	117
3.6.6 Arrêter un calendrier de campagne .....	117
3.6.7 Mener la campagne et l'évaluer .....	118
<b>3.7 Eduquer les jeunes</b> .....	122
<b>3.8 Garantir des interventions médicales appropriées</b> .....	127
<b>Résumé</b> .....	131
<b>Références</b> .....	134

**L** **LE MODULE PRÉCÉDENT** explique comment évaluer la situation en ce qui concerne le casque dans un pays. Ce module explique comment utiliser cette information pour élaborer et mettre en œuvre un programme visant à accroître le port du casque. Il comprend des données techniques, mais aussi les informations pratiques nécessaires pour gérer ce genre de projet de manière à ce que sa mise en œuvre se déroule bien.

Ce module comprend huit sections. Il est important, cependant, de noter qu'il ne se veut pas normatif quant à l'ordre dans lequel ces sections sont suivies. Autrement dit, s'il est généralement conseillé de commencer par constituer un groupe de travail et dresser un plan d'action, la séquence des étapes suivantes (c.-à-d. les sections 3.3 à 3.8) dépendra de la situation, des ressources disponibles et du contexte plus général.

Les sections couvrent les éléments suivants :

- **3.1 Comment constituer un groupe de travail:** Il s'agit d'une étape essentielle pour assurer la coordination globale du programme avec la participation de tous les principaux groupes et personnes concernés.
- **3.2 Comment préparer un plan d'action:** Cette section explique comment fixer, à partir de l'évaluation menée dans le module 2, des objectifs et décider d'activités correspondantes, ainsi que calculer un budget pour ce plan et définir un mécanisme de supervision et d'évaluation. Il y est aussi question de la nécessité de faire en sorte que le programme soit durable.
- **3.3 Comment élaborer et appliquer une loi sur le casque:** Cette section explique comment faire adopter une loi ou en faire modifier d'existantes. Ce processus aidera dans les activités connexes, comme le renforcement du consensus public quant à la nécessité d'une loi sur le casque, et à trouver des moyens pratiques pour faire appliquer cette loi.
- **3.4 Comment définir et appliquer une norme en matière de casque:** Un programme de promotion du casque doit également faire en sorte que les casques utilisés soient d'assez bonne qualité. Cette section porte sur les diverses considérations qui interviennent dans la définition ou l'amélioration de normes en matière de casques de motorcycle.
- **3.5 Comment faire en sorte que la loi soit mieux respectée:** Il est essentiel de veiller à l'application de la loi pour en assurer l'efficacité et s'assurer que les normes sont respectées. Cette section décrit des mesures volontaires et des mesures obligatoires que l'on peut prendre pour mieux faire respecter la loi, en précisant quels sont les différents groupes et personnes qui devront sans doute y prendre part et les obstacles qui peuvent se présenter.
- **3.6 Comment faire participer le public:** Cette section explique comment mener une bonne campagne de communication, ce qui est essentiel au succès d'un programme de promotion du port du casque. Elle explique comment cerner les objectifs de la campagne et bien définir le public cible, comment travailler avec les médias pour diffuser les messages sur le port du casque, et comment évaluer la campagne.

- **3.7 Eduquer les jeunes:** L'éducation est un élément important dans l'ensemble d'interventions destinées à accroître le port du casque. Des approches pédagogiques qui se concentrent uniquement sur la présentation de faits ont peu de chances d'être fructueuses. En plus de l'éducation formelle dans les écoles, une éducation par les pairs peut également se révéler efficace.
- **3.8 Garantir des interventions médicales appropriées:** Il est également important dans la planification d'un programme de promotion du casque d'examiner la capacité de faire face aux accidents impliquant des motocyclistes. Cela signifie qu'il faut prendre en compte la capacité d'apporter les premiers secours voulus et s'occuper des systèmes de soins préhospitaliers et de soins traumatologiques en place. Les planificateurs devraient aussi examiner les services de réadaptation existants qui peuvent accueillir des victimes d'accidents de moto.

## 3.1 Comment constituer un groupe de travail

Un groupe de travail devrait être mis sur pied pour superviser et guider le programme d'action, afin d'inclure la réglementation, les normes, l'application de la loi et la promotion. Ce groupe de travail devrait lui-même être guidé par un organisme public directeur chargé de superviser la sécurité routière et à qui reviendra la responsabilité finale de la conception du programme et le pouvoir de donner suite aux recommandations. Ce groupe doit donc s'assurer que l'organisme directeur a les moyens de réaliser le programme, encore que l'on puisse inscrire cette tâche dans les objectifs du programme même.

### 3.1.1 Qui y participe?

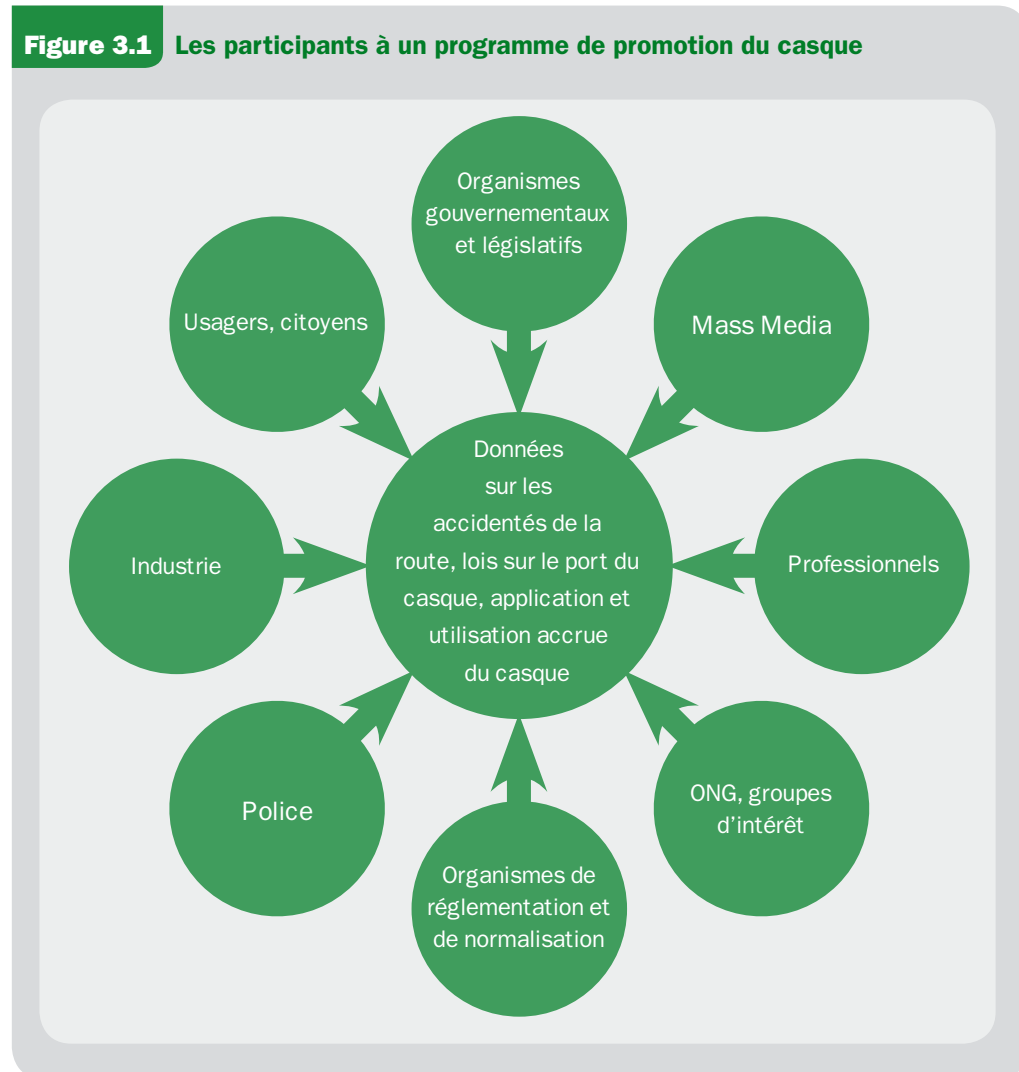
L'explication de l'évaluation générale de la situation dans le pays (module 2) comprend celles des étapes d'une analyse des intervenants. Celle-ci devrait préciser qui sont les meilleures personnes à contacter – dans des organismes publics et d'autres organisations – pour qu'elles participent au programme de promotion du casque et de la sécurité. Elle devrait, en particulier, nommer les principales personnalités politiques à faire participer et le meilleur moyen de mobiliser un appui financier et communautaire, ainsi que les personnes possédant les compétences techniques nécessaires.

Le groupe de travail devrait tirer parti des compétences et de l'expérience de tout un éventail de personnes, y compris :

- des membres de l'organisme directeur;
- des représentants d'organismes publics compétents, comme ceux des transports, de la santé, de la police, de l'éducation et ceux chargés de l'application de la loi;
- des spécialistes de la santé publique et de la prévention des traumatismes;
- des professionnels de la santé (encadré 3.1);
- des chercheurs indépendants;
- des organisations non gouvernementales, y compris des organisations représentant des victimes d'accidents de la route;
- des adhérents d'associations de motocyclistes et de cyclistes;
- des fabricants de casques et des constructeurs de motocycles;
- des ingénieurs et d'autres spécialistes;
- des grands employeurs et des gestionnaires de grands parcs de motocycles.

La figure 3.1 présente une liste de partenaires éventuels dans la mise au point d'un plan d'action pour la promotion du casque. Chacun de ces partenaires a un intérêt dans les résultats du programme de promotion du casque et peut aider à définir, à mettre en œuvre et à évaluer un plan d'action. Bon nombre d'entre eux s'impliquent déjà dans la sécurité routière et sont donc probablement au courant d'au moins quelques-unes des questions entourant le casque et le port du casque.

Dans l'idéal, le groupe de travail devrait aussi comprendre des gens qui pourraient jouer un rôle essentiel dans un programme de promotion du casque. Il faut bien comprendre leur position aussi, afin de créer un programme qui réponde à des objections éventuelles et qui soit acceptable par le plus grand segment possible de la société.



Pour bien fonctionner, un groupe de travail multisectoriel devrait avoir des procédures de travail bien définies et un plan de travail clair, qui aille jusqu'à la mise en œuvre finale. Il est important d'avoir de bonnes communications au sein du groupe. Pour cela, quelqu'un devrait y être chargé de diffuser l'information entre les divers membres.

**BOX 3.1: Les chirurgiens et leur rôle dans les lois sur le port du casque**

Les chirurgiens qui s'occupent des blessés ont le devoir :

- de connaître le fardeau de la mortalité et de la morbidité associées aux accidents de motocyclistes non casqués;
- d'aider à dissiper, sur des bases médicales, les arguments contre les lois imposant un port universel du casque;
- de faire campagne pour l'adoption de lois sur le port du casque globales et exécutoires;
- d'éduquer les décideurs sur l'efficacité des encouragements financiers là où des lois sur le port du casque sont adoptées – ce qui revêt encore plus d'importance dans les pays à faible revenu où l'on a besoin de moyens de transport;
- de réunir des données et de faire connaître la réduction de la morbidité, de la mortalité et des frais médicaux après l'adoption de lois sur le port du casque dans une région donnée.

L'American College of Surgeons appuie les efforts déployés pour mettre durablement en vigueur des lois sur le port du casque pour les usagers de motocycles. Sa déclaration sur la question est diffusée à : [www.facs.org/fellows\\_info/statements/st-35.html](http://www.facs.org/fellows_info/statements/st-35.html).

Source: 1

**3.1.2 Attribuer des rôles aux membres du groupe de travail**

Certains rôles seront communs à tous les programmes de promotion du casque bien, notamment la mise en place du programme – sa conceptualisation et son lancement, son fonctionnement, sa coordination et l'action de promotion. Ceux à qui sont confiées spécifiquement ces fonctions sont mentionnés ici en raison de leur rôle particulier. Il peut arriver qu'une personne ou un organisme soit chargé de plusieurs fonctions.

**L'instigateur**

La personne ou l'organisme qui lance l'activité ne participera sans doute pas de la même manière que les autres intervenants, mais il doit avoir sa place afin de s'assurer que le programme avance de façon coordonnée. Il faudrait que leur enthousiasme stimule le programme.

**Responsables**

Il s'agit des personnes à qui revient la responsabilité technique de mettre en œuvre les divers aspects du programme. Souvent, ce seront des représentants des organismes directeurs ou auxiliaires participants – comme le ministère des Transports, le ministère de la Justice ou le service des affaires juridiques, et la police. Il faut qu'ils puissent participer pleinement. C'est pourquoi il faudra sans doute élargir leurs attributions courantes pour y inclure des tâches supplémentaires créées par le programme de promotion du port du casque. Il se peut qu'une formation et d'autres ressources soient nécessaires en l'occurrence.

Les responsables doivent être disposés à écouter les commentaires des autres participants au programme. Ils ne devraient pas décourager ou dédaigner les non-spécialistes, comme le font parfois les spécialistes techniques.

### **Le coordonnateur**

Cette personne, qui a la responsabilité globale de l'exécution du programme, joue un rôle essentiel dans son succès. Rémunéré ou pas, le coordonnateur doit avoir des attributions clairement définies. Elles comprennent la supervision des activités des groupes de travail, le suivi des progrès et le fait de s'assurer que tous les intéressés, y compris l'instigateur et les responsables, soient tenus bien informés. Le coordonnateur devrait être pleinement habilité à remplir ces fonctions et disposer des ressources et de l'appui nécessaires pour s'en acquitter. C'est pourquoi ce rôle convient le mieux à quelqu'un dont le travail comprend déjà quelques-unes de ces responsabilités. Il peut s'agir du technicien en chef du ministère des Transports, de la personne chargée de la police de la route ou d'un haut fonctionnaire du ministère de la Santé.

### **Le ou les porte-parole**

Le porte-parole se fait le champion de la cause du port du casque. Ce rôle est généralement confié à une ou à plusieurs personnes influentes, connues et respectées qui ont de bonnes aptitudes à communiquer. Le porte-parole et le coordonnateur ont plusieurs qualités et tâches en commun et, dans certains cas, il s'agit de la même personne. Des personnalités elles-mêmes touchées - généralement de façon négative - par le non-port du casque, font généralement de bons porte-parole.

## 3.2 Comment préparer un plan d'action

Avant de pouvoir mettre en œuvre un programme global en matière de promotion du casque, il faut dresser un plan précisant clairement quelle stratégie sera utilisée pour atteindre les objectifs du programme. Ce plan doit s'appuyer sur des données, comme l'explique le module 2. Le plan exposera le problème, formulera les objectifs, choisira la méthode dominante pour réaliser les objectifs, décrira les activités en détail, et précisera le calendrier. A partir de ce plan, une proposition de projet formelle sera rédigée, qui exposera en détail tout le cycle de projet, en précisant quelles activités seront menées à chaque étape, et inclura une demande détaillée avec une estimation des fonds nécessaires. C'est du groupe de travail qu'il appartiendra de gérer ce processus.



Un plan d'action peut se préparer à l'échelon régional ou national. La photo montre la stratégie régionale en matière de sécurité routière de la Banque asiatique de développement

La figure 3.2 montre les étapes de la préparation d'un plan d'action (étape 3) et leur place par rapport aux autres processus décrits dans ce manuel. Elles peuvent être menées consécutivement ou en parallèle, selon les circonstances. En pratique, plusieurs activités peuvent se dérouler de front, par exemple, une évaluation de la situation (décrite au module 2) permet très souvent de sensibiliser davantage dans le même temps et de susciter un intérêt politique, ce qui est un des objectifs décrit dans le plan d'action. Un examen plus approfondi de la préparation d'un plan d'action pour une politique nationale est présenté dans *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners* (2).

### 3.2.1 Fixer les objectifs du programme

Tout programme de promotion du casque devrait contenir des objectifs précis, réalistes, atteignables et mesurables. Les objectifs sont définis en examinant les données recueillies dans l'évaluation de la situation. Le groupe de travail doit analyser cette information afin de cerner les problèmes à régler dans le programme.

Dans la recherche de solutions appropriées aux problèmes, le groupe de travail devrait suivre une « approche systémique ». Autrement dit, une approche qui considère le système comme un tout et qui vise à repérer les interventions possibles (3). Il est donc probable que les solutions comprennent des facteurs concernant l'utilisateur, comme l'éducation, ainsi que l'application des lois et des règlements, la conception des casques et les normes les régissant, qui se combinent dans le temps.

De manière générale, on retrouvera un ou plusieurs des objectifs suivants :

- sensibiliser davantage à la sécurité routière et au port du casque en particulier;
- accroître le taux de port du casque de moto;
- améliorer la qualité des casques portés;
- faire baisser le taux de traumatismes crâniens et de décès résultant d'accidents de motocycles.

**Figure 3.2** Etapes du programme de l'évaluation de départ à celle de la fin



**NOTE****Définir les objectifs du programme à partir de l'évaluation de la situation**

Une analyse de la situation réalisée dans le Nord de la Thaïlande à la fin des années 90 a révélé une augmentation des traumatismes crâniens et des décès consécutifs à des accidents de motocycles. Les motocycles représentaient 40% des véhicules en circulation. Moins de 10% des motocyclistes portaient un casque. Ceux qui n'en portaient pas étaient plus particulièrement propriétaires d'un motocycle pour la première fois ou membres de groupes ethniques minoritaires. L'analyse a montré qu'ils n'étaient pas informés des risques de rouler sans casque. De plus, on trouvait peu de casques dans la région, car les détaillants potentiels ne voyaient pas de marché pour ce produit.

Les solutions retenues après cette analyse sont les suivantes :

- en ce qui concerne la *réglementation* : rendre le port du casque obligatoire;
- en ce qui concerne l'*application de la loi* : faire appliquer la loi sur les casques dans Nord de la Thaïlande;
- en ce qui concerne l'*éducation*
  - informer les gens au sujet des risques de traumatisme crânien pour les motocyclistes;
  - les informer au sujet de l'efficacité des casques pour ce qui est de prévenir des traumatismes crâniens;
  - les encourager à porter un casque;
  - les informer au sujet de l'application de la loi et des pénalités en cas de contravention.

**3.2.2 Fixer des buts**

Une fois énoncés, ces objectifs généraux devraient être davantage précisés. Accroître le taux de port du casque, par exemple, peut être formulé ainsi : « accroître le taux de port du casque de tant sur une période de temps donnée ». Mieux vaut généralement établir des objectifs mesurables et limités dans le temps. On peut les exprimer sous forme de but, par exemple, un pourcentage de réduction (ou d'amélioration) à atteindre avant une certaine date. En précisant des buts, on arrive généralement à des programmes de sécurité routière plus réalistes, à une meilleure utilisation des fonds publics et des autres ressources, et à plus de crédibilité pour ceux qui mettent en œuvre les programmes (4, 5).

Pour définir des buts, il faudra utiliser les données de base sur les accidents et les traumatismes afin de fixer des objectifs mesurables. Par exemple, une activité pourrait viser à augmenter de 30% le port du casque ou à réduire de 50% les traumatismes crâniens sur un certain laps de temps. L'expérience d'autres initiatives en matière de sécurité routière donne à penser que les buts doivent à la fois être ambitieux mais que leur réalisation ne doit pas être trop prescrite (6). Des délais plus longs permettent

### ENCADRE 3.2 : Réussir à faire porter le casque à Hyderabad, en Inde

La ville d'Hyderabad, dans l'Andhra Pradesh, Etat du Sud de l'Inde, compte 1,26 million de motocyclistes sur ses 250 km de routes. Les motocyclistes y avaient réussi deux fois à persuader les pouvoirs publics de l'Etat de ne pas mettre en application une loi rendant le port du casque obligatoire. En septembre 2004, cependant, une nouvelle initiative a été lancée avec une nouvelle loi rendant le port du casque obligatoire pour les motocyclistes, précédée par une vigoureuse campagne de publicité.

La campagne comportait trois étapes. La première visait à sensibiliser à la sécurité routière. Tous les cinémas d'Hyderabad ont projeté trois courts films de promotion sur la sécurité à motorcycle, avant le début de chaque long métrage. Les usagers de motorcycle ont été informés de la loi à venir et du délai de huit semaines qui leur était accordé pour acheter un casque avant sa stricte application. Ils ont aussi été avertis des dangers qu'il y avait à porter des casques ne répondant pas aux normes.

A la deuxième étape, il s'agissait avant tout de s'assurer que les stocks de casques étaient suffisants à l'approche du « jour d'entrée en vigueur ». Pour cela, il a fallu persuader les fabricants de casques de collaborer à une « foire aux casques » où toutes les marques étaient mises en vente. Tous les casques ne répondant pas aux normes ont été saisis et les marchands en infraction, poursuivis.

Parallèlement, les médias ont fait savoir qu'une fois la loi sur le port du casque obligatoire en vigueur, non seulement quiconque serait pris à ne pas porter de casque à motorcycle serait passible d'une amende minimale de 50 Rs (1,10 USD), mais qu'en plus, il devrait suivre une séance d'information obligatoire à laquelle il faudrait apporter un casque.

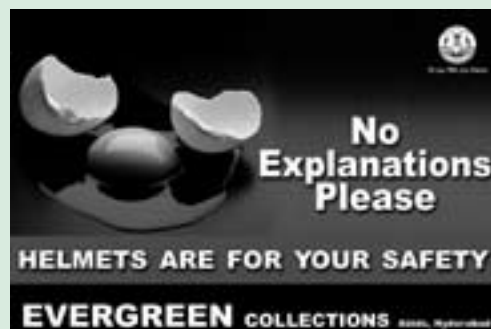
Par ailleurs, des débats, des séminaires, des concours de dessin, des défilés, et ainsi de suite ont été organisés. Des documents sur la sécurité routière ont été largement distribués. La date d'entrée en vigueur de la loi approchant, la campagne s'est intensifiée. Des personnalités médiatiques très connues ont été invitées à s'exprimer publiquement au sujet des casques et de la sécurité routière. Ainsi, un acteur de cinéma

populaire dont le fils avait perdu la vie dans un accident de moto alors qu'il ne portait pas de casque, a pris la parole à une manifestation dans la ville.

La troisième étape de la campagne visait à assurer une stricte application de la loi. Après la date d'entrée en vigueur, les policiers arrêtaient les motocyclistes qui ne portaient pas de casque, leur confisquaient leur permis de conduire et les papiers du motorcycle, et les convoquaient à une séance d'information prévue pour le lendemain.

Ces séances d'information comprenaient des films sur la sécurité routière et l'importance du port du casque. Après la projection, les participants devaient répondre à un questionnaire écrit sur ce qu'ils avaient vu. Puis on leur demandait de montrer leur casque nouvellement acquis ainsi que l'avis de convocation et c'est alors seulement qu'on leur permettait de récupérer leur permis de conduire et les papiers de leur motorcycle. Le désagrément d'avoir à assister à cette séance de deux heures semblait être plus dissuasif que la petite amende, et la demande de casques était forte. À la foire aux casques, les motocyclistes ont pu acheter des casques à des prix concurrentiels, avec tout un choix de styles et de couleurs. De plus, le gouvernement de l'Andhra Pradesh a renoncé à la taxe de vente sur les casques achetés avant une certaine date.

Les premiers résultats sont impressionnants. La proportion de motocyclistes portant un casque est passée d'environ 10% le jour de l'entrée en vigueur de la loi à près de 70% six semaines plus tard. Par ailleurs, six mois après cette entrée en vigueur, quelque 200 000 motocyclistes pris en infraction avaient suivi des séances d'information.



Le premier volet de la campagne de promotion du casque menée à Hyderabad a été une campagne de publicité.

© Hyderabad City Traffic Police 2005

aussi de mettre les programmes en place étape par étape. Ainsi, l'exemple d'Hyderabad, en Inde, présenté à l'encadré 3.2, montre comment un programme destiné à réduire les traumatismes crâniens a été réalisé en trois étapes, chacune s'appuyant sur le travail de la précédente.

Dans certains pays à faible revenu et à revenu moyen, on ne disposera peut-être pas des données voulues, auquel cas il sera nécessaire de formuler un objectif descriptif.

Le tableau 3.1 fournit un exemple des étapes possibles dans un programme de promotion du casque hypothétique, avec des objectifs réalistes et réalisables.

**Tableau 3.1 Exemple d'objectifs réalistes et réalisables**

	ETAPES DU PROGRAMME		
	<b>ETAPE 1</b> <b>Introduction initiale de casques et premières lois</b>	<b>ETAPE 2</b> <b>Faire en sorte que plus de motocyclistes portent un casque</b>	<b>ETAPE 3</b> <b>Renforcer et maintenir le port du casque</b>
<b>Situation</b>	Moins de 10% des motocyclistes portent un casque	De 30% à 40% des motocyclistes portent un casque	De 60% à 70% des motocyclistes portent un casque
<b>Principaux problèmes cernés</b>	Casques mal connus et très forte résistance à leur port  Pas beaucoup de casques à prix abordable  Norme des casques insuffisante  Peu d'application de la loi	La loi est de moins en moins respectée (par ex., à cause de l'arrêt des messages de promotion)  L'application de la loi se relâche  Le casque est mal porté (par ex., pas bouclé)  Norme des casques insuffisante	La loi est de moins en moins respectée  Les ressources consacrées à l'application de la loi sont dirigées vers d'autres problèmes de circulation  Abrogation de la loi rendant le port du casque obligatoire
<b>Objectifs généraux et particuliers</b>	Faire passer le port du casque à 30% à 40%  Augmenter sensiblement le nombre de casques vendus  Faire porter l'application de la loi sur certains groupes de motocyclistes  Faire baisser le nombre de traumatismes crâniens chez les motocyclistes, comme le montrent les dossiers des hôpitaux	Faire passer le port du casque à 60% à 70%  Faire passer l'acceptation générale du casque à 80% à 90%  Faire passer le taux de casques sur le marché répondant à la norme à 80% à 90%  Réduire d'un certain pourcentage le nombre de morts causées par des traumatismes crâniens	Faire passer le port du casque à plus de 90%  Campagne pour faire rétablir la loi rendant le port du casque obligatoire  Arriver à une attitude positive en ce qui concerne le port du casque  Arriver à un port du casque correct quasi universel  Faire en sorte que presque tous les casques soient aux normes  Ramener les traumatismes crâniens et les décès à un certain nombre
<b>Durée possible de cette étape</b>	De 4 à 5 ans	De 2 à 3 ans	Dépend des circonstances  De 6 mois à 1 an

### 3.2.3 Définir des indicateurs de performance

Une fois que le groupe de travail a décidé de buts, il doit s'entendre sur des indicateurs de performance qui serviront à mesurer les progrès vers ces buts. Ils permettront de mesurer les changements et les améliorations en ce qui concerne notamment :

- la sensibilisation au port du casque;
- le respect de la loi sur le port du casque;
- le nombre de traumatismes crâniens et de décès qui en résultent.

Pour montrer des changements et des améliorations, ces données doivent être comparées avec les données de base.

En général, les indicateurs de performance comprennent les éléments suivants :

- les ventes annuelles de casques;
- le taux de port du casque (par exemple, en proportion du nombre total de motocyclistes ou pour 100 000 habitants);
- le nombre annuel de blessés et de tués dans des accidents de la route;
- le nombre de traumatismes crâniens dans une sélection d'hôpitaux;
- la proportion de décès consécutifs à des traumatismes crâniens parmi les décès dus aux blessures de tous types, d'après les dossiers de certains hôpitaux (il faut noter que les traumatismes crâniens résultant d'autres causes comme chute ou utilisation d'une arme à feu et d'autres types d'accidents de la route peuvent influencer sur cet indicateur);
- l'application par la police de la loi sur le port du casque;
- la sensibilisation du public au casque;
- l'idée que le public se fait du port du casque.

D'autres critères d'évaluation peuvent aussi être créés, en particulier pour suivre de près le projet. Ces nouveaux indicateurs ne sont peut-être pas tout prêts, mais ils ne devraient pas être difficiles à créer. Ils comprennent :

- l'ampleur du port correct du casque dans la région visée par le programme;
- l'existence de casques répondant aux normes nationales et leur abordabilité;
- les capacités policières;
- la fréquence des campagnes de sensibilisation du public.

Pour chaque indicateur, il devrait y avoir un but précis. Ces buts seront généralement quantifiables, mais certains seront peut-être qualitatifs. En tout cas, ils devraient être réalistes. Le tableau 3.2 fournit un exemple de buts établis pour un programme de promotion du casque hypothétique.

**Tableau 3.2 Exemple d'indicateurs de performance avec des buts réalistes**

Objectif	Indicateurs de performance	Valeur initiale de l'indicateur	Valeur cible de l'indicateur
Sensibiliser davantage au casque	<ul style="list-style-type: none"> <li>la fréquence des campagnes publicitaires sur le casque</li> <li>les ventes de casques</li> <li>l'attitude du public par rapport au port du casque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 par mois</li> <li>200 par mois</li> <li>désapprobation générale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 par mois</li> <li>1500 par mois</li> <li>acceptation générale</li> </ul>
Accroître le port du casque	<ul style="list-style-type: none"> <li>le nombre de points de vente de casques</li> <li>le nombre de casques vendus</li> <li>le taux de port du casque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10</li> <li>200 par mois</li> <li>&lt;10%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50</li> <li>1500 par mois</li> <li>30%</li> </ul>
Réduire le nombre de traumatismes crâniens et de décès	<ul style="list-style-type: none"> <li>le nombre de motocyclistes admis à l'hôpital central avec des traumatismes crâniens</li> <li>le nombre de motocyclistes tués</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 par jour</li> <li>250 par an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 par jour</li> <li>but réaliste à fixer</li> </ul>



**La CESAP définit son objectif en matière de sécurité routière**

L'avant-projet d'objectifs en matière de sécurité routière préparé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) comprend un objectif précis pour ce qui est d'accroître le port du casque dans la région ainsi que les indicateurs voulus pour en mesurer la réalisation

*Goal:* To make the wearing of helmets the norm in order to reduce by one-third the death rate of motorcyclists.

Indicateurs:

- Motocyclistes tués pour x motocycles.
- Port du casque (en pourcentage).

Source : CESAP : [www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/egm06/road\\_safety\\_goals.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/egm06/road_safety_goals.pdf).

### 3.2.4 Décider des activités

Après avoir précisé les indicateurs et les buts, le groupe de travail doit décider d'activités et les planifier. Comme dans tout programme visant à réduire le nombre d'accidents de la circulation, l'approche doit s'appuyer sur tout un éventail de disciplines. Il faut aussi préciser qui participera aux différentes activités.

Les activités entreront dans les catégories générales de l'éducation, de la législation et de l'application. L'éducation devrait toujours venir avant l'application de la loi. L'application ne devrait intervenir que là où l'infrastructure est en place (autrement dit, là où il y a une réglementation et une capacité d'application) et où le public a déjà été informé. Le tableau 3.3 présente un exemple d'activités typiques qui peuvent avoir lieu aux diverses étapes d'un programme de promotion du port du casque.

### 3.2.5 Arrêter un calendrier

Un programme d'action visant à promouvoir le port du casque comprendra à la fois des « mesures préparatoires » – loi, normes et conception, ainsi que « mesures de lancement » – afin d'assurer le respect de la loi et de la réglementation par des encouragements et des mesures d'application. Il faudrait réfléchir au moment de chaque étape pendant la planification du projet.

Le calendrier dépendra des activités sur lesquelles on se sera entendu. Par exemple, s'il faut élaborer une loi et la mettre en œuvre, on pourra décider d'une entrée en vigueur progressive dans différentes régions (voir la section 3.3.2). Cependant, il est évident qu'il faut s'entendre sur un calendrier dans les premières étapes du processus de planification, car cela dépendra sans doute des ressources disponibles.

### 3.2.6 Estimer les ressources nécessaires

On ne peut mettre en œuvre un programme de promotion du casque sans les ressources financières et humaines voulues. Il est donc important, dans le cadre de la conception du programme, de prendre les mesures suivantes :

- les besoins en ressources humaines, y compris en formation, doivent être évalués;
- les coûts de la mise en œuvre du programme doivent être ventilés par composante et par activité choisie;
- des sources de financement nationales et internationales doivent être trouvées. Dans l'idéal, les ministères qui participeront à la mise en œuvre du programme devraient adapter leur budget pour tenir compte des nouvelles activités. Autrement, le groupe de travail peut essayer d'obtenir une aide financière auprès de donateurs.

Ne pas évaluer entièrement les besoins en ressources pour la mise en œuvre pendant la planification peut compromettre le succès futur du programme. Il est donc important que le groupe de travail soit réaliste quand il estime ses chances de trouver le financement nécessaire au programme.

**Tableau 3.3** Activités typiques aux différentes étapes d'un programme de promotion du casque

	ETAPES DU PROGRAMME		
	Introduction initiale de casques	Faire en sorte que plus de motocyclistes portent un casquel	Faire encore augmenter le port du casque et le maintenir durablement
<b>Objectif</b>	Faire passer le taux de port du casque de moins de 10% à 30%-40%	Faire passer le taux de port du casque de 30%-40% à 60%-70%	Faire passer le taux de port du casque de 60%-70% à plus de 90%
<b>Education</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• campagne de sensibilisation du public vigoureuse sur les accidents et les traumatismes crâniens</li> <li>• campagne de sensibilisation du public sur l'intérêt du casque</li> <li>• publicité sur la loi et les pénalités en cas d'infraction</li> <li>• campagnes d'éducation scolaires</li> <li>• ciblage des groupes les plus réceptifs au port du casque</li> <li>• promotion du port du casque faite par les employeurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• publicité sur l'application de la loi</li> <li>• éducation scolaire commençant à un jeune âge</li> <li>• ciblage d'utilisateurs pour qu'ils continuent de porter un casque</li> <li>• ciblage de groupes plus réticents au port du casque</li> <li>• promotion du port du casque comme étant à la mode</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• promotion du port du casque par des liens avec le sport et la mode</li> <li>• utilisation de modèles</li> <li>• recours à l'éducation par les pairs</li> <li>• renforcement de l'éducation dans les écoles</li> </ul>
<b>Legislation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer une loi appropriée sur le port du casque pour les motocyclistes ou les cyclistes ou modifier la loi existante</li> <li>• Faire adopter la loi par les voies légales appropriées</li> </ul>		
<b>Enforcement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision sur le type de pénalité et le processus d'application des sanctions</li> <li>• augmentation des capacités policières</li> <li>• formation des policiers</li> <li>• désignation de la région d'application initiale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• accroître l'application, mettre le port du casque à égalité avec d'autres règles de la circulation, comme d'avoir un permis valide ou de respecter les limites de vitesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• renforcer l'application</li> </ul>

Ayant défini en détail les activités du programme, le groupe de travail peut maintenant calculer le coût de chacune d'elle et, ce faisant, établir un budget, en se fondant sur les devis de fournisseurs ou sur le coût d'entreprises similaires récentes.

Il est recommandé, pour établir un budget, de prendre les mesures suivantes :

- évaluer les fonds disponibles pour la durée du projet;
- fixer des priorités, avec des activités menées par étapes si nécessaire pour s'assurer que les activités prioritaires reçoivent les fonds voulus;
- parler avec d'autres ministères, des organisations à but non lucratif et des entreprises du secteur privé au sujet de projets similaires déjà entrepris et de leur coût;
- évaluer les dépenses administratives et de fonctionnement probables associées à la mise en œuvre du programme;
- calculer le coût du suivi et de l'évaluation;
- prévoir des rapports financiers à intervalles réguliers.

Il existe deux méthodes pour calculer le coût d'un programme :

- *Coûts définitifs*. Comprend le coût de chaque activité, plus l'affectation des ressources humaines et du matériel utilisés dans le programme. Si, par exemple, la police de la route a des voitures pour les patrouilles routières qui doivent être utilisées pour faire appliquer la loi sur le port du casque, une partie du coût des voitures de police peut être affectée au programme.
- *Coûts marginaux*. Ne concerne que les coûts directement liés à la mise en œuvre du programme, y compris les nouveaux achats.



#### **Rentabilité d'une loi imposant le port du casque**

Des données chinoises montrent comme suit la rentabilité et les retombées économiques du port du casque à bicyclette et à motocycle:

- Le coût de la loi sur le port du casque de moto et de son application est estimé à 437 USD par année de vie corrigée du facteur invalidité (DALY).
- Dans le cas de la loi sur le port du casque de vélo et son application, le coût serait de 107 USD par DALY pour passer de 0% à 100% de rentabilité.

Source: 7

On estime le coût des traumatismes et des décès imputables à des accidents de la route à 65 milliards de dollars US par an pour les pays en développement (3). Un programme de promotion du port du casque efficace qui réduirait sensiblement le nombre de traumatismes crâniens et de décès peut avoir une incidence économique majeure. Il est donc essentiel que l'Etat prenne la responsabilité dudit programme et le finance. Le tableau 3.4 propose quelques idées à ce propos.

**Tableau 3.4** Possibilités de financement d'une campagne sur le port du casque

Source de financement	Méthode de financement
Réinvestissement	Une partie de l'argent des amendes pour infraction peut être réinvestie dans un fonds central pour financer l'éducation du public et aider à former la police à appliquer la loi. De même, des fonds provenant des taxes sur les carburants, des frais de permis de moto et d'immatriculation des motocycles peuvent être affectés à des fins particulières liées au programme de promotion du casque.
Parrainage	Il arrive souvent que des groupes de sociétés parrainent des activités qu'elles jugent utiles, et il se peut qu'ils financent un programme de promotion du casque ou des éléments particuliers de ce programme. Les entreprises participant à la construction de motocycles ou à la fabrication de casques, ou celles qui vendent des assurances, peuvent gagner à être vues comme des parrains importants d'un programme sur le port du casque.
Organismes donateurs	Les organismes d'aide au développement et autres organisations caritatives sont des sources de financement possibles pour un programme de promotion du casque. De même, les associations s'occupant de sécurité routière et les organismes éducatifs apporteront peut-être des fonds ou des compétences techniques.

### 3.2.7 Mettre en place un mécanisme de surveillance

Pour suivre de près le programme, il faut surveiller tous les indicateurs, afin de s'assurer que le programme atteindra les objectifs fixés. La surveillance peut être :

- *continue*, l'organisme directeur du groupe de travail supervisant globalement le programme, au cas où des problèmes surviendraient;
- *périodique*, les activités étant évaluées à la fin de chaque étape de la mise en œuvre.

Le tableau 3,5 donne un exemple de ce qui pourrait être surveillé dans un programme de promotion du casque typique et les mesures possibles à prendre si les indicateurs donnent à penser que des activités manquent leurs objectifs. Il est important de :

- Définir les ressources nécessaires pour cette tâche : des ressources humaines, ainsi que financières, devraient également être affectées dès le début du processus pour s'assurer que le suivi et l'évaluation aient lieu à un moment approprié et que les résultats soient diffusés.
- Définir le mécanisme de surveillance : décider qui sera chargé de suivre les progrès, à quels intervalles les progrès devront être signalés et à qui, et comment l'application peut être imposée, si nécessaire, dès que possible. Un mécanisme de rétroaction devrait être mis en place pour permettre la révision régulière d'un programme, s'il devenait nécessaire d'en améliorer la justesse et la pertinence.
- Évaluer le programme périodiquement afin d'en déterminer l'efficacité. Les méthodes d'évaluation sont examinées plus en détail au module 4.

On a vu dans cette section les mesures à prendre pour passer de l'évaluation de la situation (module 2) à la définition d'un plan d'action pour un programme de promotion du

casque. Les sections suivantes examinent plus en détail les différentes composantes d'un tel programme à inclure éventuellement dans le plan d'action. Mais, pour commencer, la figure 3.3 trace les grandes lignes d'un programme d'action.

**NOTE****Qui paie? Investir dans les programmes de promotion du casque**

Les gouvernements et les décideurs doivent comprendre qu'un programme de promotion du casque nécessite un investissement considérable, mais qu'il peut rapporter beaucoup sur le plan économique et présenter des avantages globaux pour la société, par la réduction des frais médicaux. Les analyses coûts-avantages qui montrent quantitativement que le financement d'un programme de promotion du casque « est d'un bon rapport » peuvent être très utiles pour réunir un soutien politique autour d'une initiative pour le port du casque. Si ces études n'ont pas été réalisées dans un pays, on devra peut-être s'en remettre à des données ou à des exemples de pays similaires et intégrer une analyse coûts-avantages dans l'évaluation du projet de programme de promotion du casque (voir le module 4).

### 3.2.8 Assurer la viabilité du programme

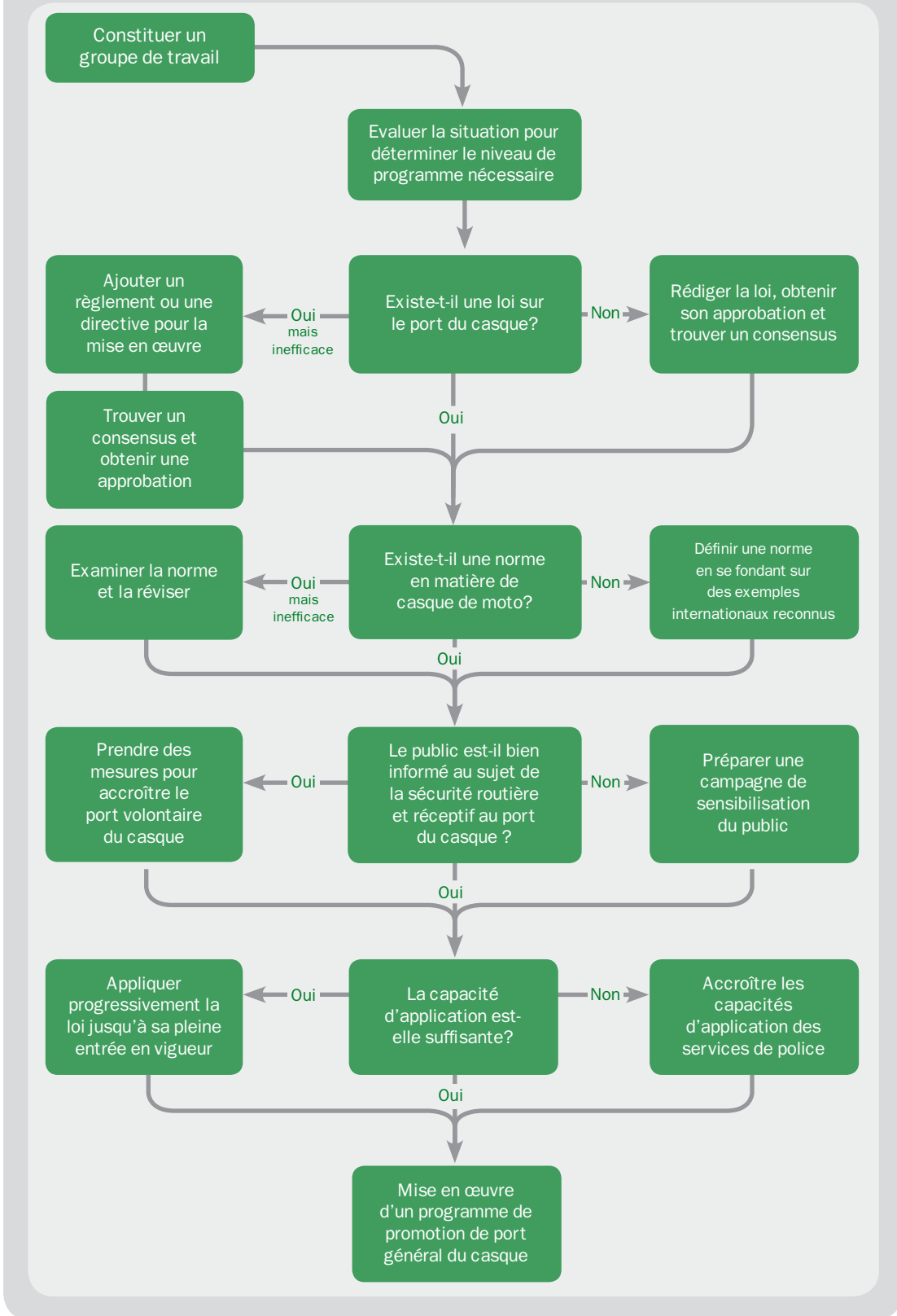
La viabilité d'un programme de promotion du casque est essentielle pour que ses retombées persistent. Il est donc important, lorsque l'on prépare le plan d'action, de prévoir les besoins financiers à plus long terme et la possibilité de renforcer tout élément de communication dudit programme. Ainsi, par exemple, si le projet a notamment pour objectif de mieux faire appliquer une loi sur le port du casque, il faut penser à prévoir la capacité d'application au-delà d'une courte campagne, et il faut faire en sorte que la stratégie d'application soit durable – avec des fonds annuels pour financer la capacité opérationnelle de la police de la route. Les résultats doivent être maintenus et les programmes futurs doivent viser à un taux d'observation de la loi supérieur.

Pour réussir à mettre en œuvre un programme durablement, il faut aussi en évaluer les éléments pour savoir ce qui marche et ce qui ne marche pas (voir le module 4). Les résultats de cette évaluation devraient être utilisés dans la conception et l'exécution d'activités futures.

**Tableau 3.5 Définir les indicateurs et les mesures de surveillance**

Activité	Indicateur(s) de surveillance	Mesures à prendre si la surveillance donne à penser que l'activité n'atteint pas son but
<p>Informer davantage le public sur la loi en matière de port du casque</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nombre et fréquence des messages publicitaires dans les médias</li> <li>• quantité de commentaires du public cible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• faire en sorte que les messages et les histoires diffusés dans les médias soient plus persuasifs</li> </ul>
<p>Accroître la capacité d'application de la loi de la police</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• taux de port du casque</li> <li>• superficie du secteur d'application de la loi</li> <li>• nombre de contraventions dressées</li> <li>• ratio police de la route-motocyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmenter les effectifs de la police de la route</li> <li>• changer les secteurs d'application de la loi</li> <li>• améliorer la façon dont sont dressées les contraventions et collectées les amendes</li> </ul>
<p>Préparer une campagne de sensibilisation à la sécurité routière et au port du casque</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• degré de sensibilisation à la sécurité routière</li> <li>• degré de connaissance de l'intérêt du port du casque</li> <li>• degré de connaissance de la loi en matière de port du casque et de son application</li> <li>• degré de connaissance des normes en matière de casques</li> <li>• changements de comportement observés (ou signalé par les intéressés)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• redéfinir le public cible</li> <li>• redéfinir le ou les messages</li> <li>• évaluer le moyen de transmission des messages et le changer si nécessaire</li> </ul>

**Figure 3.3** Aperçu de la conception d'un programme d'action



### 3.3 Comment élaborer et appliquer une loi sur le port du casque

Une loi a pour objectif général de rendre le port du casque universel mais l'élaboration de cette contribuera aussi à d'autres activités, comme l'application de la loi dans la pratique. De plus, le processus devrait renforcer le consensus public quant à la nécessité d'une loi sur le port du casque.

#### 3.3.1 Elaborer la loi

Dans la plupart des cas, une loi rendant le port du casque obligatoire supposera d'ajouter une disposition à une loi existante – partie d'une politique en matière de santé ou d'un code de la route. Parfois, cependant, un tout nouveau texte de loi sera nécessaire.

Plusieurs mesures doivent être prises dans l'élaboration d'une loi qui rendra le port du casque obligatoire. Il faudra, entre autres, évaluer la législation en place (voir le module 2) et, s'il est nécessaire de l'améliorer, il faudra confirmer que les autorités responsables seront en mesure de bien appliquer la nouvelle loi (voir la figure 3.4).

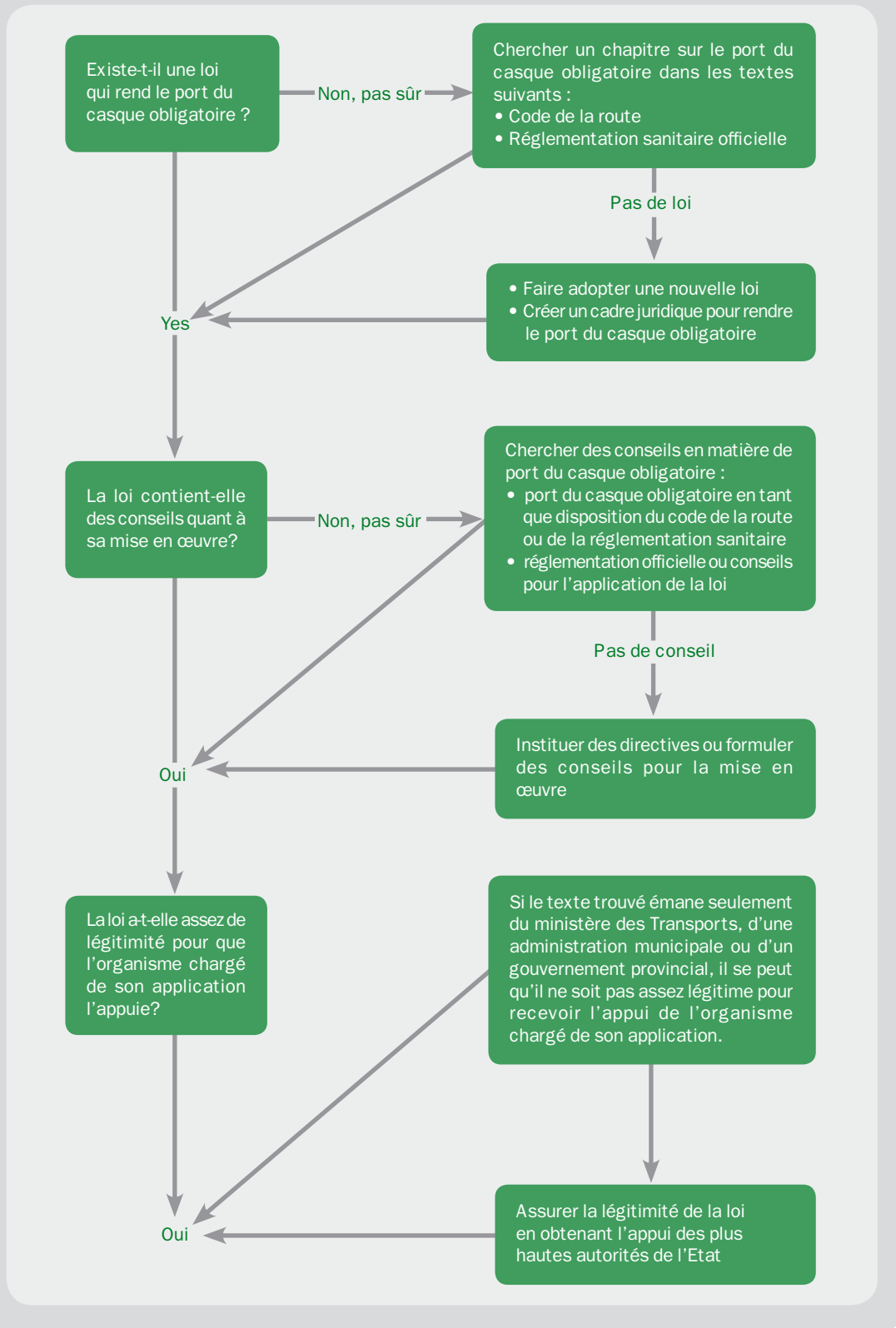
Lorsque l'on élabore une loi rendant le port du casque obligatoire, la liste de contrôle suivante est un bon guide :

- Evaluer l'état des textes de loi afin de déterminer la portée de la loi existante, le cas échéant (module 2).
- Déterminer si une nouvelle loi doit être rédigée ou une loi existante révisée.
- Décider de la portée de la loi.
- Repérer les organismes publics qui s'investiront le plus dans l'application de la loi.
- Veiller à ce que les organismes publics puissent mettre en œuvre la loi et la faire respecter.

Une fois l'état des textes de loi courants évalué, il faudra déterminer le principal objet de l'élaboration de la loi, qui sera probablement, entre autres, un des suivants :

- remédier à l'absence de loi;
- renforcer une loi existante;
- guider et soutenir davantage dans l'application de la loi;
- conférer plus de légitimité de la loi, afin que les autorités responsables puissent l'appliquer efficacement.

La plupart des pays à revenu élevé se sont dotés d'une loi rendant le port du casque obligatoire. Dans certains pays, comme les Etats-Unis d'Amérique ou l'Inde, la question relève de la compétence des différents Etats ou provinces. La loi sur le port du casque devrait correspondre à la situation d'un pays. Cependant, il peut être utile de commencer par examiner des exemples d'autres pays. Le tableau 3.6 présente des exemples de libellés de loi en la matière dans un certain nombre de pays.

**Figure 3.4** S'informer sur l'état des textes de loi

### 3.3.2 Faire adopter une loi et la mettre en œuvre

Le degré de complexité entrant dans l'adoption d'une loi qui rend le port du casque obligatoire dépend de la situation législative. Pour une efficacité maximale, la loi sur le port du casque doit bénéficier du ferme soutien des plus hautes instances de l'Etat, car cela dit à la société que le port du casque et la sécurité routière sont des questions nationales vitales.

Il est important, pour s'assurer de ce type de soutien, que le groupe de travail ait repéré les principaux acteurs qui doivent appuyer cette loi, ainsi que ceux dont l'appui sera nécessaire pour sa mise en œuvre. Ces facteurs doivent être énoncés dans le plan d'action.

Le groupe de travail est un élément essentiel dans la promotion et l'approbation de la loi. Les membres du groupe qui sont fonctionnaires, décideurs ou spécialistes de la prévention des traumatismes seront les plus influents pour ce qui est de convaincre autrui de la nécessité d'une loi.

Les questions suivantes sont à examiner lorsque l'on fait adopter une nouvelle loi :

- Quels seront les organismes les plus efficaces et les plus influents dans la mise en œuvre de la loi?
- La loi prévoit-elle de doter les organismes des capacités voulues?
- Le projet de loi est-il bien libellé, de manière à être appuyé?
- Quelles sont les sanctions prévues pour motocyclistes en infraction avec la loi? Ces sanctions sont-elles appropriées et ont-elles des chances d'être efficaces?
- La loi est-elle conforme à l'éthique? (voir l'encadré 3.3)

Souvent, il sera bien plus difficile de mettre en œuvre la loi que de la faire adopter, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu moyen. Il est donc essentiel de donner des orientations sur la mise en œuvre. Il se peut qu'elle doive être progressive, auquel cas, les zones où le casque est peu porté et où les taux d'accidents de la route sont élevés, devraient être celles choisies pour commencer la mise en œuvre. Par exemple, au Vietnam, une loi nationale impose le port du casque de moto. Elle a d'abord été appliquée à la circulation sur les routes nationales, tandis que celle sur les artères urbaines en était exemptée. C'est l'administration locale de chaque ville et province qui décide d'appliquer ou non la loi aux artères urbaines, ce qui fait que le port du casque est obligatoire dans certaines provinces et sur certaines artères urbaines, mais pas ailleurs. Dans d'autres pays, des exemptions s'appliquent parfois selon le type de deux-roues. Dans certaines provinces indiennes, les usagers de scooters de petite cylindrée sont exemptés du port de casque.

### ENCADRE 3.3 : Arguments d'ordre éthique autour quant à l'adoption de lois rendant obligatoire le port du casque à vélo

Des données probantes plus claires sur l'efficacité des casques apparaissant, l'attention se reporte sur les avantages de la loi sur le port du casque à vélo. Plusieurs pays obligent les cyclistes à porter un casque, mais dans certains, la question est controversée. Quatre principes (à savoir de bienfaisance, de non-malfaisance, d'autonomie et de justice) fournissent un cadre utile pour examiner les questions éthiques qui se posent (8).

Lorsque l'on évalue l'éthique d'un programme de promotion de la santé, il est important de poser certaines questions, par exemple, de se demander si l'objectif du programme est bon, si celui-ci est bien atteint et si cela se fait dans le respect des valeurs de la population cible.

Manifestement, il est bon de vouloir prévenir des traumatismes crâniens et cet objectif est conforme à la promotion du vélo, activité bénéfique pour la santé. Un programme de promotion de la santé tel que la réglementation du port du casque à vélo peut certes être bénéfique au niveau individuel, mais le principal objectif est généralement de réduire le risque pour la population en ce qui concerne un problème de santé donné. Il se peut, en fait, que l'individu soit un peu moins bien loti dans un premier temps (comme avec les campagnes de vaccination, par exemple). Donc, si la société y gagne un avantage global et si quelques personnes en tirent aussi parti (en ne souffrant pas de traumatisme crânien), la plupart des gens échangent un léger désagrément, peut-être aussi des dépenses, contre un risque réduit de voir se produire un événement déjà improbable. On peut faire valoir qu'il y a de bons motifs, mais quelque peu paternalistes, reposant sur une idée de justice, à faire ce choix collectivement au lieu d'individuellement.

Les détracteurs de ces lois, cependant, soulignent que la réduction du nombre absolu de cyclistes tués ou subissant des traumatismes crâniens graves s'explique, du moins en partie, par une baisse du nombre de cyclistes mêmes. Comme il est démontré que la pratique régulière du vélo est très bénéfique pour la santé et que les avantages l'emportent largement sur le risque de traumatismes, il est compréhensible qu'une loi qui entraîne une réduction de cette pratique soit jugée préoccupante. Cependant, des inquiétudes similaires se sont exprimées avant que le port du casque devienne obligatoire pour les motocyclistes. Bien qu'impopulaire au début, la loi n'a probablement eu aucun effet à long terme sur l'utilisation des motocycles. Les données probantes disponibles laissent penser qu'une loi obligeant à porter un casque à vélo n'entraînera pas non plus de réduction durable de l'utilisation des bicyclettes, et il est donc probable qu'elle atteindra ses objectifs.

**Autonomie :** Un des arguments les plus forts contre la loi est qu'elle constitue une atteinte injustifiée aux droits et libertés des cyclistes. Tout en admettant que la loi limitera forcément l'autonomie, ses partisans rappellent

les précédents que sont la réglementation de l'éclairage des véhicules, des limites de vitesse, du port du casque de moto et de la ceinture de sécurité dans de nombreux pays, en soulignant que toute atteinte à l'autonomie est minime.

De plus, il y a un argument selon lequel, vu les données probantes, la plupart des gens choisiraient rationnellement de porter un casque et conviendraient qu'il existe de bons motifs sociaux pour encourager à porter un casque à vélo. Toutefois, les gens savent aussi qu'il est souvent difficile de faire ce qui est dans son propre intérêt sans encouragement extérieur. Il est donc approprié, dans des sociétés démocratiques, de recommander une loi comme choix collectif autonome en faveur d'un genre d'encouragement extérieur.

**Justice :** Il est important de considérer à la fois la justice du point de vue de la procédure et la justice sur le fond. D'un point de vue procédural, il y a trois principes importants :

- La loi doit être cohérente. Si un principe est appliqué dans un domaine, il devrait l'être de façon équivalente dans tous les domaines équivalents.
- La loi doit être appliquée de manière équitable – autrement dit, après des consultations publiques approfondies et un débat lui aussi approfondi au parlement ou dans un autre organe législatif du pays.
- La loi doit être appliquée de manière équitable – autrement dit, pas de façon arbitraire, et avec des pénalités pour les « contrevenants » correspondant au cas

Sur le fond, il est nécessaire de se demander si, globalement, les avantages collectifs, et les retombées locales pour les autres usagers de la route, l'emportent sur les vives revendications d'autonomie individuelle. L'avantage est principalement social – le coût réduit pour les services de santé ou les souscripteurs d'assurances. On peut soutenir que chacun a en quelque sorte le devoir par rapport à ses concitoyens de prendre la responsabilité de sa propre santé et que, parfois, ce devoir peut être imposé.

**Conclusion :** En résumé, il existe des arguments solides pour rendre légalement obligatoire le port du casque à bicyclette dans la mesure du possible. Ils sont vaguement paternalistes en ceci qu'ils donnent la priorité aux coûts sociaux et aux risques individuels sur l'autonomie individuelle, mais ils sont conformes à la majorité des autres lois de prévention des traumatismes actuellement en place.

**Remerciements :** Cette contribution est tirée d'une publication antérieure dont Sheikh et des collègues sont coauteurs (9).

**Tableau 3.6 Libellé de textes de loi relatifs aux casques de moto dans différents pays****BRESIL***Texte:*

- a) Les conducteurs de motocycles, de scooters et de bicyclettes motorisées ne sont autorisés à circuler sur les routes que :
- s'ils portent un casque de protection avec une visière ou des lunettes de protection;
- b) Les passagers de motocycles, de scooters et de bicyclettes motorisées ne peuvent être transportés que :
- s'ils portent un casque de protection;
- c) Quiconque conduit un motocycle, un scooter ou une bicyclette motorisée :
- sans casque de protection avec visière ou lunettes de protection et sans vêtements répondant aux normes et aux spécifications approuvées par le Code de la route brésilien (CONTRAN);
  - en transportant un passager qui ne porte pas de casque de protection, comme le prévoit le paragraphe précédent, ou en dehors du siège supplémentaire situé derrière le conducteur ou dans une voiture latérale;

## Commet:

- \* une infraction – très grave et s'expose à
- \* une sanction – amende ainsi qu'à une suspension de son permis de conduite
- \* et à une mesure administrative – retrait du permis de conduire

*Source*

- a) Article 54, paragraphe 1 du Code de la route brésilien, 1997
- b) Article 55, paragraphe 1 du Code de la route brésilien, 1997
- c) Article 244, paragraphes 1 et 2 du Code de la route brésilien, 1997

**CHINE***Texte:*

Les conducteurs et les passagers de véhicules motorisés en marche boucleront leur ceinture de sécurité, conformément aux dispositions, et les conducteurs et passagers de motocycles porteront un casque de protection, conformément aux dispositions.

*Source*

Article 51. Code de la route de la République populaire de Chine. Date de délivrance 28-10-2003. Décret de la République populaire de Chine (n° 8)

**INDE***Texte:*

Chapitre VIII, article 129. Port d'un casque de protection

Tout conducteur ou passager (autrement que dans un side-car, sur un motocycle de toute catégorie ou description) portera<sup>1</sup>, dans les lieux publics, [un casque de protection conforme aux normes du Bureau des normes indiennes] :

SOUS RESERVE que les dispositions à ce sujet ne s'appliquent pas à une personne qui est sikh, s'il porte un turban alors qu'il conduit un motocycle ou en est passager dans un lieu public :

SOUS RESERVE ÉGALEMENT que le gouvernement de l'Etat peut, par ce règlement, prévoir des exceptions qu'ils estiment utiles.

Explication : S'entend par « casque de protection » un casque qui –

- (a) par sa forme, ses matériaux et sa fabrication, devrait assurer à la personne qui conduit un motocycle ou en est passager une certaine protection contre des traumatismes en cas d'accident;
- (b) est bien attaché sur la tête de celui qui le porte par des courroies ou d'autres dispositifs de fixation ou d'attache fournis sur le casque.

## COMMENTAIRES

Le port du casque obligatoire pour les usagers de deux-roues repose sur un fondement rationnel qui prend en considération la proportion alarmante d'accidents de la route impliquant des usagers de deux-roues. Cette politique est non seulement rationnelle mais aussi dans l'intérêt général du public, car les statistiques révèlent que les deux-roues sont plus nombreux sur les routes et qu'il faut tenir compte des problèmes de transport et de l'aspect économique du coût. – K. Veeresh Bahsu c. UOI AIR 1994 Kar. 56.

<sup>1</sup> Remplacé par la Loi 54 de 1944, w.e.f.14-11 – 1944.

**Source**

Indian Motor Vehicles Act, 1988. Modifié par le Motor Vehicles (Amendment) Act, 2001. Commercial law publishers (Inde), pvt. Ltd, New Delhi.

**NEPAL****Texte:**

130 La ceinture de sécurité doit être bouclée et le casque, porté lorsque l'on conduit un véhicule.

- (1) À bord des catégories de véhicules prescrites, le conducteur et le passager avant doivent boucler leur ceinture de sécurité.
- (2) Le conducteur d'un motocycle et d'autres deux-roues similaires, ainsi que les passagers de tels véhicules, doivent porter un casque.

**Source**

Annexe 2 Extraits de la Loi sur les véhicules et la gestion des transports de 1993 2 (traduction officieuse) dans Sharma, GK. Road Traffic Injuries in Nepal: current situation and an agenda for action. 2005. NIIP-National Institute for Injury Prevention, Katmandou, Népal. Source principale (en népalais) : Ministry of Law Justice and Parliamentary Affairs: Nepal Rajpatra Vol. 42 No. 52 (Extraordinary), Pousha 22, 2049 and , Nepal Rajpatra Vol. 43 No. 28 (Extraordinary), Bhadra 9, 2050. (First Amendment)

**QATAR****Texte:**

Les conducteurs de motocycles et de bicyclettes et les personnes qu'ils transportent, doivent porter sur la tête un casque conçu à cette fin (l'amende pour « défaut de port de casque spécial » est de 200 QR).

**Source**

Article 37, Code de la route du Qatar (13–1998). Direction de la circulation routière et ministère de l'Intérieur du Qatar. Cette loi s'applique dans les autres pays du Conseil de coopération des Etats arabes du Golfe, c'est-à-dire l'Arabie saoudite, le Koweït, Bahreïn et Oman. Arabian Gulf Countries, Saudi, Kuwaiti, Bahraini, Oman.

2 Regmi Research (Private) Ltd., Katmandou, 15 avril 1998

**SOUTH AFRICA****Texte:**

Port obligatoire du casque de protection

- (1) Nul ne conduira un motocycle, un tricycle ou un quadricycle motorisé ou n'en sera passager ou passager du side-car attaché à un motocycle, sur une route publique, s'il ne porte pas de casque de protection –
  - (a) spécialement conçu pour être utilisé avec un tel cycle;
  - (b) qui soit à sa taille et dont la mentonnière est correctement bouclée sous le menton.
 Veuillez noter qu'une personne peut conduire un motocycle équipé de ceintures de sécurité si le conducteur et les passagers portent ces ceintures, sans porter de casque. Les articles (2), (3) et (4) n'ont pas été ajoutés ici. Ils concernent les passagers, les cycles et la mise en circulation de motocycles pour lesquels le port du casque n'est pas exigé.

**Source**

Règlement 207, National Road Traffic Act, Act 93 of 1996, modifié. L'extrait est tiré de la réglementation

**ROYAUME-UNI****Texte:**

67. Sur tous les trajets, le conducteur d'un motocycle, d'un scooter ou d'un cyclomoteur et le passager monté à l'arrière DOIVENT porter un casque de protection. Les casques DOIVENT être conformes au Règlement et ils DOIVENT être bien attachés. Il est conseillé également de porter une visière, qui DOIT être conforme au Règlement. Envisagez de porter des protecteurs d'oreilles. Des chaussures solides, des gants et des vêtements appropriés peuvent aider à vous protéger en cas de chute.

**Source**

Laws RTA 1988 articles 16 et 17, et MC(PH)R, modifié par Règlement 4, et RTA article 18 et MC(EP)R modifié par Règlement 4 ([www.highwaycode.gov.uk/](http://www.highwaycode.gov.uk/)).



### Le Vietnam amène les intervenants à s'investir

En 1993, l'administration municipale de Ho Chi Minh Ville, au Vietnam, a adopté une directive rendant le port du casque obligatoire sur son territoire. Le Code de la route ne prévoyait pas, parallèlement, d'obligation légale de porter un casque. De plus, l'administration municipale s'est heurtée à l'opposition du Comité populaire local, qui contestait son droit de faire appliquer la directive. Il lui manquait aussi l'appui de la police, nécessaire pour faire respecter la mesure. Cette première tentative de promotion du port du casque a donc échoué par manque d'engagement de la part des plus hautes instances de l'Etat, des autorités policières et du public en général.

Résultat, le ministère des Transports a consulté les intervenants et proposé d'ajouter au Code de la route de 2001 une « disposition relative au port du casque ». Quand elle a été adoptée par l'Assemblée nationale, elle bénéficiait déjà d'un soutien général. A partir de là, il est devenu beaucoup plus simple d'appliquer la politique.

Il peut être nécessaire de prévoir certaines exemptions aux lois sur le port du casque, pour des motifs valables relatifs à l'âge ou à la culture. Il se peut, par exemple, que l'on doive exempter les jeunes enfants du port du casque, s'il n'en existe pas à leur taille. De même, les membres de groupes religieux particuliers qui portent une coiffe traditionnelle ne permettant pas de porter un casque, pourraient aussi faire l'objet d'une exemption, selon les circonstances.

Passer de l'adoption d'une nouvelle loi à sa pleine application demande généralement du temps. Le respect de la loi devrait se renforcer graduellement, par étapes planifiées.

Cependant, il est à noter que la mise à exécution progressive d'une loi et le fait de prévoir certaines exemptions suscitent des interrogations quant à l'application de ladite loi. L'application peut demander plus de temps et se révéler plus difficile si elle présente des différences locales ou si certaines personnes en sont exemptées.



A Delhi, en Inde, les femmes qui sont passagers arrière sont exemptes de la loi, tout comme les sikhs.

© P. Virot

**NOTE****Rendre le port du casque obligatoire ou pas à bicyclette**

Adopter ou pas une loi sur le port du casque à bicyclette est un sujet qui divise le milieu de la santé publique ainsi que les personnes qui participent à l'application des programmes de sécurité routière. En bref, le groupe favorable au port du casque à vélo fonde très majoritairement son argument sur un grand point, à savoir qu'il est prouvé scientifiquement qu'en cas de chute, le casque limite considérablement le traumatisme crânien (voir le module 1). Le groupe opposé au port du casque fonde le sien sur des questions plus diverses pour lesquels les données probantes sont conflictuelles, comme le fait que le port du casque obligatoire décourage de faire du vélo, que la théorie de neutralisation du risque nie les gains sur le plan de la santé, que les études scientifiques sont défectueuses et que c'est l'environnement routier qu'il faut améliorer globalement (voir l'encadré 3.3).

**3.3.3 Etablir un calendrier de mise en application de la loi**

Il est important d'établir un calendrier adapté pour la mise en application de la loi. Il faut s'assurer que le public est bien informé afin que les chances de succès de la loi soient optimales. Le calendrier de mise en œuvre jusqu'à la pleine application et aux sanctions en cas d'infraction peut s'étaler sur deux ou trois mois comme sur plusieurs années. Cela dépendra de la situation, et il faut le préciser dans le plan d'action général. De même, les indicateurs qui seront utilisés pour évaluer cet élément du programme doivent figurer dans le plan.

**NOTE****Application progressive d'une loi sur le port du casque**

En Thaïlande, la Loi sur le port du casque de 1994 a été appliquée à Bangkok 90 jours après son adoption. Dans les provinces éloignées, elle l'a été au bout de 180 jours. Dans l'intervalle entre l'adoption et l'application, le public a été informé sur la question et sur le changement prochain de la loi ainsi que sur les pénalités en cas d'infraction.

**NOTE****Préparation à la mise en œuvre et à l'application d'une loi sur le port du casque**

Au Vietnam, les autorités ont étalé sur trois ans l'application progressive de la loi sur le port du casque adoptée par l'Assemblée nationale en juin 2001, dans le cadre du Code de la route. Les règlements prévoyant les pénalités et le mode de perception des amendes ont été pris en 2002 et 2003. Parallèlement, les effectifs de la police de la route ont été augmentés. En 2004, un plan d'application globale a été mis en œuvre dans certaines régions.

### 3.4 Comment définir et appliquer une norme en matière de casque

Cette section s'adresse aux praticiens et aux organisateurs de campagnes chargés de la conception et de la mise en œuvre d'un programme de promotion du casque. Elle vise donc à faire adopter des normes en matière de casque d'un point de vue général. Des spécialistes techniques devant procéder à un examen plus détaillé de ces normes.

#### 3.4.1 Adopter une norme

En général, un programme de promotion du casque a pour objectifs, entre autres, d'améliorer la qualité des casques utilisés. Le mieux pour cela est de s'assurer que tous les casques répondent à une norme de sécurité reconnue – dont il est démontré qu'elle est efficace pour ce qui est de réduire le nombre de traumatismes crâniens. La norme devrait aussi donner des assurances de qualité à l'utilisateur. Elle doit, bien entendu, convenir aux conditions de circulation et autres du pays et être assez souple pour permettre aux



#### **Le port de casques ne répondant pas aux normes**

Dans certains pays, bien que le port du casque soit obligatoire et que la loi soit appliquée, l'absence de norme en matière de casque signifie que les usagers de motocycles qui utilisent des casques de chantiers, des bombes d'équitation ou d'autres formes inappropriées de protection de la tête restent peut-être, en théorie, dans les limites de la loi.

Dans bien des pays, la proportion d'utilisateurs de motocycles portant des casques qui ne sont pas aux normes est élevée. Par exemple, dans une étude réalisée dans la région de Guangxi, en Chine, les deux tiers des près de 5000 motocyclistes observés portaient des casques qui ne répondaient pas aux normes (10).



fabricants de produire une gamme de modèles et de styles approuvés.

Le module 2 expliquait la nécessité de déterminer s'il existe une norme applicable dans la région visée par le projet et si cette norme est respectée. Voici quelques questions à se poser lorsque l'on définit, adopte ou révisé une norme en matière de casque :

- Existe-t-il une norme nationale?
- La norme nationale correspond-elle aux normes internationales?

- La norme est-elle appliquée et respectée par les fabricants et les distributeurs de casques?
- Les consommateurs sont-ils au courant de la norme?
- Les consommateurs préfèrent-ils des casques certifiés?

D'après les réponses aux questions posées, un certain nombre de mesures sont -possibles :

- **S'il n'existe pas de norme**, les normes régionales et internationales existantes devraient servir de guides pour les nouvelles normes. Il s'agit notamment du Règlement n° 22 de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) (voir l'encadré 3.4) ainsi que d'autres normes des pays plus motorisés. Si l'on définit ou adopte une norme, elle devrait tenir compte de la situation dans le pays en ce qui concerne la circulation – par exemple, sa composition, le fait que les deux-roues partagent ou pas la chaussée avec les quatre-roues et le nombre de véhicules non motorisés. Les aspects techniques devraient être confiés à des professionnels possédant des compétences spécialisées, mais en même temps, le groupe de travail devrait examiner d'autres normes existantes et en adopter les éléments qui conviennent à leur pays. En tout cas, il faudrait solliciter les commentaires de chercheurs et d'experts techniques travaillant dans la conception des casques.
- **Si la norme existante n'est qu'une norme industrielle**, les pouvoirs publics devraient en faire une norme nationale approuvée. Il faudrait aussi l'examiner pour déterminer si elle correspond bien à la situation actuelle en matière de circulation. Il faudrait consulter les fabricants de casques afin de s'assurer qu'ils sont au courant de la norme révisée et chercher leur soutien dans la production d'une gamme de modèles de casques qui répondent à la norme.
- **S'il existe une norme nationale mais que cette norme ne semble pas efficace**, il faudrait l'examiner. Il faudra notamment vérifier si elle est correctement réglementée, si elle tient compte des risques pour les motocyclistes, si elle incite à améliorer la qualité des casques et si les consommateurs la comprennent bien. Si la norme n'est pas efficace dans un de ces domaines, il faut prendre des mesures sans tarder. La norme doit être révisée ou il faut une meilleure collaboration entre les autorités et les fabricants de casques ou encore, il faut davantage informer le public sur les types de casque qui protègent le mieux.



#### Exemples de normes en matière de casques de moto

AS 1698 (Australie)	DOT FMVSS 218 (Etats-Unis d'Amérique)
CSA CAN3-D230-M85 (Canada)	TCVN 5756:2001(Vietnam)
Règlement 22 de l'UNECE (Europe)	TIS369-2539 (Thaïlande)
JIS T8133 (Japon)	MS1-1996 (Malaisie)
NZ 5430 (Nouvelle-Zélande)	SABS 799 or VC 8016 (Afrique du Sud)
BS 6658 (Royaume-Uni)	

### ENCADRE 3.4: Le port du casque en Europe : norme internationale pour les casques et les écrans

La Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) est chargée de mettre à jour la réglementation internationale en matière de sécurité pour tous les aspects de la sécurité routière, pour une application par ses Etats membres. Le Règlement n° 22 de l'UNECE – annexé à l'Accord de 1958 sur l'adoption de conditions uniformes d'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur – prévoit des conditions uniformes d'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour les conducteurs et les passagers de motocycles et de cyclomoteurs. [Dans la méthode d'« homologation uniforme », un échantillon d'un produit est soumis à un service d'homologation désigné aux fins d'essais et d'autorisation indépendants.] La



toute dernière révision de ce règlement, entrée en vigueur en février 2002, est appliquée par 36 Etats membres de l'UNECE plus la Nouvelle-Zélande.

Les casques homologués aux termes du règlement doivent avoir été soumis à des essais prescrits et porter une marque d'homologation apposée sur le casque de protection pour montrer qu'il est

conforme au Règlement n° 22. Un casque peut être muni de protège-oreilles et d'un protège-nuque. Il peut aussi être muni d'une visière amovible, d'un écran et d'une protection maxillaire. S'il est muni d'une protection maxillaire non intégrale, celle-ci devra porter sur sa surface extérieure l'inscription « Ne protège pas le menton contre les chocs » et/ou le symbole indiqué ici montrant que le menton n'est nullement protégé par ce dispositif.

Le règlement de l'UNECE précise qu'un casque ne doit pas modifier considérablement les facultés auditives de l'utilisateur et que la température ne doit pas s'élever de façon excessive dans l'espace compris entre l'espace entre la tête et la calotte. Pour éviter cette montée de température, des orifices d'aération peuvent être aménagés dans la calotte. De plus, le règlement stipule que tout casque de protection mis sur le marché doit porter de façon apparente une étiquette avec les mentions suivantes, rédigées dans la langue nationale ou au moins une des langues nationales du pays de destination : « Pour assurer une protection suffisante, ce casque doit être bien ajusté et solidement attaché. Tout casque qui a été soumis à un choc violent est à remplacer. »

Source : Pour télécharger le Règlement n° 22 de l'UNECE depuis Internet, aller à : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/22rv4f.pdf>.

#### 3.4.2 Principales considérations dans l'instauration de normes

Bien que les détails des normes en matière de casques de motocycle soient très techniques et qu'ils soient à préciser par des spécialistes du domaine, le groupe de travail devrait jouer un rôle à la fois consultatif et auxiliaire.

Lorsque que l'on fixe une norme en matière de casques de motocycle, il est important de tenir compte de la situation culturelle, climatique et de circulation locale, car ces facteurs influenceront sur la volonté des motocyclistes de porter un casque. Dans les pays nouvellement motorisés, la circulation est généralement mixte. Les motocyclistes doivent partager les routes avec les piétons et divers véhicules, y compris des charrettes tirées par des animaux, des voitures, des autobus et des camions. Ces diverses formes

de transport présentent toutes des dangers pour les usagers de motos et il faudrait y penser quand on étudie une norme.

Il faudrait aussi consulter les fabricants de casques afin de s'assurer qu'une norme n'est pas tellement draconienne qu'elle limite la production et la disponibilité. Il faudra tenir compte de leurs points de vue dans une norme qui permette d'avoir des casques à prix abordable, assurant une bonne protection et disponibles dans un éventail de conceptions. De plus, une norme devrait, bien entendu, tenir compte des préférences des usagers. Si elle n'autorise que la fabrication de casques intégraux, par exemple, elle sera impopulaire auprès des motocyclistes des pays tropicaux et subtropicaux.

Dans un certain nombre de pays, les contrefaçons, autrement dit de « faux » casques, sont courantes sur le marché. En plus du risque de blessure pour les utilisateurs de ces casques, leur vente se traduit par une perte financière pour les fabricants qui respectent les normes. Cependant, si une loi et une norme relatives au port du casque sont en place, la norme pourra servir à améliorer la qualité des casques produits par les fabricants aux normes. Il sera donc à l'avantage des usagers de motos et des bons fabricants de renforcer les contrôles de la qualité des casques et d'encourager les fabricants à produire des casques de meilleure qualité et plus abordables.

Il est important, quand on établit un calendrier dans un plan d'action, de réfléchir au moment optimal pour adopter et appliquer une norme en matière de casque. Par exemple,



#### **Le Vietnam et les normes en matière de casques**

Le cas du Vietnam montre comment un pays peut définir une norme en matière de casque de moto correspondant expressément à ses conditions climatiques et à sa circulation, tout en adhérant aux normes internationales. La norme originale du Vietnam en matière de casque (TCVN 5756:1993) limitait la certification aux seuls casques intégraux. Cette norme était inappropriée, étant donné la chaleur et l'humidité constantes dans le pays. Des casques plus pratiques, comme les demi-casques, ne répondaient pas aux spécifications types. Les gens se montraient donc réticents à porter des casques, ce qui empêchait le programme de promotion de port du casque de décoller. En 2001, la norme a été révisée. La norme TCVN 5756:2001 autorise à présent les casques à couverture partielle qui conviennent mieux. Fait important, elle autorise des orifices d'aération dans le casque. Les casques homologués peuvent donc être plus légers et plus ventilés, et donc plus agréables à porter – ce qui est important dans les climats chauds. La nouvelle norme correspond aussi au Règlement n° 22 de l'UNECE (voir l'encadré 3.4 plus haut) pour ce qui est des spécifications générales, des essais et de l'étiquetage.

un groupe de travail peut décider de développer une culture du port du casque avant d'ajouter des éléments pour imposer des normes en la matière. Si une norme est arrêtée trop tôt, les campagnes de promotion du port du casque ne pourront pas avoir lieu dans de nombreuses situations, à cause du manque de normes précises dans des pays entiers et de l'absence de mécanisme de vérification de ces normes. De plus, bien des lois sur les véhicules à moteur appliquées par les ministères des Transports parlent d'une loi en ce qui concerne le casque mais pas de normes.

**NOTE**

**Cyclisme en Nouvelle-Zélande**

Il est obligatoire de porter un casque à bicyclette en Nouvelle-Zélande. Ces casques doivent satisfaire à un ensemble de normes. Ils doivent être bien ajustés sur la tête, être de couleur vive ou recouverts d'un matériau réfléchissant, et ils doivent être attachés solidement sous le menton. Quiconque ne porte pas de casque, porte un casque non homologué ou ne porte pas son casque correctement est passible d'une amende maximale de 55 \$NZ.

**NOTE**

**Norme industrielle thaïlandaise TIS 369-1995 (2538)  
CASQUES DE PROTECTION POUR LES USAGERS DE VÉHICULES**

Cette norme peut aussi servir de point de référence. Elle couvre les sujets suivants :

- Portée
- Définitions
- Éléments
- Exigences (essais)
  - Absorption des chocs
  - Résistance à la pénétration
  - Rigidité
  - Solidité de la mentonnière et du dispositif d'attache
  - Souplesse de la visière
  - Marquage et étiquetage
  - Échantillonnage et critères de conformité

### 3.4.3 Spécifications générales des casques

Les normes internationales en matière de casques définissent souvent un casque comme se composant d'une coque extérieure rigide et d'une garniture intérieure déformable. Cependant, il n'est pas nécessaire qu'une norme précise qu'un casque doit être fait ainsi. Une bonne norme peut tout simplement définir le casque comme étant un *dispositif de protection conçu pour protéger la tête en cas d'impact*. Il est important d'arriver à une norme aussi globale que possible et d'éviter de restreindre la conception ou les matériaux utilisés.

Les matériaux du casque ne devraient pas beaucoup changer en vieillissant ou avec une utilisation normale. Ils ne devraient pas non plus s'abîmer en étant exposés aux conditions météorologiques – comme le soleil, la pluie ou encore des chaleurs ou des froids extrêmes. Le contact avec les cheveux, la peau ou la transpiration ne devrait pas influencer sur ces matériaux, qui devraient, de plus, être non toxiques et ne pas provoquer de réactions allergiques.

Les casques peuvent être munis de protège-oreilles ou de protège-nuque. Ils peuvent aussi avoir une visière détachable, un écran et couvrir le bas du visage.

Les casques devraient être conçus de manière à ne pas modifier dangereusement les facultés auditives ou visuelles de l'utilisateur. Ils ne devraient pas non plus être tels que la température risque de s'élever de façon excessive dans l'espace compris entre l'espace entre la tête et la calotte. Pour éviter cette montée de température, des orifices d'aération peuvent être aménagés dans la calotte.

Le casque devrait être maintenu en place par un système de rétention situé sous la mâchoire inférieure. Toutes les parties de ce système devraient être fixées de façon permanente au casque. La mentonnière devrait être réglable et dotée d'un système de rétention.

#### Essais

En soumettant tous les éléments principaux du casque aux essais voulus, on s'assurera que les produits répondent à des normes de qualité et de sécurité minimales (encadré 3.4). Voici des exemples de procédures d'essai utilisées pour déterminer les capacités de protection d'un casque. L'article correspondant à consulter dans le Règlement n° 22 de l'UNECE est indiqué entre crochets pour chaque cas.

- *Les essais de conditionnement* exposent les casques et leurs éléments à des températures basses et élevées afin de déterminer l'intégrité du produit [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphe 7.2].
- *Les essais d'absorption des chocs* déterminent la capacité d'un casque d'absorber des chocs lorsqu'il tombe en chute libre gardée sur une enclume fixe en acier. Un essai d'absorption des chocs est indispensable [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphe 7.3].

- *Les essais d'abrasion des saillies* sont effectués pour voir comment la coque extérieure bougera, se détachera ou glissera sous le choc [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphe 7.4].
- *Les essais de rigidité* déterminent la solidité d'un casque lorsqu'une charge est appliquée de part et d'autre dudit casque [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphe 7.5].
- *Les essais dynamiques* sont effectués sur le système de rétention, qui peut être endommagé, du moment qu'il reste possible de retirer le casque de sur la fausse tête [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphes 7.6 et 7.7].

Une bonne norme ne comprend pas forcément tous ces essais et peut se limiter à ceux qui garantissent le casque le plus efficace pour la situation en question et les risques particuliers auxquels sont confrontés les motocyclistes dans un endroit donné. Une norme appropriée tiendra aussi compte des capacités d'un pays en matière d'essais.

Si un type de casque comporte un *écran*, l'écran devrait être soumis à des essais. Un poinçon métallique devrait être utilisé pour déterminer si l'écran volera en éclats ou produira des éclats coupants en cas de choc [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphe 7.8].

La *mentonnière*, ou jugulaire, devrait faire d'objet d'essais pour le glissement, la résistance au frottement, l'ouverture involontaire par pression, la facilité d'ouverture et la durée de vie des mécanismes d'ouverture rapide [Règlement n° 22 de l'UNECE, paragraphes 7.9 à 7.11].

**NOTE****Adapter ou adopter une norme en matière de casque**

Comme l'explique l'encadré 3.4, les pays peuvent se servir de la norme de l'UNECE en matière de casques comme point de départ pour leur propre norme. Le Règlement n° 22 donne un aperçu des essais auxquels les casques et leurs éléments doivent tous être soumis avec succès. Cependant, les essais en question, même s'ils sont rigoureux, présentent aussi des inconvénients. Parce qu'il faut employer un accéléromètre triaxial pour la norme de l'UNECE, les méthodes d'essai décrites sont difficiles du point de vue technique et coûteuses à utiliser. Certains pays, dont la Thaïlande et le Vietnam, ont défini des normes pour lesquelles ils utilisent pour les essais un appareillage monorail plus facile à employer et moins cher.

La réglementation impose certaines responsabilités aux fabricants, entre autres pour ce qui est d'aviser les services compétents des changements apportés à un produit, et elle prévoit des sanctions en cas d'infraction. Elle stipule aussi que des renseignements sur la norme doivent être donnés aux utilisateurs et que des étiquettes d'avertissement doivent être apposées à l'intérieur des casques.



© S. Gerdmangkolgan

*Tous les casques de motocycle répondent aux normes nationales ou internationales.*

### ENCADRE 3.5: Comment améliorer les essais de casque : les essais de chocs obliques

Les traumatismes crâniens représentent le type le plus fréquent de blessures graves résultant d'accidents de motocycles. L'impact le plus courant à la tête dans un accident de moto est ce que l'on appelle un « choc oblique », où la tête a heurté une surface dure tangentiellement. Il est plus courant que le « choc purement radial », où la tête est allée heurter la surface directement, à un angle de 90°. Un choc oblique sur un casque entraînera une déformation du tissu cérébral six fois plus grande que lorsque la même force frappe un casque directement.

Les hématomes subduraux et les lésions axonales diffuses sont les traumatismes cérébraux graves les plus fréquents dans les accidents de motocycles. Ces deux types de blessures, qui se produisent quand des forces tangentielles viennent heurter le crâne, sont directement liés à l'accélération rotationnelle dans le cerveau.

La plupart des casques de protection qu'utilisent les motocyclistes sont mis au point pour répondre aux exigences des essais de contrôle des normes. Dans les essais existants, appelés « essais de choc », on laisse généralement tomber le casque sur une surface plane ou incurvée à un angle tangentiel par rapport à la surface du casque, ce

qui donne un choc radial à la tête (diagramme a). Cependant, comme nous l'avons déjà mentionné, ce type de choc direct ne se produit que dans une minorité de cas de traumatisme, tandis qu'environ 90% des traumatismes crâniens relevés chez les motocyclistes résultent d'un choc oblique à la tête. La plupart des essais de réglementation des normes de matière de casques ne tiennent pas compte d'une chute de motocycle suivie d'un choc oblique à la tête. Résultat, les casques protègent bien contre des chocs radiaux, mais la protection qu'ils offrent contre des chocs obliques reste à démontrer.

Des études récentes dans ce domaine ont conduit à élaborer un essai de choc oblique. Dans cet essai, on fait tomber une tête de mannequin casquée sur une surface inclinée, au lieu d'une surface plane (diagramme b). Comparé à l'essai de choc conventionnel, ce nouvel essai fait apparaître une déformation sensiblement accrue du tissu cérébral. Tous les essais de casque existants devraient donc être élargis de manière à inclure des normes pour des essais de choc conventionnels et des essais de choc oblique. On tiendrait ainsi compte de la plupart des chocs survenant réellement dans les accidents de motocycles, ce qui amènerait à améliorer les normes en matière de casque.

Source: 11, 12

Diagramme a:  
choc radial

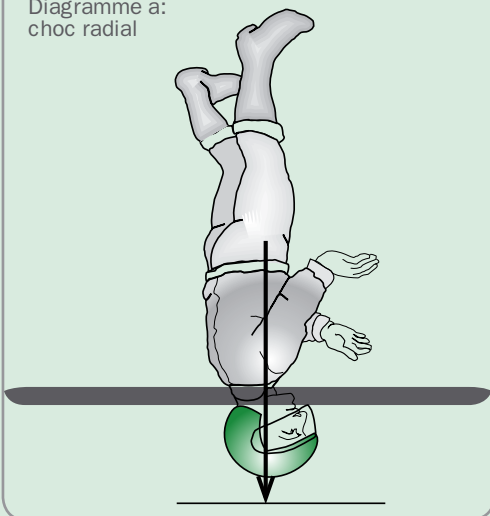
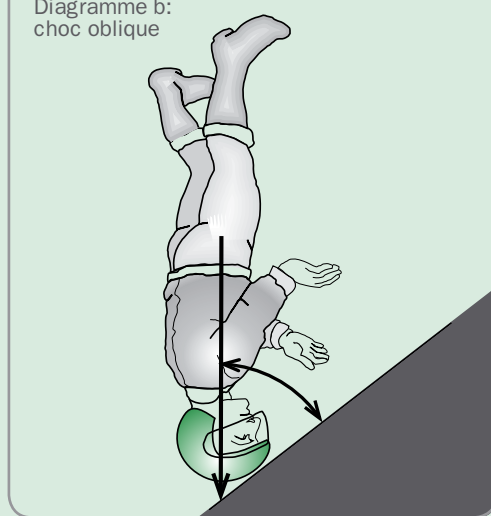


Diagramme b:  
choc oblique



## Homologation

Le processus d'homologation sert à faire respecter les normes. Par souci d'uniformité, il est recommandé d'utiliser la méthode d'« homologation type ». Dans cette méthode, un produit échantillon est soumis au service d'homologation désigné aux fins d'essais et d'autorisation indépendants. Si une norme vient d'être adoptée, les procédures d'essai du casque seront probablement confiées à un service d'homologation existant. Il s'agira très probablement d'un centre de normalisation du ministère des Sciences ou d'un centre d'essais du service des normes ou du bureau d'immatriculation des véhicules.

Une homologation type est recommandée, plutôt qu'une autocertification, car elle favorise une adhésion plus stricte à des normes uniformes. Par ailleurs, l'autocertification présente de plus risque de malhonnêteté de la part des fabricants sans principes.

En bref, voici une liste de contrôle utile lorsque l'on définit une norme en matière de casque de motocycle:

- Examiner la norme existante en matière de motocycle, le cas échéant.
- Déterminer s'il est nécessaire de réviser une norme existante ou s'il faut en définir une nouvelle.
- Examiner les obstacles courants au port du casque.
- Définir une norme qui permettra d'éviter des traumatismes crâniens.
- Décider d'une norme et l'inclure dans la loi nationale
- Etablir une procédure d'inspection par un organisme de réglementation et pour l'application de la nouvelle norme.
- Produire et diffuser des renseignements sur la nouvelle norme à l'intention des fabricants, des détaillants et du public.
- Etablir un calendrier pour donner le temps aux fabricants et aux détaillants de se conformer aux nouvelles normes.

## Conception des casques de motocycle

Si la fabrication de casques fait partie du programme de promotion du casque, il est important qu'ils soient conçus de manière à répondre aux toutes dernières normes et à correspondre à la situation locale. Le module 1 décrit les considérations qu'il faut avoir à l'esprit quand on conçoit un casque.

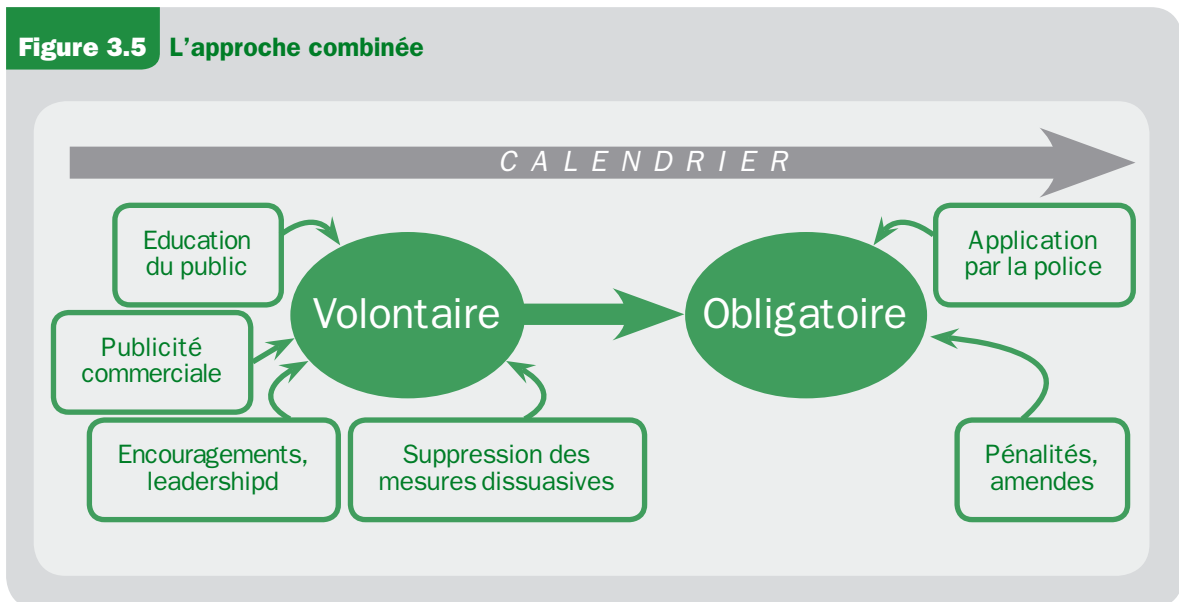


### 3.5 Comment faire en sorte que la loi soit mieux respectée

De nombreuses études montrent que le port du casque est le moyen le plus efficace de réduire le nombre de morts et la gravité des blessures à la tête chez les motocyclistes. Pour accroître le port du casque, cependant, il faut utiliser une approche combinée à laquelle participent divers secteurs et disciplines (voir la figure 3,5). Les efforts déployés pour convaincre les motocyclistes de porter un casque devraient viser à la fois à une utilisation *volontaire* et à une utilisation *obligatoire*.

Il est bon qu'un programme encourage des mesures volontaires pour accroître le port du casque avant de passer à des mesures obligatoires. La figure 3,5 montre comment les campagnes d'éducation du public, la publicité commerciale par des fabricants de casques, des initiatives utilisant des modèles (leadership) et des mesures d'incitation prises par les employeurs du secteur public et privé et par le gouvernement sont autant de moyens d'encourager le port du casque volontaire. Pour tirer parti de ces mesures, il faudrait avant tout informer le public de la loi à venir sur le port du casque, s'assurer que la police est équipée pour bien appliquer les nouvelles lois, et mettre en place un système de pénalisation pour les contrevenants.

**Figure 3.5** L'approche combinée



### **3.5.1 Mesures volontaires pour accroître le port du casque**

Voici des mesures auxquelles on peut recourir pour encourager le port du casque :

#### **Éducation du public**

On entend par éducation du public toutes les activités visant à faire de la publicité autour de questions telles que les normes en matière de casques, une nouvelle loi sur les casques et l'application des lois relatives aux casques, ainsi que l'ampleur des blessures graves subies par les motocyclistes dans les accidents de la circulation. Cette éducation comprend aussi des renseignements sur les avantages présentés par les casques et les raisons pour lesquelles en porter un devrait faire naturellement partie des réflexes des motocyclistes. Des modes de diffusion de ces renseignements sont décrits plus en détails à la section 3.6.

Les programmes éducatifs et d'information du public visant à encourager le port du casque à moto et à bicyclette peuvent :

- stimuler et renforcer les changements de comportement;
- accroître le soutien public;
- influencer sur les normes sociales et rendre le port du casque plus acceptable sur le plan social;
- créer un climat propice à l'adoption de lois et de politiques qui entraînent une augmentation du port du casque.

#### **Marketing commercial**

Le marketing commercial par les fabricants de casques et les détaillants peut jouer un rôle important pour ce qui est d'accroître le port du casque volontaire. Les études sur le comportement des consommateurs montrent aussi que la sensibilisation au casque peut se faire par le bouche à oreille et à mesure qu'il devient plus courant dans une société.

#### **Initiatives utilisant des modèles**

En utilisant certains modèles, on peut inciter les gens à porter un casque avant l'adoption de la loi. Les modèles choisis dépendront du groupe visé par la campagne. Il peut s'agir de jeunes - qui constituent généralement une forte proportion des conducteurs et passagers de motos. Dans ce cas, les modèles que l'on voit porter en public des casques de moto à la mode pourraient être des chanteurs connus, des vedettes de cinéma ou de télévision ou des sportifs célèbres. Pour un autre groupe cible, les modèles pourraient être d'éminents professionnels, des médecins ou des hommes d'affaires qui ont réussi.

#### **Mesures d'encouragement des employés**

Les employeurs des secteurs public et privé peuvent jouer un rôle majeur dans la promotion du port du casque en faisant en sorte que l'on voie leurs employés porter un casque pour venir au travail et pour rentrer chez eux (voir la Note à la page 95). En

dehors du bien public, il est bon pour les entreprises d'être considérées comme de « bons employeurs » parce qu'elles ont mis en place des programmes de port du casque pour leur personnel. Ce système peut se révéler très efficace dans les pays où la plupart des employés vont au travail en motocycle.

Les employeurs peuvent encourager ainsi leur personnel à porter le casque :

- des casques subventionnés pour les employés et les membres de leur famille;
- une mention de l'employé dans le bulletin de l'entreprise;
- des articles promotionnels de l'entreprise, plus d'autres cadeaux et prix;
- des billets pour des loteries spéciales. Par exemple, ceux qui portent un casque peuvent y participer;
- certaines entreprises considèrent le port du casque comme un plus dans les examens de fin d'année et dans l'attribution de primes;
- une condition d'emploi (inscrite dans le règlement de l'entreprise), ce qui peut être considéré comme une situation semi-volontaire, puisque la personne peut choisir de ne pas travailler pour une entreprise qui a cette clause dans son règlement.



#### **Des entreprises du secteur privé en campagne pour le port du casque**

Comprenant l'importance d'une population active en bonne santé et la perte de productivité potentielle lorsque des employés ont des accidents de la route, nombre d'entreprises vietnamiennes ont commencé à appliquer des politiques afin que leur personnel porte plus le casque. Il s'agit, entre autres, d'un mélange de mesures volontaires et obligatoires. Par exemple, certaines entreprises fournissent des casques à tout leur personnel, tandis que d'autres en fournissent aussi qui répondent aux normes nationales aux membres de la famille de leurs employés. En plus des « carottes », les entreprises prévoient des « bâtons ». Les employés qui ne portent pas de casque pour venir au travail ou en repartir reçoivent d'abord un avertissement verbal, puis des avertissements écrits en cas de récidive. Parfois, l'importance de cette politique de l'entreprise est renforcée par un système qui pénalise les superviseurs plus que le personnel subalterne en cas de défaut de port de casque.

#### **Mesures gouvernementales : encourager et supprimer les mesures dissuasives**

Des mesures gouvernementales peuvent beaucoup contribuer à améliorer le port du casque. Il peut s'agir de mesures incitatives à l'intention des fabricants de casques, ou des utilisateurs de casques, ou de réduire des mesures dissuasives en place. Par exemple, dans un pays où beaucoup d'enfants sont passagers sur le motocycle de leurs parents, comme c'est le cas dans nombre de pays asiatiques, le gouvernement pourrait mettre en place un programme pour subventionner l'achat de casques de motocycle pour les

**NOTE**

**Mesures prises à Victoria pour encourager le port du casque**

Entre 1984 et 1989, l'Etat de Victoria, en Australie, a organisé sept campagnes de rabais sur le prix des casques. Chaque fois, les acheteurs de casques de vélo aux normes, de fabrication australienne, pouvaient présenter une demande de remboursement de 10 AUD. Les quelque 180 000 demandes présentées ont donc coûté à cet Etat 1,8 million de AUD. La campagne de rabais représentait un volet important dans un programme très fructueux qui s'est traduit par une augmentation spectaculaire du taux de port du casque et par une baisse correspondante des traumatismes crâniens et des accidents mortels.

enfants scolarisés. La Note à la page 96 montre un exemple de mesures d'encouragement gouvernementales pour accroître le port du casque à bicyclette.

Ce qui dissuade financièrement les consommateurs de porter des casques, c'est généralement leur coût élevé. En général, ces freins sont « cachés » au consommateur et intégrés dans diverses taxes et droits (par ex., la taxe de vente, la taxe à la valeur ajoutée, les droits à l'importation) et le résultat en ce qui concerne le port du casque n'est habituellement pas délibéré. Le temps et l'argent nécessaires pour se rendre dans les magasins ou les garages qui vendent des casques peuvent aussi avoir un effet dissuasif sur les consommateurs.

Régler la question des éléments dissuasifs dans le cadre d'une campagne de promotion du casque, en faisant pression pour obtenir que les casques soient exempts de taxes, ou augmenter le nombre d'endroits où l'on peut en acheter peut avoir une incidence majeure sur le port du casque, en particulier en réduisant le prix final facturé au consommateur.

Evaluer le coût et les besoins pour ce qui est d'approvisionner le marché en casques est une bonne façon de révéler tout frein et donc de trouver les mesures à prendre pour en atténuer l'incidence.

### **3.5.2 Mesures obligatoires pour accroître le port du casque**

Les organismes publics, en particulier ceux qui participent au groupe de travail, devraient montrer l'exemple et rendre le port du casque obligatoire pour leur propre personnel, dans les contrats d'emploi. Sont inclus dans ces organismes les ministères des Transports et de la Santé ainsi que les services de police.

### ENCADRE 3.6: **Politique en matière de port du casque dans le cadre du travail au Cambodge**

Bien que les motocycles représentent plus de 75% du parc de véhicules au Cambodge et environ 90% de celui de la ville de Phnom Penh, peu d'usagers sont casqués. Depuis 2002, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) soutient une initiative de promotion du port du casque à Phnom Penh. Plusieurs ministères cambodgiens, la police et quelques organisations non gouvernementales participent à cet effort concerté. Le projet, qui est coordonné conjointement par Handicap International et le ministère de la Santé du Cambodge, comprend une campagne médiatique, une loi sur le casque ainsi que des politiques de promotion du port du casque pour prévenir des accidents du travail.

Le volet du projet relatif au port du casque dans le cadre du travail vise à encourager le personnel des organismes publics, des organisations non gouvernementales et des organismes des Nations Unies à montrer l'exemple en adoptant, en appliquant et en suivant des politiques qui

obligent leurs employés à porter un casque quand ils conduisent des motocycles. Le bureau de l'OMS au Cambodge a demandé à Handicap International de rendre visite à plusieurs institutions pour promouvoir la sécurité routière et élaborer des politiques appliquées à l'échelle de l'organisation en la matière.



© Handicap International, 2004

*Des motocyclistes de Handicap International portant des casques réglementaires à Phnom Penh.*

#### **Faire connaître la loi sur les casques**

Les motocyclistes devraient être prévenus longtemps à l'avance de la loi qui se prépare et informés de la façon dont les lois sont appliquées et des sanctions encourues par les contrevenants. Cette information peut être diffusée par la presse écrite et électronique ainsi que sur des panneaux publicitaires.

#### **Faire appliquer la loi avec le concours de la police**

Pour qu'une loi rendant le port du casque obligatoire soit efficace, la police de la route doit être bien décidée à la faire respecter. Les campagnes d'éducation du public peuvent sensibiliser davantage, mais l'application de la loi est essentielle pour parvenir à une conformité générale. La population doit savoir que la loi sera appliquée et que les contrevenants s'exposeront à des amendes ou, en cas d'infractions répétées, à des sanctions plus sévères.

Faire respecter une loi sur le port du casque ajoute au travail de la police. Il est bon d'examiner à l'avance la capacité des services de police et de déterminer si des recrues supplémentaires sont nécessaires. En tout cas, la police de la route devra recevoir une formation sur la nouvelle loi et sur la meilleure façon de l'appliquer.

### ENCADRE 3.7: Imposer le port du casque de moto au Népal

Depuis 1993, l'utilisation de motocycles s'est plus que multiplié par six au Népal. Une loi adoptée en 1992 rendait le port du casque obligatoire pour leurs conducteurs, mais elle était mal appliquée et les passagers n'avaient pas à être casqués dans la plupart des artères de la capitale, Katmandou. Cependant, depuis janvier 2003, la loi est appliquée strictement à tous les usagers de motocycles dans la capitale. Le durcissement de la loi bénéficiait du ferme soutien politique du ministre de la Santé d'alors, neurochirurgien très conscient du nombre croissant de blessés à la tête admis dans les services de traumatologie.

Depuis que la loi est appliquée, le nombre de traumatismes crâniens a nettement diminué parmi les usagers de motocycles dans la capitale, d'après les dossiers des principaux hôpitaux, les rapports d'autopsie et la base de données nationale de la police de la route. On observe une baisse des accidents mortels principalement parmi les motocyclistes dans la vallée de Katmandou, où la loi est mieux appliquée depuis 2003. Cependant, d'autres blessures graves semblent

en augmentation parallèlement. Il faut peut-être y voir le résultat d'une hausse sensible des taux d'alcool relevés chez les motocyclistes, hausse qui contribue à une augmentation du nombre global d'accidents de motocycles. Il est possible aussi qu'une partie des traumatismes crâniens enregistrés depuis l'adoption de la loi soient dus à un port incorrect du casque ou au port de casques qui ne répondent pas aux normes. Malgré la baisse du nombre d'accidents de motocycles mortels dans la capitale, la loi est mal appliquée dans de nombreuses autres zones urbaines où les taux de port du casque sont également faibles.

La motorisation rapide du Népal et, en particulier, la forte croissance de l'utilisation de motocycles signifient qu'il est extrêmement important d'instituer le port du casque pour réduire le nombre d'accidents mortels. La volonté politique existe, mais pour qu'elle se traduise en résultats concrets, les efforts, y compris pour ce qui est de faire respecter l'obligation de port du casque, doivent être soutenus dans la capitale et élargis à l'ensemble du réseau routier népalais.

En connaissant les capacités policières, il sera plus facile d'opter pour une application générale ou progressive de la loi (voir l'encadré 3.7). Si l'on choisit une application progressive, les régions où peu de motocyclistes portent un casque et où les taux d'accidentés sont élevés parmi eux devraient être les premières visées.

#### Que vise l'application de la loi?

L'*objectif* d'une intervention préventive en ce qui concerne l'application des lois sur les casques est de s'assurer que tous les motocyclistes portent un casque sur toutes les routes, tout le temps.

Le *résultat* recherché est une augmentation du port du casque qui entraînera une baisse du nombre de traumatismes crâniens, de traumatismes de la route et de décès. L'appui politique est essentiel pour parvenir à des résultats durables. Les ressources policières limitées doivent être employées efficacement pour que les opérations de police donnent les meilleurs résultats.

L'application stratégique de la loi englobe quatre principes fondamentaux du maintien de l'ordre dans une intervention multidimensionnelle. Les méthodes utilisées doivent assurer que :

- a) **L'application de la loi est plus visible.** Cela comprend des postes de contrôle et des barrages routiers à des endroits stratégiques. Ils doivent changer de place, d'intensité, d'heure du jour et de la nuit. Les policiers devraient être nombreux dans chaque équipe de travail. La visibilité suppose une signalisation sur l'activité d'application de la loi, des gilets de sécurité pour les policiers et un bon éclairage la nuit.
- b) **Les campagnes d'application de la loi se répètent.** Cela indique aux motocyclistes que le risque de se faire prendre est élevé, partout, à tout moment.
- c) **L'application de la loi est stricte et constante.** Après une période initiale de mise en garde du public, la police devrait appliquer la loi de façon stricte, non discriminatoire, juste et cohérente. Cela conduira à un changement permanent des habitudes des usagers de motocycles – pas seulement à court terme, sur les routes nationales ou encore où l'on peut s'attendre à une présence policière. Si l'on ne fait pas appliquer la loi, elle sera peu ou pas respectée.
- d) **L'application de la loi est annoncée à grand renfort de publicité.** Pour arriver aux meilleurs résultats, l'application visant au respect de la loi doit s'accompagner de campagnes d'éducation et de publicité coordonnées auxquelles participent de façon continue le gouvernement, l'administration locale, les mass media et d'autres organismes. Cela signifie qu'il faut mener des campagnes publicitaires avant, pendant et après les activités de contrôle policier, avec des messages renforcés sur la sécurité. Des brochures sur le bon port du casque peuvent être remises en même temps qu'un avertissement, au lieu d'infliger une amende. En plus de la promotion constante de messages sur la sécurité, l'éducation et les instructions peuvent rappeler aux motocyclistes d'acheter un casque et de le porter.

Des opérations ciblées devraient être prévues et tous les agents de la circulation devraient être dûment formés et informés à leur sujet. La sécurité devrait être primordiale, qu'il s'agisse de la sécurité des agents d'interception et des conducteurs, de l'utilisation sans risque de l'équipement ou du choix des emplacements des postes de contrôle.

Les chefs des forces de police doivent comprendre le coût des mesures d'application par rapport à celui d'opérations de secours, de traitement médical et de réadaptation des blessés.

L'application stratégique peut donner des résultats durables en faisant augmenter le pourcentage de conducteurs et de passagers qui portent un casque. Il s'agit de convaincre que le risque de se faire prendre et d'écoper d'une amende est supérieur au prix d'achat d'un casque ou à l'inconvénient de le porter.

**Formation des policiers.** Les policiers doivent être formés à des stratégies et des tactiques efficaces pour remporter le plus grand succès possible. Ils doivent donc :

- connaître la loi;
- comprendre pourquoi le port du casque réduit les risques de traumatismes crâniens, cervicaux et faciaux (même dans les accidents à faible vitesse);
- obéir à la loi et montrer l'exemple quand ils sont à motocycle dans le cadre de leur travail ou dans la vie privée;

- savoir comment installer des barrages routiers et des postes de contrôle sûrs et efficaces pour que leur présence soit la plus visible possible « sur la route » et pour appliquer la loi au maximum. Cela comprendra une signalisation ou de grandes banderoles indiquant à tous les conducteurs quelle opération est menée (par ex., « Poste de contrôle des casques » ou « Les casques sauvent des vies »);
- savoir comment cibler des secteurs où les taux d'infraction sont élevés;
- savoir comment bien conseiller et informer les usagers de motocycles;
- comprendre l'incidence des accidents de motocycles sur les ressources humaines et financières et sur la collectivité, et les économies de ressources pour les services de police et les services d'urgence quand un programme d'application de la loi efficace est mis sur pied;
- comprendre d'autres aspects de la sécurité des motocycles, y compris la conduite prudente et préventive, la visibilité des motocyclistes ainsi que l'utilisation de vêtements et de chaussures de protection;
- comprendre les meilleures façons de mesurer l'efficacité de l'intervention menée pour faire respecter la loi. Le succès se mesure au taux de conformité observable dans le milieu des motocyclistes et pas au nombre d'infractions et d'avertissements donnés. La conformité se mesure à l'augmentation en pourcentage des taux de port du casque. Les résultats se mesurent aussi au nombre d'opérations postes de contrôle, d'opérations ciblées, de conférences éducatives et d'avertissements individuels et médiatiques. Il faut aussi un renforcement positif pour récompenser la prudence à motocycle et l'encourager.

L'application stratégique des règlements de la circulation joue un rôle important. Pour une bonne mise en œuvre de la loi sur les casques :

- l'application doit représenter une menace réelle et dissuasive pour les usagers de motocycles qui ne portent pas de casque, et
- ils doivent penser que le risque d'appréhension est élevé.

Le tableau 3.7 montre certains des obstacles qui peuvent se présenter quand on essaie de mettre en œuvre une loi sur les casques, ainsi que des mesures possibles à prendre pour les surmonter.

**Tableau 3.7** Surmonter les obstacles à la bonne mise en œuvre de la loi

Obstacles	Mesures correctives
Ressources policières limitées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planification stratégique d'activités d'application de la loi très médiatiques et très visibles – déploiement et coordination de ressources.</li> <li>• Éducation et application de la loi conjuguées.</li> <li>• Campagnes médiatiques vigoureuses.</li> <li>• Campagnes de soutien communautaire</li> <li>• Affectation d'agents de la circulation supplémentaires.</li> </ul>
Priorités policières concurrentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire comprendre aux fonctionnaires et aux cadres de la police le vrai coût économique et humain des traumatismes de la route en comparaison du coût relativement inférieur de l'application de la loi.</li> <li>• Apprécier les économies que peut entraîner une application stratégique des règles de circulation.</li> </ul>
Relâchement dans l'application	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer la formation des policiers, des superviseurs et de l'administration policière, en mettant l'accent sur les risques pour les conducteurs, leurs passagers et la communauté.</li> </ul>
Solidarité du policier avec le motocycliste : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les casques sont trop chauds, désagréables à porter, gênants ou ils étouffent les bruits de klaxon</li> <li>• Coût du casque pour le motocycliste</li> <li>• Coût cumulatif des amendes (par ex., plusieurs membres de la famille sur un motorcycle)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Education des policiers au sujet des risques associés au non-port du casque.</li> <li>• Éducation communautaire.</li> <li>• Créer une subvention à l'achat de casques.</li> <li>• Recommander l'achat d'un casque avant de délivrer ou de renouveler un permis ou une immatriculation.</li> </ul>
Capacité ou stratégies policières insuffisantes ou inefficaces et impression qu'il est trop difficile d'appliquer la loi face à une inobservation aussi répandue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborer une stratégie intégrée d'application de la loi</li> <li>• Repérer des succès mineurs et les faire connaître.</li> <li>• S'inspirer d'exemples fructueux de « bonne pratique ».</li> <li>• Appliquer de façon ciblée la loi sur les casques.</li> </ul>
Corruption, y compris: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des policiers qui perçoivent des amendes sans les reverser aux autorités</li> <li>• Acceptation de sommes d'argent pour fermer les yeux sur une infraction, ce qui est illégal et contraire à l'éthique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures anti-corruption.</li> <li>• Reconnaître que la corruption nuit à toute intervention en matière de sécurité routière.</li> <li>• Education et formation renforcées des agents.</li> <li>• Revoir les salaires des agents de la circulation après qu'ils ont reçu une formation appropriée.</li> <li>• Promotion d'un code d'éthique et/ou de comportement</li> </ul>

### ENCADRE 3.8 : Adopter une loi rendant le casque obligatoire: que faut-il d'autre pur que les gens le portent?

En octobre 2004, l'Afrique du Sud a adopté une loi rendant le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes. La réglementation précise qu'ils doivent porter un casque de protection bien ajusté et attaché, qu'ils tiennent le guidon ou soient passagers d'un vélo. D'après les données nationales sur la circulation routière en Afrique du Sud, 270 cyclistes ont été tués en 2004.

Certains fabricants de vélos sud-africains encouragent vivement le port du casque en apposant sur les bicyclettes neuves des autocollants avec des messages tels que « Utilise ta tête, porte un casque! » D'autres font suivre à leurs représentants de courtes séances de formation sur les différents types de produits vendus avec les vélos, dont des casques. Les représentants sont également formés à encourager les nouveaux propriétaires de bicyclette à acheter de l'équipement de protection, comme un casque. Même avant l'adoption de la loi, la Fédération sud-africaine suivait les règles internationales au sujet du port du casque dans les courses cyclistes et interdisait de compétition les cyclistes sans casque bien ajusté.

Malgré cela, cependant, moins d'un an après l'adoption de la loi, la plupart des cyclistes sud-africains ne portent toujours pas de casque. En dépit d'une couverture médiatique considérable au moment de son adoption, cette loi reste mal connue. C'est le cas même dans certaines associations de cyclisme, qui réunissent principalement de



© Paul Roux

simples cyclistes, même si elles organisent aussi des courses.

La loi n'est guère appliquée, reflet des difficultés d'application de la législation nationale au niveau local. Interrogés à propos de la nouvelle loi, certains responsables de la circulation n'en connaissaient même pas l'existence. D'autres expliquaient qu'elle n'était pas appliquée parce que le public était mal informé sur la question et que le montant de l'amende en cas d'infraction n'avait pas encore été fixé. Dans certains secteurs, les agents de la circulation n'hésitent pas à parler des avantages du casque à vélo et de la nouvelle loi, mais ce n'est pas le cas dans tout le pays. Résultat, des responsables demandent instamment aux services nationaux chargés de la circulation de donner des directives claires sur la mise en œuvre de la loi au niveau local.

### Pénalités en cas d'infraction

Diverses méthodes peuvent être utilisées pour faire respecter la loi :

- Des *avis* peuvent être publiés entre le moment où la loi est adoptée et à celui où elle entre en vigueur. Ces avis informent les motocyclistes que la loi a changé et qu'à l'avenir, les contrevenants s'exposent à une pénalité.
- On peut infliger une *pénalité* fixe en dressant sur-le-champ une contravention écrite stipulant que le motocycliste en infraction a jusqu'à telle date pour verser une amende à un service donné. Pour que cette méthode donne des résultats, toutes les infractions devraient être entrées dans une base de données informatisée. Pendant une période initiale, les contrevenants n'auraient pas à payer d'amendes, par exemple, s'ils peuvent présenter un casque et un reçu de l'achat dont la date est postérieure à l'infraction.
- Dans certains pays, des *amendes sont perçues sur-le-champ*. Autrement dit, les motocyclistes pris sans casque doivent payer une amende directement au policier, qui remet ensuite l'argent à l'autorité chargée des transports. Il est à noter, cependant, que dans bien des cas, notamment quand les policiers perçoivent de petits salaires, ces mesures sont inefficaces et risquent d'ouvrir la porte à la corruption. Ces systèmes devraient être modernisés sans tarder pour qu'il n'y ait aucune transaction monétaire au point d'interception et que toute transaction financière fasse toujours l'objet d'une vérification complète.
- La *confiscation de permis ou de motocycles* peut s'appliquer de manière générale ou aux récidivistes. Cependant, ces mesures ne sont généralement appliquées qu'après avoir essayé d'autres mesures.



## 3.6 Comment faire participer le public

Pour mener une campagne à laquelle participe le public, il faudra des compétences en marketing ou en publicité. Il faudra aussi définir des objectifs de campagne précis, formuler les messages de la campagne et décider du public cible, sans oublier d'arrêter un calendrier de mise en œuvre et une méthodologie d'évaluation de cette initiative.

### 3.6.1 Choisir une agence pour la campagne

Une campagne de marketing fructueuse peut être menée par un personnel qualifié au sein d'un ministère, mais elle nécessite habituellement les compétences d'une agence de marketing ou de publicité professionnelle. Cependant, l'organisme public responsable devrait garder le contrôle général de la campagne, qui peut aussi nécessiter les services d'une agence de relations publiques et d'un organisme de recherche, à moins qu'un organisme public puisse lui-même fournir ces services.

La première étape pour choisir une agence de publicité consiste à publier un dossier d'appel d'offres qui explique les objectifs généraux de la campagne et donne un calendrier général ainsi que le montant du budget. Ce dossier d'appel d'offres vise à évaluer la capacité des agences candidates de faire le travail. À partir de leurs candidatures initiales, une liste restreinte d'agences devrait être dressée en se fondant sur les éléments suivants

:

- l'expérience des agences dans des campagnes de marketing social;
- leur capacité créatrice;
- leur emplacement géographique;
- leur capacité d'achat médiatique;
- leur taille.

On demande ensuite aux agences ainsi sélectionnées de soumissionner pour le travail en proposant des idées créatives, des plans pour le travail avec les médias et des budgets.

### 3.6.2 Objectifs de la campagne

L'aspect le plus important de toute campagne est d'avoir une bonne idée du résultat qu'elle est supposée donner. Les objectifs peuvent être énoncés en termes quantifiables. Ainsi, on peut dire au public qu'« en décembre 2006, tous les conducteurs et passagers de motocycles seront tenus par la loi de porter un casque ». Cependant, on peut fixer un objectif *interne* moins ambitieux. Par exemple, cet objectif, qui n'est pas communiqué au public, peut être qu'en décembre 2006, 75% des conducteurs et des passagers de motocycles portent un casque.

La campagne part de l'hypothèse que le port du casque, s'il existe un tant soit peu, est très limité ; que légalement, pas grand-chose n'oblige à en porter un et que l'on cherche peu ou pas à en faire porter un.

Divers objectifs sont possibles, selon la législation en place et le taux de port du casque. En voici des exemples :

- sensibiliser davantage le public au fait que le casque peut éviter des blessures graves;
- sensibiliser davantage au fait que *tous* les conducteurs et les passagers sont mieux protégés s'ils portent un casque;
- encourager les gens à acheter un casque et à le porter;
- faire passer le message que le port du casque est maintenant obligatoire;
- informer les gens que l'on fait maintenant respecter l'obligation de port du casque et leur expliquer les pénalités;
- encourager la police à faire respecter la loi sur le port du casque.

Chacun de ces objectifs devrait être quantifiable. Il est donc nécessaire, dans un premier temps, de vérifier :

- le degré actuel de connaissance de l'intérêt des casques en matière de sécurité, de leur disponibilité et de leur prix, et des exigences juridiques en ce qui les concerne;
- le pourcentage actuel de port du casque, par les conducteurs et les passagers, en zone urbaine et en zone rurale;
- le niveau actuel d'application de la loi.

### **3.6.3 Port du casque : faire évoluer les connaissances et les attitudes**

Les campagnes de sécurité routière les plus efficaces sont celles qui réussissent à faire évoluer les comportements. Evidemment, il est important aussi d'informer davantage et d'améliorer les attitudes, mais des vies sont en fait sauvées quand les types de comportement souhaités sont adoptés.

Souvent, des interventions réglementaires, appuyées par des mesures d'information et d'application, permettent de faire apparaître de nouvelles formes de comportement. Quand le port du casque devient obligatoire, il est beaucoup plus facile de persuader les gens de l'intérêt dudit port. On peut même ne pas infliger de pénalités aux premières étapes, le temps que les gens s'aperçoivent que les règles sont appliquées.

Dans les régions rurales de certains pays, où il arrive que l'application de la loi soit très limitée, une campagne reposant uniquement sur la publicité et la persuasion a peu de chances de se révéler fructueuse à long terme. En l'absence de police, les conseils de village, les anciens de la communauté, voire les parents, peuvent veiller à l'application de la loi. Ces autres applicateurs devront être suffisamment persuadés par la campagne pour convaincre autrui de porter un casque.

### **3.6.4 Travailler avec les médias**

Dans toute campagne d'éducation du public, les médias – y compris la presse écrite, la presse parlée et -Internet – remplissent diverses fonctions. La campagne elle-même les intéressera et ils la couvriront, qu'il s'agisse de ses objectifs, de son contenu ou

### ENCADRE 3.9 : Application de la loi sur les casques de moto en Iran

L'Iran, qui a l'un des taux de décès liés à la circulation les plus élevés du monde, dépense environ 6 milliards de USD par an pour les accidentés de la route. Les motocycles représentent une proportion croissante des véhicules immatriculés dans le pays, soit environ 40% en 2005. Des motocyclistes sont impliqués dans plus de la moitié des accidents de la route. Or, pour eux, le risque de blessure grave ou mortelle est 10 fois plus grand que pour les usagers de véhicules à quatre roues. Près de 70% des motocyclistes tués succombent à des traumatismes crâniens souvent dus à l'absence de casque ou, si un casque est porté, à sa mauvaise utilisation.

Il existe depuis longtemps une loi en Iran stipulant que les usagers de motocycles doivent porter un casque, mais il a fallu attendre 2003 pour qu'elle soit sérieusement appliquée. En commençant par les grands axes de Téhéran, la capitale, les responsables de la circulation ont durci son application et décuplé l'amende infligée en cas d'infraction. Parallèlement, le conseil municipal de Téhéran a lancé une campagne télévisée pour informer sur cette loi sur le port du casque. Résultat, le nombre de motocyclistes casqués est passé de moins de 2% en 2003 à environ 60% en 2004, puis à plus de 95% en 2005. L'initiative a ensuite été reprise dans les cinq autres grandes villes du pays, avec des résultats similaires.

Cependant, dans les nombreuses petites villes d'Iran, la situation était différente. Environ la moitié des automobilistes y conduisent des véhicules non immatriculés et beaucoup de motocyclistes roulent sans permis. Pour accroître le port du casque dans ces localités, les autorités ont d'abord décidé d'étudier les motocyclistes et leur situation socio-économique.

Cette étude a fait apparaître des différences importantes entre les motocyclistes des petites et des grandes villes. Pour environ 85% de la population des petites villes, le motocycle est le seul véhicule familial, et 52% des motocyclistes dépendent de leur véhicule pour transporter des marchandises. Quelque 92% des motocyclistes interrogés possédaient un casque, mais seuls 13% étaient prêts à le porter. En fait, environ 72% avaient une image négative du port du casque.

Après cette étude, le gouvernement a établi un programme triennal avec l'Institut Karolinska,



Promotion du port du casque dans la ville d'Arnsanjan, en Iran.

en Suède. Le Programme de port du casque pour la sécurité des collectivités utilisera diverses approches pour arriver à faire augmenter le port du casque dans les zones urbaines en Iran. Afin de l'évaluer, des villes d'intervention seront comparées à des villes constituant un groupe témoin qui ne font l'objet d'aucune intervention. Dans celles du groupe visé par l'intervention, seront mis en place :

- un système d'immatriculation des motocycles amélioré, ainsi que des mesures renforcées pour faire respecter l'obligation d'immatriculer les motocycles et d'être détenteur d'un permis de conduire;
- des mesures d'incitation au port du casque, par exemple, en fournissant des casques gratuitement ou à prix réduits;
- une application stricte de la loi sur les casques;
- le repérage des motocycles défectueux et leur interdiction, ainsi que des mesures spéciales pour encourager à réparer les motocycles;
- une information du public sur les programmes de promotion du casque locaux;
- des expositions et des fêtes dans les rues pour encourager le port du casque;
- une formation en matière de sécurité pour les enfants;
- la collaboration active des auto-écoles;

Cinq villes où auront lieu les interventions seront comparées à neuf villes témoins. Les résultats de l'étude aideront à formuler des interventions pour accroître le port du casque partout en Iran, en choisissant des mesures qui correspondent aux besoins particuliers des différentes villes.

Source: 13

de ses progrès. Il se peut qu'ils la soutiennent, ou qu'ils se montrent critiques à son égard, au point parfois de mener une contre-campagne. Il est donc important de formuler clairement et fermement les raisons de la campagne. On peut souligner, par exemple, que les casques coûtent très peu par rapport au coût des blessures, ou qu'il est inadmissible qu'il y ait autant de traumatismes crâniens et qu'il serait facile d'en faire baisser sensiblement le nombre si plus de motocyclistes portaient un casque.

Si les médias sont favorables, il faudrait les utiliser pour promouvoir le message de la campagne. Souvent, les médias rapportent volontiers les déclarations de personnalités médicales, de dirigeants politiques ou de la police sur l'intérêt des casques et sur des questions de sécurité routière en général. Les médias locaux peuvent jouer un rôle tout aussi important.

### ENCADRE 3.10: L'initiative de l'OMS sur le port du casque : une ressource mondiale

L'initiative de l'Organisation mondiale de la santé sur le port du casque intitulée Helmet Initiative, qui a été lancée en 1991, encourage à porter des casques de motocycle et de vélo dans le monde entier, et elle sert de ressource à ceux qui souhaitent en savoir plus sur lesdits casques ou sur la promotion de leur utilisation. Elle sert et relie entre eux des services de santé publique, des organismes s'occupant de sécurité, des organisations non gouvernementales et d'autres groupes.

L'élément le plus visible de l'initiative est son site Web, qui est avant tout un moyen de communication. Y est diffusé *Headlines*, magazine trimestriel sur les programmes et la recherche en matière de casques, les stratégies de promotion du casque novatrices et les lois sur le port du casque. Le site propose aussi des liens avec un réseau de programmes relatifs aux casques et avec d'autres groupes et ressources pertinents sur le Web. Les programmes de promotion du port du casque qui ne font pas encore partie de ce réseau international sont invités à s'y joindre.

Par son site Web, la Helmet Initiative de l'OMS fournit une assistance technique aux programmes communautaires et aux services de santé publique qui cherchent à s'informer sur les casques.



L'initiative tient aussi une base de données en ligne dans laquelle sont versés des articles publiés sur la conception et l'efficacité des casques et des stratégies de promotion les concernant. Cette base de données, pour laquelle on a passé au crible plus de 500 revues et rapports, est mise à jour régulièrement afin d'y verser les toutes dernières informations sur les casques.

L'amélioration de la conception des casques grâce à la recherche est encouragée par l'initiative sur les casques. L'OMS est particulièrement intéressée par le développement et la promotion de casques de motocycle et de vélo à utiliser dans les pays tropicaux.

L'initiative de l'OMS sur le port du casque est présentée sur Internet à [www.whohelmets.org](http://www.whohelmets.org). Pour plus de précisions, consultez ce site Web ou adressez un courriel à [info@whohelmets.org](mailto:info@whohelmets.org), ou encore, voyez le bureau local du représentant de l'OMS dans le pays.

Tout au long de la campagne, il faudrait tenir les médias régulièrement informés de ses progrès et de ses résultats par rapport à ses objectifs. L'organisme public ou une agence de relations publiques extérieure peuvent s'en occuper.

### 3.6.5 Créer des messages de campagne

Avant de trouver des messages de communication pour la campagne sur le port du casque, il faut cerner les facteurs qui limitent le port en question, par une étude de marché et une étude des connaissances locales. Les principaux groupes cibles sont également à déterminer.

Le principal auditoire se composera de *non-utilisateurs*, et toute campagne devrait chercher à atteindre la majorité d'entre eux. Les proches des non-utilisateurs - comme les parents, d'autres membres de la famille, les employeurs et les enseignants - constituent un auditoire *secondaire* important qui pourrait les influencer et qui, en tout cas, veut les voir vivre en toute sécurité.

Le message de la campagne devrait :

- être simple, cohérent et mémorisable;
- correspondre à la situation dans le pays donné, y compris à ses normes sociales et culturelles;
- ne choquer aucun groupe;
- être adapté au groupe cible choisi – et pas nécessairement viser à s'appliquer à toute la population.

Il est bon de faire du message lui-même la « marque » de la campagne. Le produit que l'on vend, c'est « Portez un casque », pas l'organisme public chargé de la campagne.

Le message doit certes être cohérent, mais la campagne devrait adapter son approche aux différents auditoires. Par exemple, elle peut commencer dans un cadre urbain ou parmi les jeunes. Des approches différentes seront ensuite nécessaires pour faire passer le message auprès d'auditoires ruraux ou plus âgés.

### 3.6.6 Arrêter un calendrier de campagne

Une campagne se déroulera normalement en plusieurs étapes et devrait comprendre quelques-unes des suivantes ou toutes, selon la situation courante en matière de loi sur les casques et d'application de ladite loi :

- une étape d'*éducation du public* afin d'encourager le port du casque volontaire ::
  - ▷ en expliquant pourquoi il est bon de porter un casque;
  - ▷ en informant les utilisateurs potentiels sur leur disponibilité et leur prix;
  - ▷ en renseignant sur le moment où le port du casque deviendra obligatoire.
- une étape de *conseils* à mesure que la date du nouveau règlement approche pour :
  - ▷ faire bien comprendre l'importance du port du casque;
  - ▷ expliquer les pénalités encourues en cas d'infraction aux nouveaux règlements.

- une étape de *marketing* – probablement l'étape la plus importante de la campagne – qui devrait :
  - ▷ continuer d'expliquer pourquoi il est bon de porter un casque;
  - ▷ donner plus de détails sur les conséquences de la non-utilisation de casque, tant du point de vue de blessures éventuelles que de celui des amendes prévues;
  - ▷ renforcer le message pour ceux qui ne portent pas de casque régulièrement.
- une étape d'*entretien* afin de :
  - ▷ renforcer le message pour ceux qui portent un casque;
  - ▷ rappeler à ceux qui deviennent négligents qu'ils doivent porter un casque;
  - ▷ continuer d'expliquer les conséquences de la non-utilisation du casque.

L'étape initiale d'éducation du public, avant l'application du règlement, ne devrait pas durer plus de six mois à un an, car au-delà, l'impact initial d'une campagne plus longue commencera à s'estomper.

La date arrêtée pour l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation devrait être facile à retenir.

L'étape du marketing sera celle qui influera le plus sur les comportements et il faut la prolonger jusqu'à ce que les résultats escomptés soient obtenus. Cependant, les efforts de marketing n'ont pas besoin d'être continus. En fait, un marketing périodique renforcera un message et sera plus rentable qu'un marketing continu. Ces résultats devraient, évidemment, être réalistes et atteignables. A cette étape, il vaut peut-être mieux appliquer la réglementation en ne donnant que des avertissements dans un premier temps. Cependant, la campagne deviendra plus efficace une fois la réglementation pleinement appliquée.

### **3.6.7 Mener la campagne et l'évaluer**

Selon le budget, les objectifs et les auditoires cibles de la campagne, on utilisera habituellement divers médias pour faire passer les messages. Certains médias conviennent mieux que d'autres pour un groupe cible particulier. Ainsi, les journaux sont sans doute mieux pour les gens de la trentaine à la cinquantaine, les films pour les jeunes, et la radio pour les populations des zones rurales. Une agence publicitaire compétente saura conseiller sur la meilleure façon de toucher différents groupes cibles.

Le principal résultat recherché dans une campagne sur les casques est de *voir les gens casqués*. Le mieux pour mesurer ce résultat est de procéder à des enquêtes par observation régulières et indépendantes, menées avant, pendant et après la campagne. Dans l'idéal, elles devraient être espacées de six mois pendant la campagne, puis d'un an une fois que celle-ci a atteint son étape d'entretien. Leur coût devrait être prévu dans le coût global du programme.

Les enquêtes devraient être assez larges pour repérer des différences importantes entre différents groupes d'âge, entre hommes et femmes, entre conducteurs et passagers de motocycles, entre grandes et petites villes, entre artères urbaines et grandes routes,

et entre régions du pays. Si des différences apparaissent, il faudra peut-être recentrer davantage la campagne sur les groupes dans lesquels les taux de port du casque sont plus faibles.

Il sera sans doute possible aussi de mesurer des résultats moins directs, par exemple en ce qui concerne les connaissances et les attitudes par rapport au port du casque, les taux d'amendes infligées par la police et – lorsqu'il existe des statistiques sur les accidents – les morts et les blessés parmi les conducteurs et les passagers de véhicules à deux roues. Les connaissances et les attitudes sont souvent plus lentes à changer, mais on peut mesurer leur évolution par des enquêtes régulières, si possible annuelles, menées par entrevues. Comme dans le cas des enquêtes par observation, ces enquêtes par entrevues devraient permettre de déceler des différences entre des groupes de population. Les données de la police et les données sur les victimes de la route peuvent également se révéler utiles, mais elles sont sujettes à de nombreuses influences externes et risquent de ne pas rendre compte exactement de l'incidence de la campagne.

### ENCADRE 3.11: Faire campagne pour le port du casque à vélo

Bon nombre des considérations relatives à l'augmentation du port du casque parmi les conducteurs et les passagers de deux-roues motorisés valent aussi pour les cyclistes. Généralement, une campagne de promotion du port du casque de vélo peut suivre les mêmes processus que ceux présentés dans ce module. Il faudra, cependant, peut-être y intégrer quelques aspects concernant tout particulièrement les bicyclettes.

Dans la plupart des pays, le port du casque de bicyclette sera probablement inférieur à celui du casque à vélomoteur, en scooter et à motocycle. Pour de bonnes raisons, on pensera que les usagers de deux-roues motorisés courent beaucoup plus de risques que les cyclistes. Si l'on voit que le groupe le plus à risque ne porte pas de casque, il y a peu de chances que le groupe moins exposé adoptera lui-même le casque. Le port généralisé du casque par les usagers de deux-roues motorisés est donc probablement une condition préalable à toute tentative pour faire progresser le port du casque à bicyclette.

Le coût d'un casque de vélo peut être comparable à celui de la bicyclette elle-même, ce qui peut le

faire paraître cher, si le groupe cible appartient à un segment de population pauvre. Par ailleurs, on peut considérer qu'il est assez bon marché, si le groupe cible est relativement à l'aise financièrement. Les messages de la campagne devraient tenir compte de ces points de vue divergents.

Dans les zones rurales, où la circulation est plus calme, il sera difficile de convaincre les gens qu'ils prennent des risques en ne portant pas de casque à vélo. Le principal danger pour les cyclistes dans ces zones viendra généralement d'autres véhicules lents, avec des chutes pour résultat, plutôt que de collisions avec des voitures, des motocycles, des autobus ou des camions roulant plus vite. Le message pour les casques de vélo devrait donc insister sur la prévention de traumatismes crâniens consécutifs à des chutes de bicyclette – ce qui est la cause la plus fréquente de ce type de blessures – ainsi qu'à des collisions avec d'autres véhicules.

Les bicyclettes sont souvent le principal mode de transport des enfants, surtout lorsqu'ils se déplacent seuls. Les parents et les écoles peuvent généralement influencer les enfants pour qu'ils portent un casque. Une campagne sur le casque de bicyclette peut donc viser à persuader les parents de veiller sur la sécurité de leurs enfants et – en tant que modèles – de commencer à porter eux-mêmes un casque. Autrement, une école peut décider de rendre le port du casque obligatoire pour les enfants qui font le trajet de la maison à l'école en vélo.

*Les bicyclettes étant le principal mode de transport dans de nombreux pays, les campagnes qui mobilisent les écoles et les parents sont importantes pour faire changer le comportement des enfants en ce qui concerne le port du casque.*



Copyright: Krishnan Rajam



### 3.7 Eduquer les jeunes

L'éducation des enfants et des jeunes occupe une place importante dans tout ensemble d'interventions visant à accroître le port du casque. La recherche sur l'efficacité de l'éducation en matière de sécurité routière pour ce qui est de changer les comportements est peu concluante, mais il est devenu évident que les approches éducatives qui se concentrent uniquement sur l'enseignement de fait ont peu de chances de succès. Comme le montrent les exemples ci-dessous, il faut un tout comprenant plusieurs approches.



#### NOTE

#### L'angle de la santé pour convaincre de porter un casque

Des approches éducatives plus fructueuses passent par des conseils dispensés par des professionnels en qui l'on a confiance, comme des médecins, des infirmières ou des policiers. Au Royaume-Uni, une campagne de promotion menée à l'initiative d'un hôpital s'est traduite par une augmentation du port du casque de bicyclette chez les adolescents, le taux passant de 11% à 31% d'utilisation déclarée après l'intervention. D'après les données hospitalières, dans le secteur où a été menée la campagne, on est passé, en ce qui concerne les cyclistes blessés, de 112 pour 100 000 habitants à 60 pour 100 000 habitants.

Source: 14

En plus de l'enseignement même à l'école, l'éducation par les pairs se révèle souvent efficace. Il ressort d'une étude dans laquelle des enfants servaient d'éducateurs à leurs pairs que les arguments persuasifs donnés par des enfants plus âgés peuvent influencer considérablement sur le comportement d'enfants plus jeunes (15). D'après une autre étude de facteurs influant sur le port du casque à vélo par les élèves des écoles secondaires, ce sont les encouragements des parents et des amis proches qui ont le plus de chances d'inciter à adopter le bon comportement (16). D'autres recherches montrent également l'importance de l'intervention parentale pour ce qui est de motiver les enfants afin qu'ils portent un casque à bicyclette (17).



Copyright: International School of Beijing / Shunyi, 2005

*La facilitation sociale est une technique convaincante pour modeler les comportements. En développant des aptitudes sociales et physiques qui leur permettent de prendre correctement une mesure de protection (comme de mettre un casque), les enfants ont plus de chances d'adopter le bon comportement par la suite.*

Il est important de réfléchir au moment où seront menées les campagnes éducatives. On pourrait, par exemple, commencer à informer le public sur le port du casque avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi. De même, avant d'entamer une campagne, il faut vérifier que des casques sont disponibles, que leur prix est abordable, qu'ils sont pratiques et qu'ils ne sont pas gênants à porter.

Les exemples dans les encadrés et les notes montrent que les campagnes qui utilisent l'éducation pour inciter davantage d'enfants et de jeunes à porter un casque sont souvent menées de front avec d'autres mesures pour être efficaces.

### **Le rôle des écoles dans la promotion du port du casque**

A l'instar des organisations communautaires, les écoles ont un rôle important à jouer dans la promotion du port du casque. Comme le montrent les exemples du Vietnam et des Etats-Unis d'Amérique, ci-dessous, les écoles offrent des cadres où l'on peut apprendre à porter un casque, les parents peuvent être persuadés d'encourager dans ce sens, les commanditaires sont souvent prêts à soutenir l'opération financièrement, et celle-ci est généralement bien couverte par les médias. Les planificateurs des programmes devraient envisager la possibilité de promouvoir le port du casque dans le cadre scolaire, qui peut aussi aider à sensibiliser davantage le public à la question.

**NOTE**

**Campagnes pour le port du casque à vélo**



Une campagne éducative sur le port du casque à vélo a été lancée pour les enfants de familles à faible revenu dans l'Etat de Washington, aux Etats-Unis d'Amérique (16). Head Start, programme à financement fédéral qui offre une aide médicale, sociale et éducative, a été utilisé pour fournir gratuitement à des jeunes des casques de vélo et pour éduquer parents et enfants.

Le programme comprenait:

- dispenser des leçons en classe aux enfants sur la nécessité de porter un casque;
- informer les parents sur les risques de traumatismes crâniens en cas d'accident de bicyclette, sur l'efficacité des casques et sur des moyens d'encourager les enfants à porter un casque quand ils sont encore jeunes;
- trouver des casques pour tous les enfants, à leur taille;
- organiser des « rodéos » à bicyclette, pour que les enfants en voient d'autres porter des casques et se montrer prudents à vélo;
- rendre le port du casque de vélo obligatoire dans l'enceinte de l'école.

Le matériel didactique comprenait des livres d'activités, des affiches, des jeux et des histoires correspondant au groupe d'âge voulu, ainsi que des dépliants multilingues.

D'après une évaluation du programme, les taux de port du casque observé ont plus que doublé, passant de 43% à 89%. Même si le risque de blessures liées à la bicyclette était faible dans ce groupe d'âge, il s'agissait, entre autres, d'encourager le port du casque à plus long terme, jusqu'à des âges où les risques augmentent considérablement

**NOTE****Initiative éducative pour accroître le port du casque à Bangalore, en Inde**

L'ONG *Friends for Life*, de Bangalore, a lancé une campagne de sensibilisation du public à la sécurité routière afin d'encourager les usagers de motocycles à porter un casque. La campagne, intitulée « Ne perdez pas la tête, portez votre casque », s'appuyait sur Internet pour sensibiliser, augmenter l'interaction et favoriser des changements de comportement. En plus de cibler le public, la campagne utilisait des directeurs d'entreprise pour atteindre leurs employés. Des médecins étaient également utilisés en plaçant de la documentation dans leurs cabinets et dans les bulletins des employés. La police de la route de Bangalore a placé stratégiquement des pancartes à des points de circulation importants et les porte-parole ont convaincu des fabricants de casques d'accueillir des concerts. Cette campagne avait pour but immédiat d'accroître le port du casque, mais elle avait aussi un objectif plus général, qui était d'encourager une masse critique de gens à influencer sur les décideurs pour qu'ils construisent des routes plus sûres et mettent en place des programmes éducatifs pour les motocyclistes et les automobilistes.

Le matériel didactique comprenait des affiches et des autocollants, des logos et du « papier peint » informatique. Des conseils étaient dispensés pour aider des organismes de campagne indépendants. Des enquêtes entreprises avant la campagne ont commencé à évaluer les raisons pour lesquelles on ne portait pas de casque. Leur coût, leur mauvaise ventilation dans un climat chaud et la mode étaient autant de facteurs dont il fallait s'occuper.

### ENCADRE 3.12: Eduquer les enfants au sujet du port du casque de motocycle



Copyright, Asia Injury Prevention

Le programme *Helmets for Kids* a fourni des casques à des milliers d'enfants vietnamiens.

Au Vietnam, ce sont souvent les enfants qui font le plus les frais des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Dans une société où le motocycle est le principal moyen de transport routier, ce sont les passagers les plus vulnérables lorsqu'ils circulent avec leurs parents. L'organisation non gouvernementale *Asia Injury Prevention Foundation* a donc mis sur pied une campagne sur la sécurité intitulée « *Helmets for Kids* », autrement dit, des casques pour les enfants, qui a été lancée en 2000, à Ho Chi Minh Ville, par l'ancien président des Etats-Unis d'Amérique Bill Clinton.

La campagne comprend un programme d'études complet sur la sécurité routière pour les écoles primaires. Il s'agit de faire en sorte que les enfants sachent parfaitement se montrer prudents dans leurs activités et leurs déplacements quotidiens, qu'ils comprennent le code de la route et les

réseaux de transport, et qu'ils acquièrent les connaissances et les attitudes nécessaires à un comportement prudent lorsqu'ils deviendront eux-mêmes motocyclistes par la suite. En collaboration avec le ministère de l'Education et de la Formation, des livres pour les élèves et des manuels pour les enseignants ont été produits et sont utilisés ainsi que des maquettes de rues installées dans les salles de classe. Chaque école a aussi un « coin de la circulation », aménagé de manière réaliste pour un apprentissage et une formation pratiques. Après une phase pilote initiale dont l'évaluation a été positive, le programme est graduellement mis en place dans tout le pays.

Par ailleurs, la campagne vise aussi à sensibiliser davantage le public, par des affiches et des messages publicitaires dans les médias. Sont ciblés les enfants plus âgés et les jeunes. Les journaux montrent des personnalités qui portent des casques, et à la télévision nationale, on voit des casques dans des dramatiques et des émissions de divertissement.



### 3.8 Garantir des interventions médicales appropriées

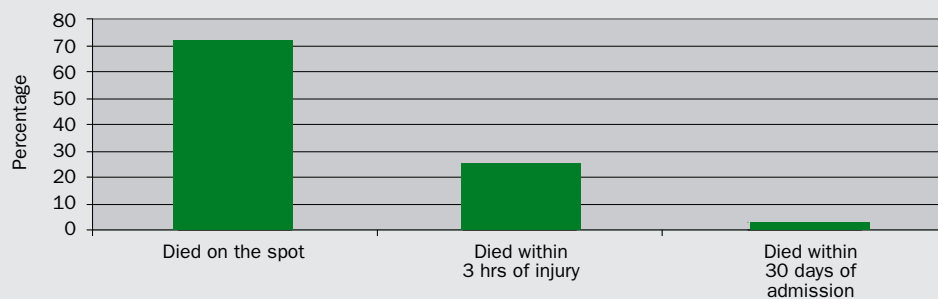
L'objectif premier d'un programme de promotion du casque est d'en accroître le port, mais il est important aussi pour ceux qui planifient le programme de penser à la réponse apportée en cas d'accident de motocycle (que le motocycliste porte un casque ou pas). Une intervention médicale rapide et appropriée peut signifier que la victime ne mourra pas ou que ses blessures seront moins graves. Donc, ceux qui conçoivent un programme voudront sans doute réfléchir aux premiers secours qui seront probablement dispensés sur les lieux de l'accident et à l'état de préparation des services médicaux comme tels qui s'occuperont des motocyclistes accidentés.

#### NOTE

#### L'importance d'une intervention rapide

D'après la recherche menée en Malaisie, les quelques heures qui suivent un traumatisme sont cruciales pour le sort d'une victime. Sur les 186 motocyclistes qui ont succombé à leurs blessures inclus dans l'étude, on s'est aperçu que 71% ont été tués sur le coup et que 25% sont morts dans les trois heures qui ont suivi l'accident. En mettant en place un traitement préhospitalier et des services médicaux d'urgence efficaces, moins de personnes accidentées mourraient.

Death profiles of motorcyclists in Malaysia (data from 2000)



Source: 18

#### Premiers secours pour les victimes d'accidents de motocycle et de bicyclette

Avoir un accident quand on circule à motocycle ou à bicyclette peut se solder par des traumatismes parfois mortels – y compris des blessures graves à la tête, au cou et au dos qui peuvent provoquer une perte de connaissance et des pertes de sang abondantes. Après un accident, un secouriste qualifié peut faire, pour la victime, la différence entre la survie et la mort, et il peut aider à réduire les conséquences des blessures. Une assistance

immédiate sur les lieux de l'accident est capitale, surtout si les services d'urgence sont absents ou retardés, et elle peut être encouragée de diverses manières.

### *Mesures légales*

Des lois et des règlements devraient être mis en place pour encourager la bonne qualité des premiers secours, y compris ceci:

- une loi qui élimine le risque d'action en justice contre ceux qui prodiguent les premiers soins. Dans nombre de pays, la loi protège le tiers qui se porte de bonne foi au secours d'une victime contre des accusations de négligence (loi du bon samaritain);
- connaissances en secourisme obligatoirement exigées pour obtenir un permis de conduire ou certificat pour deux-roues;
- une obligation pour certains véhicules d'être équipés d'une trousse de premiers soins;
- une incitation aux fabricants ou aux vendeurs de véhicules à deux-roues de fournir aussi une trousse de premiers soins, ou d'encourager l'acheteur à suivre un cours de secourisme.

### *Programmes de formation au secourisme*

Les programmes de formation au secourisme devraient permettre d'acquérir des connaissances, notamment pratiques, et donner la confiance d'agir. Ils devraient apprendre :

- comment agir prudemment et protéger les lieux, empêcher que d'autres accidents se produisent et minimiser les risques pour ceux qui prêtent assistance;
- comment demander de l'aide, signaler un accident et fournir des renseignements utiles;
- comment déplacer d'urgence un blessé du lieu de l'accident, lorsque cela est nécessaire et possible;
- comment évaluer l'état physique d'un blessé, en vérifiant les fonctions vitales;
- que faire en cas de saignement visible, de perte de connaissance, de problèmes respiratoires, de blessures et de traumatismes osseux;
- que faire pour apporter un soutien psychologique aux victimes et à d'autres personnes affectées.



*Des premiers secours appropriés peuvent grandement améliorer les conséquences d'un accident de motorcycle..*

*Liste précise de premiers soins aux victimes d'accidents de motocycle et de bicyclette*

- *Motocyclistes portant un casque intégral.* Un casque intégral ne devrait être enlevé que si les voies aériennes du motocycliste blessé ne sont pas dégagées ou s'il ne peut pas respirer. La tête et le cou de la victime doivent toujours être stabilisés.
- *Cyclistes portant un casque bol* (équivalent du demi-casque de motocycle). Si les traumatismes au visage sont graves, menacent les voies aériennes, la victime devrait être assise et penchée en avant. Il reste essentiel de stabiliser la tête et le cou.
- *Victimes en vêtements de cuir.* Des plaies saignantes peuvent être cachées ou masquées par des vêtements de cuir. Si l'on soupçonne des saignements, exposer la région et appliquer une pression directe.
- *Traumatisme crânien.* Si la victime est inconsciente, dégager les voies aériennes, la faire rouler sur le côté, en gardant la tête, le cou et le corps en une seule unité. Cette technique devrait également être utilisée avec des victimes conscientes qui vomissent ou souffrent de traumatismes faciaux.
- *Brûlure.* Dans un accident, un motocycliste coincé sous une moto peut être brûlé par la chaleur extrême du pot d'échappement et du moteur. Pour toutes les brûlures, il est essentiel d'exposer la plaie et de la rafraîchir en versant de l'eau propre dessus.

### ENCADRE 3.13: S'assurer que les services médicaux d'urgence sont préparés

Quelle que soit la maladie ou la blessure, la prévention primaire est primordiale. Cependant, on peut aussi sauver beaucoup de vies en suivant une blessure tout au long de soins traumatologiques appropriés. Cela vaut tout particulièrement dans le cas des pays en développement où les taux de mortalité clinique imputables à des blessures qui ne mettent généralement pas la vie en danger, sont élevés.

Les soins traumatologiques, dans des cadres préhospitaliers et hospitaliers, nécessitent une action rapide et appropriée par un personnel qualifié, disposant des fournitures et de l'équipement voulus. Il est démontré qu'en améliorant les systèmes de soins traumatologiques, on réduit de 15% à 20% la mortalité pour tous les patients traités en traumatologie et on diminue de plus de moitié le nombre de décès évitables.

Plusieurs publications récentes fournissent des détails techniques sur l'amélioration des soins traumatologiques. Deux, publiées par l'OMS, sont vivement recommandées; à savoir: *Guidelines for essential trauma care* (19) and *Prehospital trauma care systems* (20).

#### Soins préhospitaliers

L'étape préhospitalière est importante pour cibler les efforts pour réduire le nombre de décès dus à des accidents de la circulation. Les soins dispensés dépendront des services existants

##### 1. . Situations où il n'existe pas de service médical d'urgence comme tel

Un réseau « formel » de services médicaux d'urgence (SMU) comprend généralement des ambulances et un personnel qualifié qui travaille dans un organisme avec une certaine supervision et avec un réseau de communications. S'il n'existe pas officiellement de SMU, les gouvernements devraient prendre d'autres dispositions pour fournir des soins préhospitaliers. Il est possible de partir de systèmes informels existants et d'exploiter des ressources communautaires, par exemple, de former des membres du public à des premiers soins de base. Il faudrait aussi envisager de créer des réseaux de SMU formels dans les zones urbaines et le long de grands axes routiers interurbains. Le coût devrait être pris en considération, étant donné le coût élevé de ces systèmes.

##### 2. Renforcer les réseaux de SMU existants

Beaucoup de réseaux de SMU pourraient être renforcés de plusieurs façons, par exemple, en créant un organisme de réglementation afin d'encourager à appliquer des normes minimales dans la prestation de soins préhospitaliers équitables, prompts et de qualité; ou en rationalisant la communication entre les endroits où les appels sont reçus (par ex., des centres d'alerte) et les lieux de répartition des ambulances,

ainsi qu'entre les différents services ambulanciers; et en tenant bien des dossiers sur les gens soignés par les SMU, afin de pouvoir surveiller et améliorer la qualité des soins.

#### Soins traumatologiques essentiels

Il ne faut pas nécessairement un équipement de haute technologie coûteux pour améliorer les soins traumatologiques. On peut beaucoup faire durablement et à un prix abordable en améliorant la planification et l'organisation.

Il est possible d'organiser de plusieurs façons les services de soins traumatologiques essentiels et les ressources qui leur sont nécessaires, y compris en évaluant les besoins en matière de soins traumatologiques, en formant à ce type de soins dans des cadres d'enseignement appropriés, en mettant en place des programmes d'amélioration de la qualité qui tiennent compte des services de traumatologie tout entiers; et en procédant à l'inspection des centres de traumatologie (19).

#### Réadaptation

Nombre des personnes qui survivent à des traumatismes en gardent cependant des séquelles physiques qui limitent leurs fonctions physiques. Ce qui est tragique, c'est qu'il est possible d'éviter ou de limiter beaucoup de ces conséquences en améliorant les services de réadaptation. Ces derniers constituent, en effet, un élément essentiel des soins traumatologiques, et il est possible de les améliorer en évaluant plus en détail les besoins en matière de réadaptation liée à des traumatismes, en renforçant les capacités des programmes de réadaptation nationaux, et en suivant les recommandations de la résolution WHA58.23 de l'Assemblée mondiale de la Santé ainsi que les recommandations relatives à la réadaptation formulées dans les *Guidelines for Essential Trauma Care* (19) dans la politique nationale en matière de santé.



Il peut se révéler impossible dans beaucoup de pays de mettre sur pied un réseau de SMU, mais d'autres dispositions peuvent être prises pour les soins préhospitaliers.

## Résumé

- Ce module donne un aperçu des mesures nécessaires pour concevoir un programme efficace, c'est-à-dire qui permette d'accroître le port du casque et donc aussi de faire baisser le nombre de tués et de blessés parmi les motocyclistes. Comme il est souligné tout au long du module, il faut, pour qu'un programme soit efficace, allier la loi, les normes, l'éducation et l'application de la loi.
- Un groupe de travail devrait être chargé de superviser l'élaboration d'un programme de promotion du port du casque. Ce groupe de travail, composé de personnes représentant tout un éventail de disciplines et de milieux pertinents, conseillera sur toutes les questions concernant le programme et assurera la coordination nécessaire entre ses différentes activités. Il devrait être habilité à le mettre en œuvre.
- Une fois un groupe de travail mis sur pied, les résultats de l'analyse de la situation peuvent être utilisés pour planifier le programme. Il est possible ensuite de définir des activités en ce qui concerne la loi, son application et l'éducation. Pour chaque activité, des objectifs de programme devraient être arrêtés.
- Il faut obtenir des fonds pour le programme afin de pouvoir le mettre en œuvre efficacement. Il est essentiel d'en surveiller toutes les étapes, d'en repérer les lacunes et d'y remédier. Enfin, il faudrait en évaluer les résultats afin de savoir s'il remplit son rôle. A partir de là, des programmes futurs peuvent être mis sur pied dans le prolongement du programme initial.
- Il est important d'avoir une bonne législation pour réussir à accroître le port du casque. Une évaluation initiale des lois et règlements existants aidera à décider si une nouvelle loi est nécessaire ou si une simple révision des textes existants suffira. Il est important de déterminer comment, quand et où la nouvelle loi sera mise en œuvre. Les plus hautes instances de l'Etat devraient promouvoir la loi afin de s'assurer que les organismes chargés de la faire respecter la soutiennent et que le public lui reconnaisse la légitimité voulue.
- Des normes en matière de casques de moto devraient être définies afin de garantir l'accès à un équipement de protection de qualité. Les normes – de conception et pour les matériaux utilisés – devraient être définies de manière à offrir aux motocyclistes un degré de protection élevé en cas d'accident. Elles devraient aussi être telles que les fabricants puissent produire une gamme de modèles de casques qui plaisent au public et aident à les encourager à les porter.
- On peut recourir à des mesures à la fois volontaires et obligatoires pour faire davantage respecter une loi sur le port du casque. En fait, une application juste et continue de la loi est essentielle pour arriver à des taux importants. Cela passe aussi par un ferme engagement des pouvoirs publics et des autorités policières. Les organismes existants chargés de faire respecter la loi devraient être évalués, afin de savoir s'il est nécessaire d'augmenter leurs capacités. Il faudrait prévoir les sanctions à infliger aux motocyclistes en infraction avec la loi sur les casques. Il peut s'agir d'avertissements, d'amendes ou encore de la confiscation des permis ou des motocycles.

- En plus de la loi et de son application, une campagne de marketing et de publicité bien pensée est essentielle au succès d'un programme de promotion du port du casque. Pour atteindre ces objectifs, il faudra sans doute demander à une bonne agence de marketing ou de publicité d'organiser une bonne campagne de communication. La communication devrait être ciblée sur les motocyclistes qui ne portent pas de casque, ainsi que sur un auditoire secondaire qui peut les influencer. Les messages devraient être simples, cohérents et faciles à mémoriser – et correspondre aux normes culturelles et sociales d'un pays donné.
- L'enseignement scolaire et l'éducation par les pairs ont un rôle important à jouer parmi les jeunes. Des programmes éducatifs, associés à d'autres activités, peuvent aider à modifier les normes comportementales de manière à rendre le port du casque plus acceptable.
- Dans la conception d'un programme de promotion du port du casque, les praticiens devraient penser aux interventions après des accidents de motocycles avec blessés. Il leur faut notamment voir si les services de secourisme sont appropriés, étudier la capacité de prestation de soins préhospitaliers, celle de soins traumatologiques essentiels, et examiner les services de réadaptation nécessaires aux victimes d'accidents de motocycle.

Le tableau 3.8 résume les principales étapes du processus de mise en œuvre d'un programme de promotion du port du casque.

**Tableau 3.8** Liste de contrôle pour la conception et la mise en œuvre d'un programme de promotion du casque

Activité	Étapes de conception et de mise en œuvre
Créer un groupe de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à ce que tous les intéressés soient représentés.</li> <li>• Attribuer des rôles aux membres.</li> </ul>
Elaborer un plan d'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des objectifs.</li> <li>• Arrêter des buts.</li> <li>• Définir clairement des activités pour chaque objectif.</li> <li>• Définir des indicateurs de performance pour les activités.</li> <li>• Evaluer les ressources.</li> <li>• Arrêter un calendrier</li> <li>• Préciser comment le programme sera suivi et évalué.</li> <li>• Pour assurer la viabilité du programme, prévoir un calendrier de cinq ans au moins dans la planification globale et un plan de financement à plus long terme.</li> </ul>
Rédiger une loi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudier les contraintes institutionnelles ou culturelles.</li> <li>• Choisir des objectifs.</li> <li>• Préparer un avant-projet de loi.</li> <li>• Approuver la loi.</li> <li>• Mettre en œuvre la loi.</li> </ul>
Définir une stratégie d'application de la loi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluer la capacité d'application de la loi.</li> <li>• Augmenter les capacités en matière de politique, si nécessaire.</li> <li>• Former la police à faire respecter la loi.</li> <li>• Créer des pénalités.</li> </ul>
Préparer une campagne de sensibilisation du public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sélectionner une agence de communication.</li> <li>• Choisir les objectifs de la campagne.</li> <li>• Choisir le message de la campagne.</li> <li>• Mener la campagne.</li> <li>• Evaluer la campagne.</li> </ul>
Mettre en œuvre le programme global de port du casque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluer le port du casque.</li> <li>• Cerner le problème.</li> <li>• Choisir des objectifs.</li> <li>• Choisir les activités correspondantes.</li> <li>• Lancer le programme.</li> <li>• Surveiller le programme.</li> <li>• Evaluer l'efficacité du programme.</li> <li>• Planifier de futurs programmes</li> </ul>
S'assurer d'interventions appropriées sur les lieux de l'accident et après	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager des premiers secours appropriés aux victimes d'accidents de motocycle et de bicyclette en mettant en place le cadre juridique voulu ainsi que des programmes de cours de secourisme.</li> <li>• Evaluer les soins préhospitaliers, les soins traumatologiques essentiels et les services de réadaptation nécessaires ainsi que la capacité existante pour ce qui est de répondre à ces besoins.</li> </ul>

## Références

1. Knudson MM, Schermer C, Speetzen L. Subcommittee on Injury Prevention and Control for the Committee on Trauma of the American College of Surgeons. Motorcycle helmet laws: every surgeon's responsibility. *Journal of the American College of Surgeons*, 2004, 199:261–264.
2. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2006.
3. Peden M et al. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2004 ([www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/fr/](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/fr/), interrogé le 16 mars 2006).
4. *Programmes ciblés de sécurité routière*. Organisation de coopération et de développement économiques. Paris, 1994.
5. Elvik R. Quantified road safety targets – a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*, 1993, 25:569–583.
6. Elvik R. *Quantified road safety targets: an assessment of evaluation methodology*. Oslo, Institute of Transport Economics, 2001 (Rapport n° 539).
7. Norton R et al., eds. Chapter 39, Unintentional injuries. In: Jamison DT et al, eds. *Disease control priorities in developing countries*, 2nd ed. New York, Oxford University Press, 2006:737-754 ([www.dcp2.org/pubs/DCP/39](http://www.dcp2.org/pubs/DCP/39), interrogé le 14 juillet 2006).
8. Beauchamp TL, Childress JF. *Principles of biomedical ethics*. Oxford, Oxford University Press, 1996.
9. Sheikh A, Cook A, Ashcroft R. Making cycle helmets compulsory: ethical arguments for legislation. *Journal of the Royal Society of Medicine*, 2004, 97:262–265.
10. Zhang, J, Zhuo, J, Chen, NA. Study of motorcycle helmet use in Guangxi. *Chinese Journal of Disease Control & Prevention*, 2004, 8:512–515. ([www.thegeorgeinstitute.org/iih/index.cfm?85B35D08-D019-5C5B-B074-B40850355FA8](http://www.thegeorgeinstitute.org/iih/index.cfm?85B35D08-D019-5C5B-B074-B40850355FA8), interrogé le 2 avril 2006).
11. Gennarelli TA. Head injury in man and experimental animals: clinical aspects. *Acta Neurochirurgica*. 1983; 32:1–13.
12. Melvin JW, Lighthall JW, Ueno K. Brain injury biomechanics. In: Nahum AM, Melvin JW, eds. *Accidental injury and prevention*. New York, Springer-Verlag, 1993:268–291.
13. Moghisi A. Towards better understanding the knowledge, attitude, performance of motorists about helmet usage in Islamic Republic of Iran. Présenté à la Huitième Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité, Durban, Afrique du Sud, 2–6 avril 2006.
14. Lee A, Mann N, Takriti R. A hospital-led promotion campaign aimed to increase bicycle helmet wearing among children aged 11–15 living in West Berkshire 1992–98. *Injury Prevention*, 2000, 6:151–153.
15. Morrongiello B, Bradley MDM. Sibling power: influence of older siblings' persuasive appeals on younger siblings' judgements about risk taking behaviours. *Injury prevention*, 1997, 3:23–28.
16. Britt J, Silver I, Rivara F. Bicycle helmet promotion among low-income preschool children. *Injury Prevention*, 1998, 4:280–283.
17. Berg P, Westerling R. Bicycle helmet use among schoolchildren: the influence of parental involvement and children's attitudes. *Injury Prevention*, 2001, 7:218–222.
18. Umar RRS. Motorcycle Safety Program in Malaysia: How effective Are They? *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2006, 13:71–79.
19. Mock CN, et al. *Guidelines for essential trauma care*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2002.
20. Sasser S et al. *Prehospital trauma care systems*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2005.

# 4

**Comment évaluer  
le programme**

# Comment évaluer le programme

<b>4.1 Planifier l'évaluation</b> .....	136
4.1.1 Objectifs de l'évaluation .....	137
4.1.2 Types d'évaluation .....	137
<b>4.2 Choisir les méthodes d'évaluation</b> .....	139
4.2.1 Types d'étude pour les évaluations formatives et les évaluations de processus .....	140
4.2.2 Types d'étude pour l'évaluation de l'incidence et des résultats .....	140
4.2.3 Choisir des indicateurs de performance .....	144
4.2.4 Procéder à l'évaluation économique d'un programme .	146
4.2.5 Déterminer la taille des échantillons .....	147
<b>4.3 Diffusion et réactions</b> .....	148
<b>Résumé</b> .....	151
<b>Références</b> .....	151

**IL EST ESSENTIEL DE SUIVRE ET D'ÉVALUER** tout programme ou intervention pour déterminer s'ils donnent des résultats, pour en améliorer l'organisation et pour réunir les données probantes nécessaires pour continuer d'appuyer le programme. Non seulement une évaluation fournira des appréciations sur l'efficacité d'un programme, mais elle aidera aussi à savoir s'il convient pour la population visée, si sa mise en œuvre et son financement posent des problèmes, et s'il y a des questions à régler pendant cette mise en œuvre.

Le présent module explique comment élaborer l'évaluation d'un programme de promotion du port du casque et comment mener cette évaluation. Il se divise en trois grandes sections :

- **4.1 Planifier l'évaluation:** Cette étape initiale importante comprend la collecte de données, dans le cadre d'une étude préliminaire, afin de jauger la situation avant d'élaborer le programme. Selon l'information recueillie, il est ensuite nécessaire de définir les objectifs d'une évaluation et d'examiner les différents types de méthodes d'évaluation utilisables en l'espèce.
- **4.2 Choisir les méthodes d'évaluation:** Une fois le type d'évaluation déterminé, différentes méthodes peuvent être appliquées pour mener l'évaluation même. Cette section décrit les différents types d'étude possibles, en expliquant les avantages et les inconvénients de chaque type de méthode. Elle présente les types d'indicateurs de performance que l'on peut utiliser pour mesurer le succès d'un programme. De plus, elle explique brièvement comment effectuer une évaluation économique et donne des conseils pour calculer la taille des échantillons.
- **4.3 Diffusion et réactions:** Cette section explique comment utiliser les résultats d'une évaluation aux étapes de la planification et de la mise en œuvre, et comment faire part de ces résultats à différentes parties intéressées.

## **4.1 Planifier l'évaluation**

Le module 3 couvre le processus de conception et de mise en œuvre d'un programme de promotion du port du casque. Dans le travail accompli avant la mise en œuvre, il faudrait s'assurer que le programme est clairement défini et qu'il est mis en œuvre de manière cohérente et uniforme. Il est beaucoup plus facile d'évaluer l'incidence d'un programme complet bien planifié et bien exécuté que celle d'un programme dont la mise en œuvre est inégale.

Il est essentiel de définir et de mettre en place le cadre d'évaluation parallèlement au programme proposé. De cette manière, c'est le groupe de travail qui s'occupe de cette tâche en même temps qu'il définit le plan d'action du programme (voir le module 3). Il

est nécessaire de recueillir des mesures de base *avant* la mise en place de l'intervention, afin de pouvoir évaluer les changements intervenant dans ces mesures au fil du temps.

Le type d'évaluation à mener dépendra de plusieurs facteurs, dont les objectifs de l'évaluation même et ceux du programme évalué. Il est possible aussi que le type de méthodologie choisi dépende de contraintes financières.

#### 4.1.1 Objectifs de l'évaluation

En précisant ce à quoi vise l'évaluation, il sera plus facile de savoir comment procéder au mieux. Il se peut qu'elle ait plusieurs objectifs. Il se peut, par exemple, que l'on évalue la loi en matière de casque et le programme d'application renforcée avant tout pour savoir s'ils ont fait augmenter les taux de port du casque. Cependant, on peut aussi chercher à déterminer si la loi est plus appliquée, si la formation de la police est efficace, et si les intervenants jugent le programme acceptable. Dans ce cas, l'évaluation doit comporter plusieurs facettes.

L'ampleur d'une évaluation sera toujours limitée par les ressources disponibles, mais une simple évaluation bien conçue peut se révéler aussi utile qu'une évaluation plus complexe.

#### 4.1.2 Types d'évaluation

Une évaluation peut prendre plusieurs formes, et il se peut qu'une ou davantage soient appropriées, selon les objectifs du programme même à évaluer.

##### Évaluation de processus

Plutôt que de mesurer les changements dans les résultats, cet aspect de l'évaluation voit si le programme a été exécuté comme prévu. Il faut donc créer une liste d'indicateurs à mesurer, selon les objectifs du programme. Les résultats aideront à repérer les atouts et les faiblesses du programme, et à savoir quels points améliorer au besoin.

Par exemple, dans une campagne médiatique destinée à accroître le port volontaire du casque, une évaluation de processus peut poser ces sortes de questions:

- Les produits utilisés dans la campagne (affiches, panneau d'affichage, messages à la radio et à la télévision) ont-ils été préalablement testés?
- Quelle était la fréquence de diffusion des publicités de la campagne?
- Combien de gens les ont vues?
- Le groupe cible a-t-il été touché?
- Les magasins locaux proposent-ils des casques de bonne qualité à prix abordable?
- Si l'intervention comprend l'application d'une loi sur les casques :
  - ▷ La politique applique-t-elle visiblement la loi?
  - ▷ La police appuie-t-elle la campagne?
  - ▷ La pénalité est-elle suffisante pour changer les comportements?

- Les gens peuvent-ils faire échec au processus (par ex., par des pots-de-vin)?

Les évaluations de processus sont appelées « formatives ». Autrement dit, les enquêtes menées visent à réunir des renseignements pour guider dans l'amélioration du programme (*i*). Ainsi, on peut juger important de déterminer si les publicités télévisées diffusées dans le cadre d'un programme de promotion du casque sont appropriées – traitent-elles bien du sujet, est-il possible d'acheter les casques montrés dans la région où les publicités sont diffusées?

### Évaluation de l'incidence

Cette évaluation dira si les publicités ont entraîné un changement. On entend par incidence, ou effet, du programme un changement intervenu dans la population visée grâce au programme. Il s'agit d'un changement qui ne se serait pas produit sans le programme (*i*). Par exemple, si le programme de promotion du casque comprenait la diffusion de publicités télévisées sur le port du casque, l'évaluation de l'incidence cherchera probablement à déterminer si les gens qui ont vu les publicités pensent qu'ils risquent vraiment de se voir infliger une amende par la police s'ils ne portent pas de casque. Contrairement à l'évaluation de processus, celle-ci se déroule généralement à la fin d'un programme, car elle porte sur les résultats.

### Évaluation des résultats

C'est là que l'on mesure les résultats pour voir si le programme a porté ses fruits. Est-ce que plus de gens portent un casque maintenant qu'avant? Y a-t-il moins de traumatismes crâniens? Les enfants sont-ils plus nombreux à porter un casque pour aller à l'école? Mesurer les changements dans les résultats est sans doute la forme d'évaluation la plus courante, car elle permet de savoir si le programme ou l'intervention ont, en fait, changé quelque chose.

## 4.2 Choisir les méthodes d'évaluation

Les méthodes utilisées varieront d'un type d'évaluation à l'autre. Des méthodes qualitatives et quantitatives peuvent être utilisées dans la conception d'une évaluation. Les méthodes qualitatives peuvent être employées pour les évaluations formatives et les évaluations de processus (par ex., groupes de réflexion, questionnaires demandant des réponses courtes ou libres).

Diverses méthodes quantitatives peuvent être utilisées pour les évaluations d'incidence et de résultats. Utiliser un plan expérimental ou quasi expérimental pour démontrer un changement (ou une absence de changement) est la méthode d'évaluation de programme la plus puissante pour détecter des changements dans les résultats. Le type de méthodes utilisé dépendra de l'objectif et du budget de l'évaluation.

### 4.2.1 Types d'étude pour les évaluations formatives et les évaluations de processus

#### Études qualitatives

La recherche qualitative comporte généralement des descriptions verbales détaillées de caractéristiques, de cas et de contextes afin d'expliquer les raisons sous-jacentes de divers types de comportement. Certaines techniques comprennent l'utilisation de groupes de réflexion, d'entrevues approfondies, ou d'enquêtes avec des questions à réponses courtes ou libres (2, 3). Ainsi, une question dans une évaluation formative d'une campagne médiatique destinée à accroître le port du casque peut demander si les publicités télévisées traitent le sujet. On peut demander à des groupes de réflexion de déterminer si le public pense que le message délivré par les publicités télévisées est approprié. Les commentaires aideront à mieux cibler la publicité.



Au Ghana, des chercheurs ont évalué l'efficacité de messages télévisés sur la sécurité routière qui portaient sur la vitesse et l'alcool au volant (4). Cinquante chauffeurs du secteur commercial ont été réunis en groupes de réflexion qui se sont penchés sur la couverture, la clarté et la justesse des messages, et ont suggéré des améliorations. Les publicités ont touché la majorité du public cible, qui les a comprises, encore que quelques participants n'étaient pas certains du comportement qu'elles disaient aux téléspectateurs d'adopter. Des possibilités de renforcer les messages, y compris en utilisant d'autres médias, en augmentant le nombre de langues et en insistant sur le changement de comportement recommandé.

### 4.2.2 Types d'étude pour l'évaluation de l'incidence et des résultats

Il existe une hiérarchie bien définie de modèles d'étude pour examiner l'efficacité d'interventions. Ils vont d'essais comparatifs aléatoires, qui fournissent beaucoup de données probantes, à des études non comparatives avant/après qui ne fournissent guère de preuves de l'efficacité d'une intervention.

#### Essai comparatif aléatoire (ECA)

C'est l'essai comparatif aléatoire, norme d'excellence en matière d'évaluation, qui apporte les meilleures preuves du succès d'une intervention ou d'un programme. Pour un ECA, on choisit au hasard des personnes ou des groupes de personnes (par ex., une école ou un village, c'est ce qu'on appelle un essai randomisé en grappes) qui bénéficieront, ou non du programme. Comme les participants (ou groupes de participants) sont affectés au hasard à un groupe ou un autre, il y a de meilleures chances de répartir d'autres

facteurs qui peuvent influencer le résultat – mesuré ou non – entre le groupe visé par l'intervention et celui qui ne l'est pas. Cependant, bien qu'il faille toujours envisager des ECA pour évaluer l'efficacité d'une intervention, ces essais nécessitent des moyens importants et sont souvent difficiles à réaliser avec un budget limité. D'autre part, la randomisation d'une intervention aux avantages connus (autrement dit, le fait de priver d'une intervention efficace les participants qui se retrouveront dans le groupe non visé par l'intervention peut poser des problèmes d'éthique).

Il faut noter qu'un essai comparatif aléatoire sur l'efficacité des casques proprement dit ne s'impose pas dans le cadre du programme de promotion du casque. Suffisamment de

**NOTE****Evaluation utilisant un essai comparatif aléatoire**

Un essai comparatif aléatoire a été réalisé dans 27 écoles de l'Ouest de l'Australie afin d'évaluer l'efficacité d'une intervention visant toutes les écoles et destinée à faire en sorte que plus d'enfants des écoles primaires portent correctement leur casque (5). Les écoles ont été affectées au hasard à des conditions d'intervention ou de groupe témoin; le principal élément du programme était un programme éducatif dirigé par les pairs pour les enfants de 10 à 12 ans. Le port du casque a été observé au départ, puis un an et deux ans après l'intervention. Les taux de port observés ont diminué de 13% dans le groupe témoin, contre 5% dans le groupe visé par l'intervention ( $p=0,185$ ), ce qui donne à penser que, si les activités scolaires ne font pas augmenter le port du casque, elles en ralentissent sans doute la diminution chez les enfants.

données probantes tirées de diverses études montrent clairement que le casque contribue à éviter des traumatismes crâniens et des décès en cas d'accidents de motocycles (voir le module 1).

**Plans quasi expérimentaux**

S'ils ne sont pas aussi rigoureux que les essais aléatoires, ces modèles d'étude, s'ils sont bien menés, peuvent aussi servir à établir l'efficacité d'une intervention. Autrement dit, en utilisant l'information recueillie sur les tendances des indicateurs mesurés, ces études permettent de tirer des conclusions quant au rapport entre l'intervention (le programme) et le changement dans les résultats.

*Etude comparative avant/après*

Il s'agit souvent du plan d'évaluation de programme le plus pratique. Une randomisation n'est pas toujours possible, par exemple lorsque certains secteurs ont déjà adopté une intervention. Le modèle d'étude comparative avant/après comprend l'observation des

résultats recherchés (par ex., les taux de port du casque) avant et après le programme, parmi les personnes visées par ce dernier et dans le groupe témoin. Le groupe témoin et le groupe visé par le programme devraient être aussi similaires que possible et il faut tenir compte de toute différence importante entre les groupes. En ayant un groupe témoin, on tient compte de tendances éventuelles dans la population qui se produisent en dehors de ce qui arrive en raison du programme.



#### **Evaluation utilisant une étude comparative avant/après**

Une étude comparative avant/après a été utilisée pour évaluer un programme de subvention destiné à accroître le port du casque de vélo parmi les enfants de familles à faible revenu (6). La population visée se composait d'enfants cyclistes âgés de 5 à 14 ans et venant de secteurs à revenu familial moyen inférieur, dans une communauté géographique définie au sein d'une grande métropole canadienne. Des casques ont été offerts au prix de 10 \$ chaque aux élèves de trois écoles situées dans le secteur au revenu familial moyen le plus faible, qui ont aussi bénéficié d'un programme éducatif. Trois autres secteurs servaient de secteurs témoins. Le port du casque a été mesuré en observant directement plus de 1800 enfants cyclistes. Les résultats de l'étude montrent que, même si 910 casques ont été vendus à une population scolaire de 1415 élèves (64%) et que la possession d'un casque est passé de 10% à 47%, le port du casque observé dans le secteur d'intervention à faible revenu était semblable au taux dans les trois secteurs témoins à faible revenu (18% contre 19%). Les auteurs concluent que les résultats ne corroborent pas l'efficacité d'un programme de distribution de casques subventionnée pour ce qui est d'accroître le port du casque chez les enfants résidant dans des secteurs à revenu familial moyen inférieur et qu'il devrait être prioritaire de trouver d'autres stratégies pour que plus d'enfants de famille à revenu moyen inférieur portent un casque.

#### *Modèle à série chronologique interrompue*

Il est possible d'évaluer l'effet d'un programme en utilisant des mesures multiples des résultats recherchés avant et après le programme. Il existe diverses variantes de ce modèle, dont certaines qui comprennent des groupes témoins. Les études qui utilisent ce modèle se servent généralement de mesures couramment recueillies, comme les taux de mortalité, car de multiples mesures sont nécessaires pour une analyse adéquate. Ce type d'étude pose, cependant, des problèmes de validité temporels, à savoir la possibilité que d'autres facteurs intervenant parallèlement au programme mènent, en fait, à l'effet

observé. Cependant, l'analyse statistique de ces données peut prendre en compte ces tendances séculaires, ce qui signifie qu'il est possible d'établir si l'intervention ou le programme était responsable du changement dans les résultats.

#### *Etude avant/après (sans groupe témoin)*

On utilise souvent l'étude avant/après sans groupe témoin pour évaluer l'incidence des programmes, mais c'est elle qui donne les preuves les moins concluantes de leur efficacité. Dans ce type d'études, on mesure les résultats recherchés avant et après l'exécution du programme. Elles sont simples et peuvent être menées à relativement peu de frais, car tout ce qu'il faut, c'est une base d'échantillonnage et des assistants de recherche pour procéder aux observations à différents endroits. Cependant, sans groupe témoin, l'intérêt scientifique de ce type d'études est relativement limité, car il est souvent difficile d'attribuer avec certitude le changement dans les résultats à la mise en place du programme.



#### **Evaluation d'une campagne d'affiches et de spots télévisés sur le port du casque au Cambodge**

En 2004, Handicap International a lancé une série de campagnes de sensibilisation au port du casque, en collaboration avec le ministère de la Santé du Cambodge, l'Organisation mondiale de la santé, l'UNICEF, l'UNESCO et la Coopération belge. Jackie Chan, vedette de cinéma internationale, participait à la principale campagne. Etaient visés les jeunes, qui représentent 50% des victimes de la circulation à Phnom Penh, capitale du pays, et la campagne utilisait des spots télévisés et des affiches montrant l'acteur avec un casque de motocyclette. Plusieurs enquêtes sur le port du casque réalisées avant et après la campagne ont permis aux organisateurs d'en évaluer le succès. Avant, le taux moyen de port du casque, évalué à 20 endroits de la ville sur quatre jours, était de 8%. Après la mise en œuvre de la campagne, un an et demi plus tard, ce taux était passé à 14,7%.

Source: 7



Jackie Chan, ambassadeur itinérant de l'UNICEF, encourage à porter un casque au Cambodge.

© Handicap International Belgium and UNICEF 2004

**Tableau 4.1** Types d'étude et leurs avantages et inconvénients\*

	<b>Evaluation formative et évaluation de processus</b>	<b>Evaluation de l'incidence et des résultats</b>	<b>Pour et contre</b>
<b>ETUDE QUALITATIVE</b>			
Groupes de réflexion / entrevues approfondies	✓ – formative – processus	✓ – résultats	– Peut renseigner sur les raisons pour lesquelles l'intervention a ou n'a pas marché – Peu coûteuse – Les échantillons (participants) ne sont pas aléatoires – Les résultats ne sont pas généralisables
<b>ETUDE QUANTITATIVE</b>			
Essais comparatifs aléatoires		✓ – incidence ✓ – résultats	– Données probantes les plus rigoureuses – Chers – La randomisation n'est pas toujours possible
Etude comparative avant/après		✓ – incidence ✓ – résultats	– Modèle le plus pratique – Doit avoir un groupe témoin comparable
Modèle à série chronologique interrompue		✓ – incidence ✓ – résultats	– Modèle pratique si le nombre d'événements est suffisant et si des systèmes de surveillance précis sont en place
Etude avant/après (sans groupe témoin)		✓ – incidence ✓ – résultats	– Peu coûteuse – Peu de données concluantes

\* D'autres détails sur les types d'étude sont fournis aux références 8 et 9. Vous trouverez également en ligne un glossaire utile de termes épidémiologiques, à [www.cochrane.org/resources/glossary.htm](http://www.cochrane.org/resources/glossary.htm) (anglais seulement).

### 4.2.3 Choisir des indicateurs de performance

Les indicateurs de performance (ou de résultats) servent à mesurer le succès du programme. Leur choix sera déterminé par les objectifs de l'évaluation, le type d'étude utilisé, les ressources disponibles et, dans une certaine mesure, par les exigences de l'organisme de financement. Ainsi, il se peut que des organismes de financement public exigent certains renseignements pour s'assurer que des fonds aillent à l'application accrue de la loi à la poursuite d'un programme.

#### Résultats en matière de blessures et de décès

L'efficacité des casques de motocycle et de vélo pour ce qui est d'éviter des traumatismes crâniens et des décès liés à des accidents est bien documentée dans de nombreuses études, y compris deux examens systématiques de Cochrane (voir le module 1) (10,11), et il n'est

sans doute pas nécessaire de reproduire ces conclusions dans une étude expérimentale à grande échelle (qui peut se révéler coûteuse). Cependant, ces études sur l'efficacité ont été menées en majeure partie dans des pays à revenu élevé (principalement aux États-Unis d'Amérique), où les casques de grande qualité sont courants. Très peu de travaux publiés portent sur l'efficacité de casques légers ou de conception locale pour ce qui est d'éviter des blessures et des décès dans les pays à faible revenu et à revenu moyen, en particulier dans le cas des casques de motocycle. Il est important de faire plus de recherche dans ce domaine, car on utilise davantage ces casques.

Il est possible d'utiliser des données couramment recueillies pour calculer les taux de traumatismes crâniens et de décès. Cependant, l'efficacité du calcul de ces taux dépend de la rigueur de la surveillance locale. S'il existe déjà dans les hôpitaux et/ou les services de santé un système de collecte, de saisie et de déclaration uniforme, il se peut que l'on ait des données cumulatives sur les traumatismes crâniens, les traumatismes crâniens graves ou les traumatismes crâniens consécutifs à des accidents de motocycle. Autrement, il faudra probablement les extraire de sources de données locales. De même, il se peut que la police ou les responsables des transports recueillent systématiquement des données sur les accidents de motocycle mortels et/ou non mortels.

Comme la qualité peut varier, il faut vérifier que ces sources de données sont complètes et exactes avant de les utiliser.

### **Taux de port du casque**

La proportion de motocyclistes qui portent un casque est un autre bon indicateur de performance. On peut observer les motocyclistes à plusieurs endroits avant et après un programme afin de documenter l'évolution éventuelle des taux de port du casque.

#### *Calcul des taux*

Il n'est pas utile de comparer des changements dans les nombres absolus de blessés et de tués, ou de motocyclistes qui portent un casque, avant et après un programme, car les nombres absolus peuvent changer à cause d'une augmentation ou d'une diminution du nombre de motocyclistes, immatriculés ou pas. Il est donc important de calculer les taux. Peuvent servir de dénominateurs le nombre de motocyclistes, de motocycles immatriculés ou de kilomètres parcourus. Par exemple, pour les blessures, le taux peut correspondre au nombre de blessures par motocycliste titulaire d'un permis ou au nombre de blessures par 100 000 km parcourus. Dans le cas du port du casque, le taux approprié serait la proportion de motocyclistes casqués sur le nombre total de motocyclistes observés. Il est à noter qu'il vaut mieux utiliser comme dénominateur un dénominateur démographique (par ex., pour 100 000 habitants) que le nombre de motocycles, car la multiplication rapide des motocycles dans de nombreux pays risque de fausser les résultats d'une évaluation, si l'on utilise cette mesure.

Le module 2 comprend une section détaillée sur le calcul des taux de port du casque.

#### 4.2.4 Procéder à l'évaluation économique d'un programme

Il peut être nécessaire aussi de procéder à une évaluation économique afin de démontrer l'optimisation des ressources et les économies possibles que représentent pour le gouvernement des investissements dans la prévention. Une évaluation économique montre si une intervention représente une meilleure utilisation des ressources qu'une autre. Autrement dit, est-ce que dépenser  $x$  \$ dans le programme A constitue un meilleur investissement que  $y$  \$ dans le programme B? Pour répondre à ce genre de question, il faut évidemment comparer deux options ou plus (parfois, cette comparaison est la possibilité de « ne rien faire » ou de « statu quo »).

L'évaluation économique repose sur la comparaison de choix du point de vue de leur coût et de leurs conséquences (12). On entend ici par conséquences un résultat intéressant. Il existe diverses formes possibles d'évaluation économique, toutes étant différentes par leur portée, autrement dit, par l'éventail de variables compris dans l'analyse. Fait important, toutes partent généralement d'un ensemble d'hypothèses de départ. Les décideurs doivent donc le savoir pour bien utiliser les données probantes tirées de ces études.

L'évaluation des coûts est un élément commun à toutes les formes d'évaluation économique. Il s'agit habituellement, du moins en partie, des coûts directs du programme – les ressources utilisées pour gérer le programme (par ex., matériel, personnel, produits non durables). Cependant, en principe, d'autres coûts peuvent aussi être pertinents, comme les frais occasionnés aux patients, aux soignants et à la collectivité en général. En outre, des coûts et des économies intervenant « en aval » peuvent être pris en considération (par ex., les durées d'hospitalisation peuvent se trouver réduites grâce à un programme et les économies ainsi générées peuvent être jugées pertinentes). Le type de coûts choisi dépend généralement du point de vue adopté dans l'évaluation et de la nature du problème d'affectation des ressources visé.

#### Méthodes utilisées dans l'évaluation économique

L'**analyse coût-efficacité** (ACE) est la forme la plus courante d'évaluation économique. Elle tient compte du coût total des programmes ainsi que de résultats définis pour arriver à un « ratio coût-efficacité » (par ex., le coût par vie sauvée, le coût par année de vie sauvée ou le coût par cas évité). Dans une ACE, on part de l'hypothèse que les objectifs des interventions comparées sont correctement saisis dans l'évaluation des résultats utilisée (13). L'analyse coût-utilité est une modification apportée à l'analyse coût-efficacité classique reposant sur une évaluation des résultats appelée année de vie pondérée par la qualité (QALY), qui comprend les changements en matière de survie et de qualité de vie et permet donc de comparer légitimement un plus grand nombre d'interventions que dans le cas des ACE.

L'**analyse coûts-avantages** (ACA) est une autre forme d'évaluation économique par laquelle on cherche à évaluer des interventions par rapport aux coûts et aux avantages globaux – les deux dimensions étant exprimées en termes nominaux (par ex., en

dollars). Donc, si les avantages sont supérieurs aux coûts, la décision serait de financer le programme. Il peut être difficile d'évaluer ainsi les avantages sur le plan de la santé, mais on peut, par exemple, obtenir des bénéficiaires des programmes leur volonté maximale de payer ces avantages (c'est-à-dire s'ils devaient les payer sur un marché hypothétique), l'idée étant d'arriver, en quelque sorte, à évaluer une intervention comme les consommateurs évaluent des biens et des services sur le marché.

Le choix du type d'analyse économique qui convient aux besoins d'un programme particulier dépendra des ressources disponibles (tant économiques qu'humaines) et des objectifs de l'évaluation. Il est important, par ailleurs, de tenir compte de la qualité de vie dans l'évaluation d'accidents de motocycles qui se soldent par des handicaps à vie dus à des traumatismes crâniens graves.

#### 4.2.5 Déterminer la taille des échantillons

Il est important, pour tous les types d'étude quantitative, de disposer de nombres assez grands dans l'étude pour être certain que, s'il existe un effet, il est détectable. Plus l'événement est rare, plus l'échantillon doit être grand pour détecter une différence. Des blessures graves résultant d'accidents de motocycle sont des événements relativement rares et il faudrait donc un échantillon important dans une étude où l'on prend comme résultats des blessures graves ou des décès. Il faut moins de participants pour calculer les taux de port du casque.



#### Evaluation économique

*Une étude a été réalisée afin de comparer la rentabilité de trois programmes différents destinés à accroître le port du casque de vélo chez les enfants de 5 à 16 ans (un programme législatif, un programme communautaire et un programme scolaire). Sur quatre ans, elle a pris en compte leurs coûts directs (coût des casques et autres coûts programmatiques) et les économies en matière de dépenses de soins de santé découlant de la prévention des traumatismes crâniens liés à la pratique de la bicyclette. Les résultats, à savoir des traumatismes crâniens évités, des décès évités et des années de vie gagnées, ont été modélisés sur la base des cas évités, des cas prévus, du risque accru de traumatisme crânien en cas d'accident si le cycliste ne porte pas de casque de vélo, et de la prévalence de non-utilisation de casque avant et après l'intervention. Dans l'ensemble, le programme législatif semblait le plus rentable, suivi du programme communautaire, puis du programme scolaire (15).*

\* Des liens avec des calculateurs de taille d'échantillon en ligne sont proposés à : <http://calculators.stat.ucla.edu/samplesize/php>. Autrement, il est possible de télécharger le progiciel de statistique Epi Info™ depuis l'adresse suivante : <http://www.cdc.gov/epiinfo/>. Un calculateur de taille d'échantillon pour les essais randomisés en grappes est proposé à : [www.abdn.ac.uk/hsru/epp/cluster.shtml](http://www.abdn.ac.uk/hsru/epp/cluster.shtml).

L'ampleur escomptée de l'effet à déceler, la variabilité des mesures et la prévalence de la variable qui intéresse sont autant de facteurs à prendre en considération pour décider de la taille d'un échantillon. Pour un essai randomisé en grappes, le calcul de la taille de l'échantillon prendra également en compte la taille de la grappe et la corrélation au sein de grappes. Pour plus de précisions sur le calcul de la taille des échantillons aux fins d'essai randomisé en grappes, voir la référence 14.

Des calculateurs de taille d'échantillon sont proposés gratuitement sur Internet, mais il est sage de consulter un statisticien à propos de ces estimations, en particulier lorsque des essais randomisés en grappes ou des échantillons aléatoires et/ou stratifiés sont nécessaires.

### **Analyse statistique**

Pour les modèles d'étude quantitative, les données nécessiteront une analyse statistique. Pour plus de conseils à ce sujet, voir la référence 8 ou les conférences correspondantes sur les méthodes élémentaires et les sections relatives aux traumatismes à : [www.pitt.edu/~super1](http://www.pitt.edu/~super1).

## **4.3 Diffusion et réactions**

Une fois une évaluation terminée, il est important de faire des commentaires aux intervenants qui participent au programme. Diffuser les résultats aidera à recueillir d'autres soutiens pour le programme s'il se révèle fructueux et aidera des tiers à obtenir un appui pour mettre en place des programmes similaires. La publicité qui découle des activités de diffusion peut aussi accroître l'incidence du programme. Si le programme n'a pas donné de bons résultats, il est important de le dire à d'autres, afin qu'ils tiennent compte de faiblesses et de questions pertinentes dans d'autres interventions similaires, y compris dans la réflexion menant à la décision de les mener ou pas.

La diffusion peut comprendre la présentation des résultats dans des réunions publiques, l'utilisation des médias pour faire connaître les résultats du programme ou la publication de rapports et d'articles dans des ouvrages scientifiques.

**Liste de contrôle**

- Commencer le processus d'évaluation au début de la mise en œuvre du programme.
- Déterminer l'objectif de l'évaluation et définir un cadre d'évaluation
- Définir clairement la population, le lieu et le moment cibles.
- Elaborer et essayer des instruments de collecte de données, en veillant à la cohérence de la formation et de l'évaluation.
- Collecter et analyser les données.
- Rédiger et diffuser un rapport d'évaluation, avec des commentaires sur divers aspects du programme.

**Utiliser les résultats de l'évaluation dans le nouveau cycle de planification**

Voyez si l'évaluation a démontré des avantages tangibles – faut-il poursuivre le programme, y mettre un terme ou le modifier? Le programme existant peut-il être amélioré sur la base de l'évaluation? A-t-il eu des effets secondaires inattendus?

Les résultats de l'évaluation devraient être utilisés dans le cycle de planification et les modifications voulues devraient être apportées au programme avant de l'élargir (encadré 4.1).

#### ENCADRE 4.1: **Accroître le port du casque de vélo dans les écoles de Malaisie**

Les accidents de vélo mortel représentent environ 4% des accidents de la route mortels en Malaisie. La majorité de ces décès, qui résultent de traumatismes crâniens, se produisent dans des zones rurales. Jusque dans les années 90, rares étaient les cyclistes à porter un casque dans ce pays. Le premier programme de promotion du casque de vélo a été lancé en 1995 par la Malaysian Helmet Initiative, consortium d'organismes universitaires, publics et non gouvernementaux qui encourage à porter un casque à moto et à vélo. Avec l'appui d'entreprises bailleurs de fonds, le programme est exemplaire de ce que différents secteurs peuvent accomplir ensemble en matière de prévention des traumatismes crâniens



© Malaysian Helmet Initiative 2005

*Les élèves apprennent à bien ajuster leur casque de vélo dans le cadre de cette campagne générale destinée à accroître le port du casque dans les écoles malaisiennes.*

Le programme de promotion du casque de vélo était une initiative multisectorielle réalisée par la Commission nationale de la sécurité routière au niveau des Etats et des districts, et ciblée sur les enfants des zones rurales par le biais des écoles locales. On a appris aux enfants comment bien utiliser les casques, distribués gratuitement à ceux qui participaient au programme. Avec le consentement de leurs parents également, les enfants ont promis de porter tout le temps un casque à vélo. Les élèves eux-mêmes ont évalué leur respect du port du casque, au moyen de questionnaires sur la question et en signalant tout accident qui leur arrivait à vélo. Le respect du port du casque a aussi été confirmé par les autorités scolaires et par les organisateurs du programme, qui faisaient tous les mois des vérifications surprises ponctuelles en surveillant les enfants qui se rendaient à l'école à vélo.

D'après les résultats, le port du casque allait de 31% à 98% selon les écoles. La volonté d'appliquer le programme des autorités scolaires était jugée essentielle pour que les enfants veuillent continuer d'y participer. Quand on leur demandait pourquoi

ils ne portaient pas de casque, les enfants répondaient que c'était sous la pression de leurs camarades, parce qu'ils n'avaient pas d'endroit où ranger leur casque à l'école, et parce qu'ils n'aimaient pas leur couleur.

Les programmes suivants ont tiré les leçons de ces premiers programmes. Les enfants ont dû payer une petite somme pour leur casque (au lieu de le recevoir gratuitement), le choix de couleurs et de modèles a été élargi, et des endroits où bien ranger les casques ont été prévus dans les écoles. Des partenaires communautaires ont été associés aux programmes et des véritables efforts ont été déployés pour s'assurer que les autorités scolaires restaient attachées à l'initiative.

Depuis le lancement du programme initial, en 1995, bon nombre des écoles participantes ont élargi leurs programmes, et il existe au moins un programme de promotion du casque de vélo par Etat en Malaisie. Au total, quelque 4000 élèves de 50 écoles et environ 200 enseignants participent à ces efforts destinés à éviter des traumatismes crâniens chez les jeunes cyclistes.

## Résumé

- L'évaluation devrait être considérée comme faisant partie intégrante de tout programme de promotion du port du casque. Elle doit être définie au début de l'élaboration d'un programme, de sorte que le plan pour la collecte de données à cette fin fasse partie de la mise en œuvre du projet. En plus de renseigner sur l'efficacité d'un programme, une évaluation aidera à repérer des problèmes éventuels dans l'exécution d'un programme.
- En précisant les objectifs de l'évaluation, il sera plus facile de décider de la meilleure méthode à employer. On peut utiliser plusieurs méthodes pour évaluer un programme de promotion du casque. Chacune présente des avantages et des inconvénients, et le choix dépendra des objectifs du programme en question et des ressources disponibles.
- Il est important de communiquer les résultats de l'évaluation aux parties concernées et de les utiliser pour planifier le programme.

## Références

1. Rossi PH et al. *Evaluation: a systematic approach*. Californie, Sage Publications, 2004.
2. Britten N. Qualitative research: Qualitative interviews in medical research. *British Medical Journal*, 1995, 311:251–253.
3. Kitziinger J. Qualitative research: Introducing focus groups. *British Medical Journal*, 1995, 311:299–302.
4. Blantari J et al. An evaluation of the effectiveness of televised road safety messages in Ghana. *International Journal of Injury Control & Safety Promotion*, 2005, 12:23–29.
5. Hall M et al. Evaluation of a school-based peer leader bicycle helmet intervention. *Injury Control and Safety Promotion*, 2004, 11:165–174.
6. Parkin PC et al. Evaluation of a subsidy programme to increase bicycle helmet use by children of low-income families. *Pediatrics*, 1995, 96(2 Pt 1):283–287.
7. Jackie Chan promotes helmet use in Cambodia (Communiqué de presse, Phnom Penh, 25 avril 2005). ([www.handicapinternational.be/downloads/Jackie\\_Chan\\_promotes\\_helmet\\_use.pdf](http://www.handicapinternational.be/downloads/Jackie_Chan_promotes_helmet_use.pdf)).
8. Woodward M. *Epidemiology: study design and data analysis*. 2nd edition. Chapman and Hall CRC, Boca Raton, 2005.
9. Rothman, KJ, Greenland S. *Modern Epidemiology*. 2nd ed. Hagerstown Maryland, Lippincott-Raven, 1998.
10. Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005 (4).
11. Liu B et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005 (4).
12. Drummond MF et al. *Methods for the economic evaluation of health care programmes*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
13. Tan-Torres T et al, eds. *WHO guide to cost-effectiveness analysis*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2003.
14. Kerry SM, Bland JM. Statistics notes: Sample size in cluster randomisation. *British Medical Journal*, 1998, 316:549.
15. Hatziaandreu EI et al. The cost effectiveness of three programs to increase the use of bicycle helmets among children. *Public Health Reports*, 1995, 110:251–259.



## Glossaire

**Traumatismes par accélération-décélération:** Traumatismes qui surviennent lorsque la tête d'une personne est en mouvement et qu'elle heurte un objet, par exemple le sol, comme dans un accident de motorcycle. Le mouvement en avant de la tête est arrêté, mais le cerveau, qui a sa propre masse, continue de se déplacer vers l'avant jusqu'à ce qu'il heurte l'intérieur du crâne pour ensuite rebondir et aller heurter le côté opposé du crâne.

**Casque de vélo:** Un casque de vélo est conçu spécialement pour protéger la tête des cyclistes si elle heurte le sol en cas de chute. Il n'est pas conçu pour bien protéger lors d'une collision avec un autre véhicule en déplacement (par ex., une voiture) ou d'une collision à grande vitesse, mais il protège dans une certaine mesure. Un casque de vélo ne devrait pas être trop lourd et il devrait être suffisamment aéré, car le cyclisme peut être un exercice aérobique intense au cours duquel la température corporelle s'élève sensiblement. Donc, la plupart des casques sont fabriqués avec des matériaux légers et percés d'orifices d'aération à des points stratégiques.

**Contusion cérébrale:** Lésion qui endommage les nerfs ou les vaisseaux sanguins du cerveau.

**Traumatisme crânien fermé:** Traumatisme dans lequel il n'y a pas de plaie ouverte au cerveau et qui résulte souvent d'un impact qui secoue le cerveau dans le crâne. Le mouvement du cerveau dans la boîte crânienne peut entraîner des contusions, des œdèmes, la déchirure de tissus cérébraux ou de nerfs ou encore la rupture de vaisseaux sanguins.

**Coût:** Emploi de ressources pour différents usages. Les coûts se mesurent généralement en termes nominaux, mais le concept de coût comprend toute utilisation de ressources, pas seulement les frais encourus (1).

**Analyse coûts-avantages:** Analyse formelle des coûts et des avantages d'un programme dans laquelle toutes les incidences pertinentes sont converties en termes nominaux (1).

**Cycle:** Véhicule routier muni de deux roues ou plus et propulsé uniquement par l'énergie musculaire des personnes l'utilisant, en particulier au moyen d'un pédalier, d'un levier ou de bras (par ex., bicyclettes, tricycles, quadricycles et véhicules pour invalides) (2).

**Commotion:** Modification de l'état mental due à un traumatisme crânien qui peut comporter une perte de connaissance.

**Lésion axonale diffuse:** Traumatisme subi par les axones du cerveau qui peut être lourd de conséquences à long terme.

**Invalidité:** Toute limitation ou incapacité (résultant d'une déficience) empêchant d'accomplir une activité d'une manière ou à un degré considérés comme normaux pour un être humain.

**Services médicaux d'urgence (SMU):** Les services fournis rapidement après l'urgence par un personnel qualifié utilisant un équipement adéquat. Dans le cas des traumatismes, les SMU visent à réduire les taux de mortalité imputables à des blessures pouvant mettre la vie en danger. Ces services comprennent les soins dispensés avant que la personne arrive à l'hôpital (SMU préhospitaliers, ces soins dispensés sur le terrain et pendant le transport vers un lieu fixe de traitement multidisciplinaire), et les soins médicaux dispensés dans un cadre hospitalier.

**Evaluation:** Processus continu visant à évaluer l'efficacité d'un programme pour ce qui est de réaliser ses objectifs. L'évaluation vise aussi à repérer les problèmes qui peuvent se poser dans la mise en œuvre d'un programme, afin d'en tenir compte dans le processus de planification et de pouvoir apporter des modifications pendant la mise en œuvre. Une évaluation est généralement conçue pour essayer de distinguer l'effet d'un programme des effets d'autres facteurs.

**Premiers secours:** Traitement d'urgence dispensé à un blessé sur le lieu de l'accident ou près de ce lieu, avant qu'il reçoive des soins médicaux professionnels.

**Traumatisme crânien:** Blessure à la tête qui peut endommager le cuir chevelu, le crâne et le cerveau. Un traumatisme crânien peut être fermé (par ex., si la tête heurte un pare-brise) ou pénétrant (par ex., si une balle perce le crâne).

**Pays à revenu élevé:** La classification de la Banque mondiale a été utilisée aux fins du présent document pour classer les pays, en se fondant sur le revenu national brut (RNB) par habitant. Un pays à revenu élevé a un RNB de 9076 USD/habitant ou plus (3).

**Hémorragies intracrâniennes :** Saignements internes qui peuvent se produire dans différentes zones de la tête ou du cerveau.

**Réglementation:** Lois ou dispositions qui ont force de loi, autrement dit, qui donnent à la police le droit de les faire respecter et aux tribunaux, celui d'imposer des pénalités (1).

**Pays à faible revenu:** La classification de la Banque mondiale a été utilisée aux fins du présent document pour classer les pays, en se fondant sur le revenu national brut (RNB) par habitant. Un pays à faible revenu a un RNB de 735 USD/habitant ou moins (3).

**Pays à revenu moyen:** La classification de la Banque mondiale a été utilisée aux fins du présent document pour classer les pays, en se fondant sur le revenu national brut (RNB) par habitant. Un pays à revenu moyen a un RNB qui se situe entre 736 USD et 9075 USD/habitant (3).

**Casque de motocycle:** Un casque de motocycle est un dispositif de protection de la tête utilisé par les motocyclistes. Les casques sont généralement fabriqués dans des matériaux durs (généralement, un type de plastique) qui protégeront en cas de collision à grande vitesse et de chute d'objets. Un casque de motocycle a principalement pour but de protéger la tête du motocycliste pendant l'impact, même si beaucoup de casques offrent d'autres éléments utiles, comme une visière et des protège-oreilles. Les casques de motocycle sont généralement conçus pour se casser en cas de collision (et donc diffuser l'énergie autrement destinée au crâne de l'utilisateur), ce qui fait qu'ils protègent peu ou pas après le premier impact.

**Deux-roues motorisé:** Véhicule à deux roues muni d'un moteur, comme un motocycle ou un vélomoteur.

**Traumatisme crânien ouvert:** Traumatisme avec fracture ou pénétration du crâne. Peut entraîner des traumatismes cérébraux.

**Soins préhospitaliers:** Soins dispensés pour réduire les effets d'un traumatisme ou d'une blessure avant que le blessé arrive dans un cadre hospitalier (voir SMU). Ils comprennent l'intervention formelle assurée par un personnel qualifié et équipé, ainsi que l'intervention de gens ordinaires passant sur le lieu de l'accident.

**Risque:** Possibilité qu'un événement indésirable se produise

**Facteur de risque:** Facteur qui influe sur la probabilité d'accident ou de collision ou sur la gravité des conséquences d'un tel événement.

**Accident de la circulation:** Collision impliquant au moins un véhicule en mouvement sur une voie publique ou privée au cours duquel au moins une personne est blessée ou tuée (2).

**Collision:** Incident impliquant au moins un véhicule en mouvement sur une voie publique ou privée et qui peut entraîner ou pas des blessures.

**Victimes de la route:** Personnes accidentées décédant dans les 30 jours qui suivent l'accident (2).

**Traumatismes dus aux accidents de la circulation:** Blessures mortelles ou pas résultant d'accidents de la circulation.

**Usager de la route:** Personne utilisant une partie du réseau routier comme usager de transports motorisés ou non motorisés.

**Surveillance:** Collecte, compilation et analyse continues et systématiques de données et communication en temps opportun de l'information à ceux qui doivent être informés afin que des mesures puissent être prises.

**Traumatisme cérébral:** Toute blessure au cerveau survenant après que le crâne est soumis à des forces externes. Un traumatisme cérébral peut conduire à tout un éventail de problèmes, dont des commotions, des contusions (hémorragie cérébrale), ou à des blessures diffuses qui provoquent des dommages neurologiques plus graves.

**Usagers de la route vulnérables:** Usagers de la route les plus exposés à la circulation, comme les piétons, les cyclistes et les passagers des transports en commun. Les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées peuvent également être inclus dans cette catégorie.

## Références

1. Elvik R, Vaa T. The handbook of road safety measures. Amsterdam, Pays-Bas, Elsevier, 2004.
2. Groupe de travail intersecrétariats des statistiques des transports de la Commission économique pour l'Europe. Glossaire des statistiques de transport. Troisième édition. New York, NY, Conseil économique et social des Nations Unies, 2003 (TRANS/WP.6/2003/6), ([www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossfr3.pdf](http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossfr3.pdf), interrogé le 23 mai 2006).
3. Classification des pays : Classification des économies. Washington DC, Groupe de la Banque mondiale, 2002 ([www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html](http://www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html), interrogé le 23 mai 2006).

## Organisations partenaires dans la préparation du manuel

### Organisation mondiale de la Santé (OMS)

En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation mondiale de la santé vise à intégrer la sécurité routière dans les programmes de santé publique dans le monde entier afin de réduire les taux anormalement élevés de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Elle utilise une approche de santé publique qui allie épidémiologie, prévention et promotion. L'accent est mis spécialement sur les pays à faible revenu et à revenu moyen, où se produisent la majeure partie des accidents de la route. Depuis quelques années, l'OMS concentre ses efforts sur la mise en œuvre des recommandations formulées dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, qu'elle a coproduit avec la Banque mondiale, et en particulier sur les principaux facteurs de risque en ce qui concerne ce type de traumatismes. En application d'une résolution sur la sécurité routière adoptée en 2004 par l'Assemblée générale des Nations Unies, l'OMS coordonne les initiatives en la matière à l'intérieur du système onusien, et c'est à cette fin qu'elle a facilité la mise en place de la Collaboration en matière de sécurité routière aux Nations Unies – groupe réunissant plusieurs organisations internationales qui s'occupent de sécurité routière, parmi lesquelles de nombreux organismes des Nations Unies. Dans une quatrième résolution, adoptée en 2005, l'Assemblée générale des Nations Unies, approuve encore ce rôle de coordonnateur.

Adresse : Organisation mondiale de la santé, 20, avenue Appia, CH-1211 Genève 27, Suisse

URL : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/en/)

Contact : Margie Peden, coordonnatrice, Prévention des traumatismes non intentionnels, Département de la prévention de la violence et des traumatismes

Courriel : [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)

### Banque mondiale

La Banque mondiale encourage, parmi les priorités du développement international, à améliorer le bilan de la sécurité routière dans les pays à faible revenu et à revenu moyen. Elle fournit un appui technique et financier aux pays et collabore avec des organismes publics, des organisations non gouvernementales et le secteur privé pour formuler des stratégies destinées à améliorer la sécurité routière. La Banque mondiale a pour mission d'aider les pays à accélérer la mise en œuvre des recommandations

énoncées dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, qu'elle a préparé conjointement avec l'Organisation mondiale de la santé, en 2004. Pour cela, elle met l'accent sur le renforcement des capacités nationales et sur la formation de partenariats mondiaux, en visant plus particulièrement à obtenir des résultats mesurables sur le plan de la sécurité routière.

Adresse : Banque mondiale, 1818 H Street, NW, Washington DC 20433, Etats-Unis d'Amérique

URL : [www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm](http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm)

Contact : Anthony Bliss, principal spécialiste de la sécurité routière, Département des transports et du développement urbain

Courriel : [abliss@worldbank.org](mailto:abliss@worldbank.org)

### **Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP)**

Le Partenariat mondial pour la sécurité routière est un partenariat entre des entreprises, la société civile et les pouvoirs publics qui a pour but de réduire durablement le nombre de morts et de blessés sur les routes dans les pays en développement et en transition. En créant et en renforçant les liens entre partenaires, le GRSP vise à mieux faire comprendre que la sécurité routière a des répercussions sur tous les secteurs de la société. Il cherche à établir des partenariats durables et à mener des interventions en matière de sécurité routière grâce à des ressources accrues, à une meilleure coordination, à plus d'innovation et au partage des connaissances à la fois à l'échelle mondiale et locale.

Le GRSP est hébergé par la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

Adresse : Partenariat mondial pour la sécurité routière, c/o Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, B.P. 372, 17, chemin des Crêts, CH-1211 Genève 19, Suisse

URL : [www.grsproadsafety.org/](http://www.grsproadsafety.org/)

Contact : David Silcock, directeur

Courriel : [David.Silcock@ifrc.org](mailto:David.Silcock@ifrc.org)

### **Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société**

La Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société est un organisme caritatif britannique qui a pour but de promouvoir la sécurité publique et la santé publique, la protection et la préservation de la vie humaine, ainsi que la conservation, la protection et l'amélioration du milieu naturel et physique. Depuis sa création en 2001, la Fondation de la FIA est devenue un acteur important dans le promotion de la sécurité routière dans le monde. Elle organise des activités afin de sensibiliser davantage à l'épidémie croissante de traumatismes dus aux accidents de la circulation et de faire inscrire la sécurité routière à l'ordre du jour politique de la communauté internationale. Elle favorise la recherche et la diffusion des résultats afin d'encourager les meilleures pratiques dans les politiques de la sécurité routière et elle offre une aide financière à des projets de tiers par le biais d'un programme de subventions.

Adresse : FIA Foundation, 60 Trafalgar Square, London WC2N 5DS, Royaume-Uni

URL : [www.fiafoundation.com/](http://www.fiafoundation.com/)

Contact : David Ward, directeur général

E-mail: [d.ward@fiafoundation.com](mailto:d.ward@fiafoundation.com)

---

Organisation Mondiale de la Santé

20 Avenue Appia

1211 Geneva 27

Switzerland

Tel +41 22 791 28 81

Fax +41 22 791 43 32

E-mail: [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)

Web: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/)

ISBN 978 92 4 256299 6

