Document cadre

Sécurité routière

Direction des Ressources Techniques
2016

DC | 12

HANDICAP INTERNATIONAL

Auteurs
Eric Remacle
Hugues Nouvellet (partie Accessibilité universelle)
Eric Weerts (partie Réadaptation)

Contributeurs
Sandra Boisseau
Sophie Coelho
Ryan Duly
Graziella Lippollis
Muriel Mac-Seing
Minla Nanthavong
Isabelle Perody
Socheata Sann
Véronique Walbaum

Comité de révision
Jeanne Battello
Pierre Gallien
Gilles Delecourt
Nathalie Herlemont-Zoritchak
Muriel Mac-Seing
Claudio Rini

Édition
Handicap International
Direction des Opérations et des Ressources Techniques
Pôle Innovation et Management des Connaissances
Stéphanie Deygas

Création graphique
IC&K, Frédérick Dubouchet
Maude Cucinotta

Mise en page
NJMC, Frédéric Escoffier

Document cadre

Sécurité routière

De plus en plus fréquents dans les pays en développement, les accidents de la route sont à l'origine de décès prématurés, d'incapacités physiques et de détresse psychologique. Les conséquences sur les victimes, les familles et la société en général sont considérables.

Selon l'Organisation mondiale de la Santé, environ 1,24 million de personnes dans le monde trouvent chaque année la mort suite à des accidents de la route. Ceci est tout simplement inacceptable. Plus de la moitié des victimes d'accidents de la route ont entre 15 et 44 ans, et parmi les victimes âgées de 15 à 19 ans et de 5 à 14 ans, les accidents de la route sont respectivement la principale cause et la seconde cause de décès... qui pourraient être évités !

Les accidents de la route ne sont pas seulement une cause majeure de handicap, ils ont également de lourdes conséquences financières pour les personnes affectées, notamment dans les pays en développement. Le lien évident entre la sécurité routière et le développement durable a entraîné l'intégration, dans la composante sanitaire des nouveaux Objectifs du Développement Durable, d'un objectif spécifique visant à réduire de moitié le nombre d'accidents de la route d'ici 2020. Il s'agit effectivement d'un signal fort de la communauté internationale quant à la nécessité d'aborder cette question, qui représente une catastrophe à la fois en matière de socio-économie et en matière de santé publique.

Dans ce contexte, la Fédération Handicap International fait de la sécurité routière un point prioritaire dans sa communication et ses messages de plaidoyer en accord avec la stratégie 2016-2025. Depuis bientôt dix ans, notre organisation aborde de façon globale la question de la sécurité routière à travers un éventail d'interventions spécifiques, basées sur les cinq volets de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) :
1) Gestion de la sécurité routière ; 2) Sécurité des routes et mobilité ; 3) Sécurité des usagers de la route ; 4) Soins post-accident incluant des services de réadaptation essentiels ; 5) Sécurité des véhicules.

Conformément à cette Décennie, les interventions mises en œuvre par Handicap International en matière de sécurité routière visent à renforcer la législation, les politiques et les normes ; à s'assurer des changements comportementaux relatifs aux principaux facteurs de risques (non-port de la ceinture de sécurité et du casque, conduite en état d'ivresse ou excès de vitesse) ; et à améliorer l'intervention après accident, tout en demandant aux autorités compétentes d'assurer une prise en charge efficace de la sécurité routière.

Des millions de vies peuvent être sauvées si les différents acteurs travaillent ensemble pour un système routier plus sécurisé. Ce document cadre propose des pistes à suivre, ainsi que des stratégies et des actions claires pour atteindre de meilleurs résultats aux niveaux sanitaire et sociétal.

Muriel Mac-Seing
Responsable du Domaine Prévention et Santé
Fédération Handicap International
Septembre 2015

Vietnam, 2014

Principes et repères

Définitions, importance et contexte

A

Terminologie de la sécurité routière

La sécurité routière a pour objectif de réduire les préjudices (décès, traumatismes, incapacités et dommages matériels) subis en cas d'accident. Pour ce faire, une approche basée sur un système sécurisé est adoptée. Elle comprend généralement les trois éléments interactifs suivants :

- **Sécurité des usagers de la route :** améliorer les attitudes et les comportements des usagers de la route, à savoir les conducteurs et passagers de véhicules à moteur, les cyclistes et les piétons. Les actions entreprises afin d'atteindre cet objectif comprennent notamment l'éducation des conducteurs, la sensibilisation du public, la réduction du temps d'intervention suite à un accident, et le renforcement de l'application de la loi.
- **Sécurité de l'environnement routier :** concevoir et construire des routes et des systèmes visant à réduire les risques d'accidents.
- **Sécurité des véhicules :** inciter les consommateurs à acheter des véhicules plus sécurisés, et les constructeurs automobiles à produire des véhicules plus sécurisés et à mettre en œuvre une gestion durable et sécurisée du parc automobile.

Une **approche basée sur un système sécurisé**[1] est fondée sur la compréhension de la vulnérabilité du corps humain. Par conséquent, les trois éléments de cette approche visent à réduire la probabilité d'accidents, les décès et la gravité des traumatismes[2]. En outre, pour permettre l'atteinte de ce résultat, cette approche identifie le partage des responsabilités entre ceux qui conçoivent, ceux qui construisent et ceux qui utilisent le système routier et les véhicules. Soutenant l'approche basée sur un système sécurisé, Handicap International est impliquée dans des actions ciblant les usagers de la route afin qu'ils adoptent un comportement plus prudent, et encourage un environnement routier plus sécurisé.

Bien que cette nuance n'ait pas d'incidence sur les textes français, il est important de souligner qu'en anglais le terme « *accident* » est remplacé par « *crash* » dans tous les débats et les documents de Handicap International concernant la sécurité routière. Ceci vient de la nécessité de changer fondamentalement les perceptions de la nature des accidents de la route. Comme le stipule le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route, « Historiquement, les « accidents » de véhicules à moteur étaient considérés comme des événements dus au hasard qui « n'arrivaient qu'aux autres » et étaient une conséquence inévitable du trafic routier. Le terme « accident », en particulier, peut donner l'impression de quelque chose d'inévitable et d'imprévisible - un événement sur lequel on n'a aucune prise. Mais cela n'est pas vrai. Les accidents de la route sont des événements qui peuvent faire l'objet d'une analyse rationnelle et d'une action corrective »[3].

Handicap International considère que les accidents de la route sont à la fois évitables et prévisibles, et que des mesures et actions adaptées peuvent être instaurées afin de réduire les accidents, les traumatismes et les décès. Dans ce contexte, on utilise plutôt le terme « victimes » d'accidents de la route que « rescapés », car ce mot est généralement employé par les victimes elles-mêmes, et notamment par la Fédération européenne des victimes de la route. « Victimes » inclut par ailleurs les personnes directement impliquées dans un accident, mais aussi les familles et les communautés.

B

Sécurité routière dans le monde, et liens avec le handicap

De plus en plus fréquents, les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route sont un problème majeur de santé publique. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a estimé qu'environ 1,24 million de personnes dans le monde meurent chaque année dans des accidents de la route, et que près de la moitié sont des piétons, des utilisateurs de deux-roues motorisés ou des cyclistes. Les accidents provoquent par ailleurs entre 20 et 50 millions de traumatismes non mortels par an, et sont une **cause majeure de handicap**[4]. Enfin, 25% des décès survenus suite à des traumatismes sont dus à des accidents de la route[5].

Plus de 90% des décès dus aux accidents de la route surviennent dans des pays à revenus faibles et intermédiaires, bien que ces pays possèdent seulement 48% des véhicules existant dans le monde. Alors que le taux des décès dus aux accidents de la route dans de nombreux pays à revenus élevés s'est stabilisé ou a même diminué au cours de ces dernières décennies, des recherches indiquent une hausse dans la plupart des autres régions du monde. Si cette tendance devait se poursuivre, le nombre de décès passerait à 2,4 millions par an d'ici 2030[6]. Par ailleurs, si aucune action adaptée n'est entreprise d'ici là, les traumatismes dus aux accidents de la route devraient représenter la cinquième principale cause mondiale de maladies et traumatismes, derrière les maladies cardiovasculaires et pulmonaires[6, 7].

Comparaison des dix principales causes de décès, 2004 et 2030[8]

2004

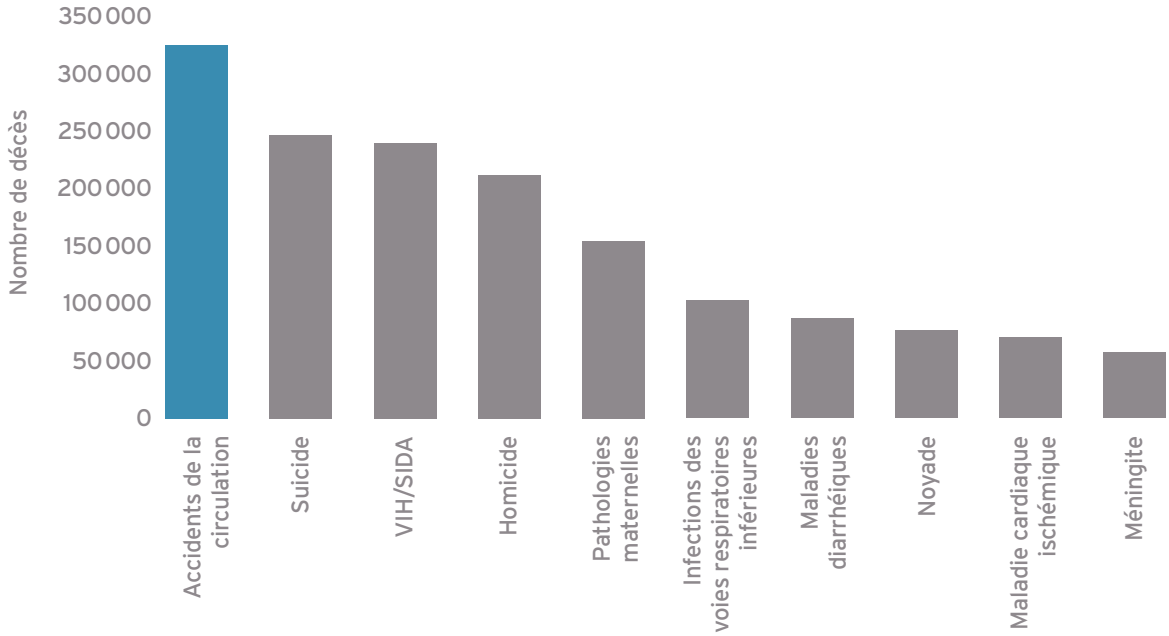
Rang	Maladie ou traumatisme
1	Cardiopathies ischémiques
2	Maladies cérébrovasculaires
3	Infections des voies respiratoires inférieures
4	Bronchopneumopathies obstructives chroniques
5	Maladies diarrhéiques
6	VIH/sida
7	Tuberculose
8	Cancers de la trachée, des bronches et du poumon
9	Accidents de la route
10	Prématurité et insuffisance pondérale à la naissance

2030

Rang	Maladie ou traumatisme
1	Cardiopathies ischémiques
2	Maladies cérébrovasculaires
3	Infections des voies respiratoires inférieures
4	Bronchopneumopathies obstructives chroniques
5	Accidents de la route
6	Cancers de la trachée, des bronches et du poumon
7	Diabète sucré
8	Cardiopathies hypertensives
9	Cancer de l'estomac
10	VIH/sida

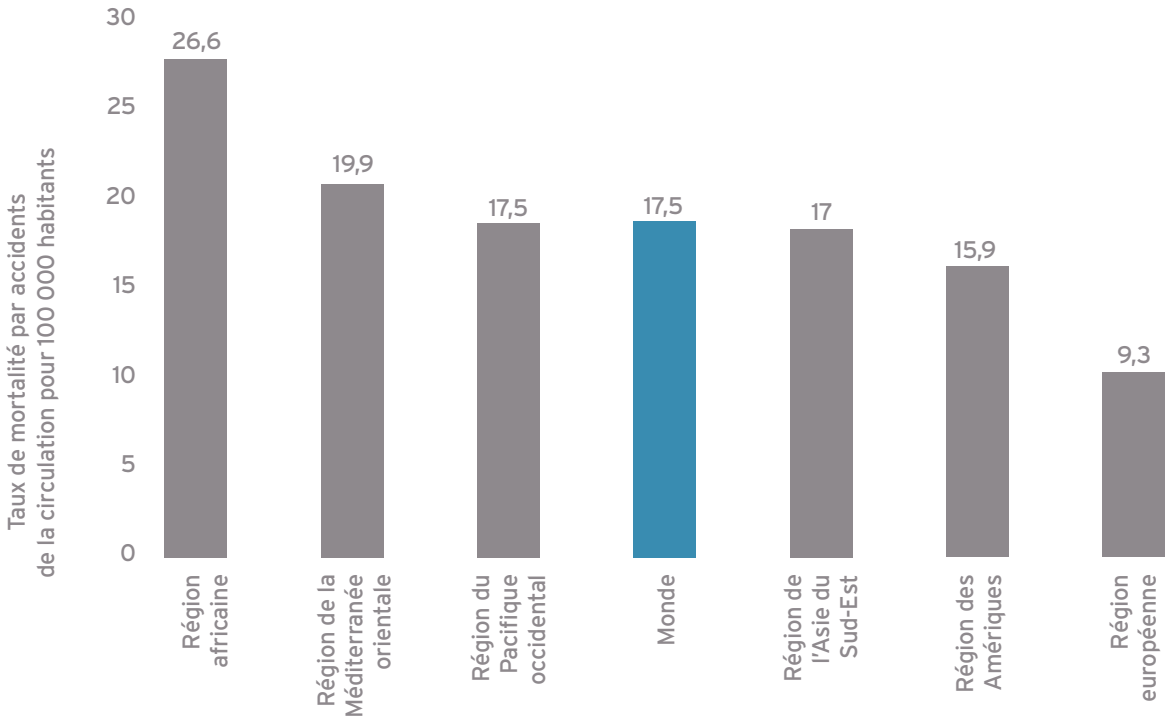
À l'échelle mondiale, plus de la moitié des victimes d'accidents de la route font partie de la tranche d'âge des 15-44 ans, c'est-à-dire le principal groupe de personnes actives et ayant des enfants à charge. Les hommes sont par ailleurs proportionnellement davantage affectés : ils représentent en effet 73% des personnes décédées[9]. Dans le monde, 260 000 enfants décèderaient chaque année suite à des accidents de la route, ce qui représente la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de 15 à 19 ans, et la seconde cause chez ceux âgés de 5 à 14 ans[10]. En termes de morbidité, on estime que le nombre d'enfants blessés ou handicapés suite à un accident de la route est d'environ 10 millions par an. L'OMS estime également que les accidents de la route représentent la principale cause de décès précoce et de handicap chez les enfants âgés de 5 ans et plus[11].

Dix principales causes de décès pour les personnes âgées de 15 à 29 ans, 2012[12]



Selon les prévisions de la Banque mondiale, le taux de décès dus aux accidents de la route en Asie du Sud augmentera de 144% d'ici 2020 par rapport à l'année de référence 2000[13]. Les données des pays dans lesquels Handicap International apporte un soutien opérationnel confirment cette statistique alarmante. Par exemple, plus de 4 personnes meurent chaque jour sur les routes du Cambodge, au moins 70 sont blessées, et le nombre d'accidents mortels a plus que triplé entre 2002 et 2008[14].

Décès par accidents de la circulation pour 100 000 habitants (2013), par région OMS[15]



Il est également essentiel d'étudier les tendances statistiques au niveau régional. Le tableau ci-après montre une hausse sensible de 40% concernant les accidents de la route mortels, entre 2000 et 2012, en Afrique et en Asie du Sud, alors que l'Europe a enregistré une baisse de 31% au cours de la même période.

Taux de mortalité due aux accidents de la route, par région/par an[16]

	2000	2012	Variation
Monde	1 022 000	1 255 000	+ 22%
Afrique	143 000	201 000	+ 40%
Amériques	139 000	154 000	+ 10%
Asie du Sud-Est	255 000	357 000	+ 40%
Europe	129 000	8 000	- 31%
Pacifique occidental	250 000	337 000	+ 34%

Au niveau mondial, les traumatismes dus aux accidents de la route sont l'une des **principales causes de handicap**[17]. Selon le Rapport mondial du handicap, « On reconnaît depuis longtemps que les accidents de la route ( ) contribuent au handicap ( ). Cependant, les données sur l'importance de ce phénomène sont très limitées. Il existe peu d'informations sur le nombre de personnes handicapées à la suite de ce type d'accident. Récemment, une étude systématique du risque de handicap chez les conducteurs de véhicules motorisés ayant eu un accident de la route a fait apparaître une grande disparité dans les estimations obtenues. Selon les estimations, la prévalence du handicap causé par un accident varie entre 2 et 87 %, un écart dû, en grande partie, aux difficultés méthodologiques rencontrées pour mesurer les conséquences non mortelles des traumatismes »[18, 19].

Invariablement dans les pays en développement, et selon les données actuelles, les usagers de la route vulnérables (c'est-à-dire les utilisateurs de deux-roues motorisés, les piétons et les cyclistes) sont plus à risque de devenir handicapés à la suite d'un accident de la route. Les études montrent par ailleurs que les accidents sont la principale cause de traumatisme crânien, tant dans les pays à revenus élevés que dans les pays à faibles revenus[20]. Aux dommages physiques, s'ajoute l'impact psychologique. Les enfants victimes d'accidents de la route développent des troubles de stress post-traumatique, de l'anxiété, des phobies et des troubles comportementaux. En outre, sur un échantillon de patients hospitalisés pour des fractures du membre supérieur et/ou inférieur ou pour de légères lésions des tissus mous du rachis cervical (exemple : coup du lapin), 22 % présentent toujours un handicap quatre ans après avoir eu un accident[21].

C

Coûts sociaux-économiques des accidents de la circulation

Il est par ailleurs important de souligner que les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route représentent un **poids économique** considérable, notamment pour les pays en développement. On estime que le coût annuel mondial s'élève à environ 518 milliards de dollars américains. Pour les pays à faibles revenus, on estime que le coût total est de 100 milliards de dollars américains, ce qui représente plus que la somme qu'ils reçoivent en aide de la part des pays industrialisés[22].
Ce poids économique va ainsi à l'encontre des actions de réduction de la pauvreté entreprises par les gouvernements de ces pays.
Et il ne s'agit ici que des coûts économiques directs, à savoir principalement la baisse de productivité. La charge **pesant sur le secteur de la santé publique** est également lourde, avec des victimes d'accidents de la route qui occupent près de la moitié des lits dans les services de traumatologie des hôpitaux de certains pays à revenus faibles ou intermédiaires[23].
Des études ont montré que, dans un foyer, le décès ou le handicap du principal salarié ou du chef de la famille peut avoir des conséquences désastreuses. Ainsi, cela peut entraîner une baisse du niveau de vie, voire la pauvreté[24]. Les familles qui perdent une partie de leur capacité à gagner leur vie doivent aussi faire face aux coûts qu'entraînent les soins de la personne handicapée. Elles peuvent être amenées à devoir vendre la plupart de leurs biens, et sombrer dans l'endettement à long terme.
De ce fait, il est de la plus haute importance de mener des actions contre les accidents de la route, et d'intervenir de façon adaptée et durable.

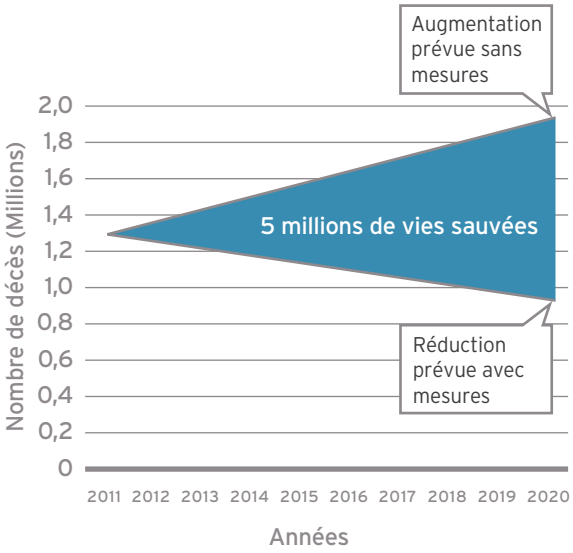
D

Directives internationales

Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020)

Conformément à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, les interventions mises en œuvre en matière de sécurité routière par Handicap International visent à renforcer la législation, les politiques et les normes, à garantir l'application de mesures afin de réduire les principaux facteurs de risques tels que le non-port de la ceinture de sécurité et du casque, la conduite en état d'ivresse ou l'excès de vitesse, et à améliorer l'intervention après accident, tout en demandant aux autorités compétentes de mettre l'accent sur la prise en charge de la sécurité routière.
L'objectif général est de stabiliser, puis de réduire le niveau estimé d'accidents mortels de la route dans le monde d'ici 2020, et ainsi de sauver 5 millions de vies[25].

Sauver des millions de vies[26]



Conformément à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, cinq volets clés doivent être respectés de façon systématique afin d'atteindre des résultats durables en matière de sécurité routière.

Les cinq volets de la Décennie d'action[27]

Volet 1	Volet 2	Volet 3	Volet 4	Volet 5
Gestion de la sécurité routière	Sécurité des routes et mobilité	Sécurité des véhicules	Sécurité des usagers de la route	Soins post-accident

Volet 1 : Gestion de la sécurité routière
Ce volet porte sur :
- Le renforcement des capacités institutionnelles,
- La désignation d'une organisation chef de file chargée de la gestion de la sécurité routière,
- La définition d'une stratégie nationale de sécurité routière,
- L'adoption d'objectifs réalistes et à long terme,
- Le développement d'un système de données.

Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité
Ce volet porte sur :
- La planification, la conception, la construction et l'exploitation des routes en étant plus attentif à la sécurité,
- L'évaluation régulière des routes,
- La possibilité d'envisager toutes les formes de transport et de types d'infrastructure sécurisée.

Volet 3 : Sécurité des véhicules
Ce volet porte sur :
- L'harmonisation des normes mondiales,
- La mise en œuvre de nouveaux programmes d'évaluation des voitures neuves,
- La garantie d'équipements minimaux de sécurité pour l'ensemble des voitures neuves,
- La promotion de l'intégration de technologies qui ont prouvé leur efficacité pour éviter les accidents,
- L'incitation des gérants de parcs automobiles pour l'achat, l'exploitation et l'entretien des véhicules qui offrent des niveaux élevés de protection des occupants.

Volet 4 : Sécurité des usagers de la route
Ce volet porte sur :
- L'adoption de législations de sécurité routière,
- L'application durable ou renforcée des normes de sécurité routière,
- La sensibilisation du public aux facteurs de risques,
- La mise en œuvre d'initiatives visant à diminuer le nombre d'accidents de la route liés à une activité professionnelle,
- L'instauration d'une obtention progressive du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs.

Volet 5 : Soins post-accident
Ce volet porte sur :
- Le développement de systèmes de soins pré hospitaliers,
- La création d'un numéro de téléphone national unique pour les urgences,
- L'appui et les soins de réadaptation précoces pour les blessés, et un accompagnement pour les personnes endeuillées suite à un accident de la route,
- La mise en place de régimes d'assurance,
- La réalisation d'enquêtes approfondies sur les accidents, et une réponse juridique appropriée.

La Convention relative aux droits des personnes handicapées

Dans le cadre de ses interventions en matière de sécurité routière, Handicap International s'appuie sur la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CDPH). Les articles de la CDPH qui sont consacrés à la sécurité routière incluent le droit des personnes handicapées d'avoir accès à des transports sécurisés (article 9) et la garantie de leur mobilité personnelle (article 20).

Dans ce contexte, les interventions en matière de sécurité routière et liées aux droits des personnes handicapées sont :
- Soutenir l'élaboration de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière en s'assurant que les personnes handicapées ne sont pas représentées de façon négative dans les messages et les images,
- Impliquer les personnes handicapées - notamment celles qui le sont suite à un accident de la route - dans chaque étape du cycle de gestion de projet, afin de s'assurer que leurs besoins et leurs expériences sont intégrés dans le projet/l'activité,
- Mettre en place des partenariats avec des associations de personnes affectées par des accidents de la route,
- Améliorer la sécurité de l'accès aux transports et de la mobilité des personnes handicapées.

Cette liste énonce les actions qui ne sont pas seulement réalisables, mais également conformes au mandat de Handicap International et à la CDPH, afin d'intégrer la question du handicap dans l'ensemble des processus de développement.

Déclaration de Bruxelles sur la sécurité routière

En 2009, Handicap International a contribué et approuvé la Déclaration de Bruxelles en faveur de la sécurité routière, qui appelle les gouvernements à s'engager à montrer l'exemple :

- en gérant les risques de façon attentive,
- en adoptant des mesures efficaces et à faible coût pour réduire le nombre de victimes de la route,
- en allouant des ressources suffisantes,
- en apportant leur soutien politique pour la recherche, la stricte application et la réforme de la législation sur la sécurité routière, si et lorsque nécessaire.

Afin de garantir la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés, la Déclaration prévoie également que les systèmes routiers intègrent la sécurité et la pérennité en tant que principaux objectifs, et qu'une formation complète aux bonnes pratiques soit dispensée aux urbanistes et aux ingénieurs du génie civil.

Pourquoi intervenir

A

Historique des actions

Dans le cadre du projet de kinésithérapie mis en œuvre par Handicap International Belgique au Laos en 2000, il a été constaté qu'au moins 80% des patients ayant besoin de soins de kinésithérapie avaient ces besoins à la suite de traumatismes dus à des accidents de la route. Alarmée par ce constat, Handicap International a lancé un programme de sensibilisation aux dangers des accidents de la route pour la population. Puis, en 2002, elle a demandé une enquête plus complète auprès d'une sélection d'hôpitaux du Laos, du Cambodge et du Vietnam afin de mieux comprendre les causes des accidents. Cette enquête a révélé une augmentation significative des accidents de la route au cours de cette dernière décennie, augmentation due à des facteurs tels que la hausse du nombre de véhicules et le manque de connaissances en matière de sécurité routière dans cette région. En parallèle, Handicap International a réalisé et diffusé sa première publication[28] relative aux problèmes de sécurité routière dans les pays en développement : elle y a identifié les accidents de la route comme enjeu majeur de santé publique et cause principale de handicap.

Suite aux résultats de l'enquête et après avoir calculé le coût global des accidents de la route, Handicap International a poursuivi son intervention en 2003 en lançant des projets pilotes au Laos, au Cambodge et au Vietnam. Ces projets étaient initialement axés sur les campagnes de sensibilisation et sur l'éducation visant à réduire les accidents de la route et les traumatismes qui en découlent. Les équipes ont mené en parallèle des actions de lobby et de soutien auprès des gouvernements et des acteurs de la société civile de ces trois pays, afin qu'ils adoptent une approche plus participative en matière de sécurité routière.

B

Expériences sur le terrain et leçons apprises

Les projets pilotes mentionnés précédemment ont montré des résultats concluants. En s'appuyant sur ces expériences initiales, les programmes de sécurité routière de ces trois pays ont par la suite élargi le champ et la portée géographique de leurs activités. De nombreux projets de Handicap International en matière de sécurité routière en sont désormais à leur seconde ou troisième phase de mise en œuvre, chacun en collaboration étroite avec les autorités gouvernementales et la société civile.

Handicap International a ainsi significativement contribué à l'amélioration générale de la sécurité routière dans les pays cibles. Au fil des années, les évaluations des projets ont permis de conclure que les résultats visés avaient été atteints. Les résultats marquants, positifs et éclairés par des données probantes sont les suivants :

- **Les cadres institutionnel et juridique de la sécurité routière ont été définis :** le soutien technique apporté par Handicap International dans l'ensemble des pays où elle est intervenue a amené les autorités nationales à rédiger des lois sur les facteurs de risques clés (conduite en état d'ivresse, port du casque, etc.). Handicap International a également amené les gouvernements à développer des mécanismes de financement durables pour la sécurité routière, par le biais du renforcement des capacités et de l'apprentissage mutuel entre partenaires.
- **Des réseaux nationaux ont été développés et fonctionnent :** les autorités nationales dans tous les pays où Handicap International est intervenue ont établi un Comité national de sécurité routière avec le soutien de Handicap International. Ces Comités jouent un

rôle dans la coordination nationale des mesures relatives à la sécurité routière.

- **Des stratégies adaptées ont été développées pour inclure des actions visant à réduire les accidents de la route :** Handicap International, dans l'ensemble des pays où elle est intervenue, a contribué à l'élaboration, par les autorités nationales, d'un plan d'action national (conformément à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020). Ceci est le résultat du soutien technique apporté par Handicap International et de sa participation aux plateformes internationales sur la sécurité routière comme, par exemple, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dont Handicap International est un membre actif et reconnu.
- **Les interventions ont réduit le nombre d'accidents de la route et ont atténué leur gravité :** par exemple au Vietnam, les données officielles de la police concernant les accidents de la route indiquent une diminution de 57% des accidents mortels pour la période allant de 2007 à 2010 dans le district de Dinh Quan, et de 44% dans le district de Thong Nhat - deux districts où Handicap International a mené des activités. Au Cambodge, l'intervention de Handicap International a entraîné une hausse du port du casque dans les zones cibles, en passant de 7% en 2004 à 85% en 2009[29].
- **L'amélioration de la réponse médicale a visé la réduction des traumatismes des victimes :** au Vietnam, Handicap International a mené une initiative conjointe avec la Croix-Rouge, qui a entraîné une nette amélioration des soins de premiers secours prodigués sur les lieux des accidents dans les zones cibles, tout en permettant d'accélérer et de sécuriser le transport des victimes auprès des hôpitaux et des centres de santé.
- **La société civile a été renforcée par son inclusion dans les actions :** au Laos, une organisation pour les victimes d'accidents de la route et pour la sécurité routière a été créée, et dans ce cadre, des actions ont été mises en œuvre afin de promouvoir et d'œuvrer en faveur de l'amélioration de la sécurité routière.
- **L'accès à une mobilité sécurisée et aux transports pour les personnes handicapées s'est renforcé :** au Vietnam et au Laos, l'accès au permis de conduire et à une mobilité sécurisée pour les personnes handicapées a été renforcé grâce à une formation adaptée, à une recherche concernant les obstacles à la mobilité, ainsi qu'aux actions de sensibilisation et de plaidoyer mises en œuvre en collaboration avec la société civile.

Lorsqu'elles sont mises en œuvre de façon adaptée, les interventions de sécurité routière peuvent entraîner une réduction significative du nombre d'accidents de la route, comme le montrent les initiatives menées sur le terrain par Handicap International.
En s'appuyant sur les leçons apprises dans le cadre de son action contre les mines, Handicap International a renforcé ses capacités en matière de plaidoyer, de gestion des données, de méthodologies relatives à l'éducation et à la sensibilisation, et ces connaissances sont désormais appliquées dans ses projets de sécurité routière.

C

Plus-value de Handicap International

La sécurité routière, notamment dans les pays en développement, en est encore à ses balbutiements, et de nombreuses lacunes doivent être comblées afin de réduire encore plus le nombre d'accidents, de décès et de victimes de la route. Beaucoup estiment encore que les accidents de la route sont le prix à payer pour le développement et l'accès aux infrastructures. Du fait de nombreux autres problèmes de santé publique reconnus tels que le VIH/sida ou l'accès à l'eau potable et à l'assainissement, les accidents de la route n'ont été mis en avant que récemment par les bailleurs de fonds et les gouvernements, en tant que problématique majeure de développement et de santé publique dans les pays en développement. En raison de ressources limitées, peu d'actions pérennes ont été entreprises[30]. Heureusement, cette situation est amenée à changer grâce à l'intégration de la question de la sécurité routière dans les prochains Objectifs de Développement Durable.

Handicap International bénéficie d'une marge de progression considérable en matière de sécurité routière dans ces pays. Sa plus-value réside dans le fait d'être actuellement l'une des quelques ONG à portée internationale à intégrer, de manière ferme, la sécurité routière dans l'agenda pour le développement. En outre, Handicap International plaide en faveur de mesures de sécurité visant à protéger les usagers de la route vulnérables qui, sans cet appui, ont des capacités limitées en termes d'influence et d'insertion sociale en tant que victimes blessées ou handicapées.

À ce jour, Handicap International a largement contribué à l'élaboration de plans d'action nationaux sur la sécurité routière en créant des Conseils nationaux et provinciaux de sécurité routière, ainsi qu'en élaborant et en approuvant la législation sur la circulation routière au Laos, au Cambodge, au Vietnam, en République démocratique du Congo et au Bénin. Forte de plusieurs années d'expérience dans le secteur de la sécurité routière, Handicap International est désormais reconnue par les gouvernements, le secteur privé et les organisations de la société civile comme une ONG leader dans ce domaine. En outre, d'autres acteurs nationaux et internationaux de sécurité routière considèrent Handicap International comme un partenaire fiable pour mettre en place des initiatives en matière de sécurité routière, et apporter des conseils techniques ainsi qu'un soutien pour la mise en œuvre de projets et l'élaboration de politiques.

D

Bénéficiaires

Les usagers de la route vulnérables : les programmes de Handicap International en matière de sécurité routière ciblent l'ensemble de la population. Toutefois, les usagers de la route vulnérables bénéficient d'une attention particulière. Cette catégorie inclut les « usagers de la route les plus exposés dans la circulation, comme les piétons, les cyclistes et les passagers des transports en commun. Les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées appartiennent aussi à cette catégorie »[31]. En outre, les personnes vivant à proximité des grands axes routiers et des rues fortement fréquentées sont particulièrement vulnérables.

Les écoliers (5-14 ans) et les enseignants : les accidents de la route sont la deuxième cause de décès et de traumatismes chez les 5-14 ans. Chaque année, environ 10 millions d'enfants deviennent handicapés ou sont blessés sur les routes. Nos activités permettent aux enfants de bénéficier d'une éducation routière dans le cadre scolaire. Les ministères de l'Éducation, les services

pédagogiques et les enseignants sont directement impliqués dans le processus de sensibilisation et d'éducation aux risques de la route et à des comportements routiers plus prudents.

Les jeunes (15-29 ans) : les accidents de la route étant la principale cause de décès chez les 15-29 ans dans le monde, Handicap International développe une stratégie particulièrement adaptée à cette tranche d'âge, en s'appuyant sur une approche participative et entre pairs.

Les personnes vivant à proximité des grands axes routiers : les populations vivant à proximité des grands axes routiers bénéficient directement d'actions de sécurité routière à base communautaire. Certaines personnes ne sont souvent pas assez préparées au développement rapide d'infrastructures routières : elles manquent de connaissances et de compétences concernant les comportements routiers plus prudents à adopter, et ne sont généralement pas informées des mesures de sécurité de base. Par conséquent, ces communautés doivent être impliquées dans la planification de la sécurité routière afin d'établir des mesures au niveau local qui soient efficaces. Par ailleurs, les utilisateurs de deux-roues motorisés et autres usagers de la route vulnérables reçoivent des informations concernant la conduite en état d'ivresse, les limitations de vitesse, les mesures de visibilité, les comportements pouvant entraîner des accidents et la façon dont renforcer la sécurité (port du casque et de la ceinture de sécurité, etc.).

Les partenaires de Handicap International en matière de sécurité routière : en tant que principaux bénéficiaires du soutien technique de Handicap International et de ses initiatives de formation et de renforcement des capacités, les acteurs de la sécurité routière, tels que les gouvernements (niveau local et niveau national) et la société civile, sont les bénéficiaires directs de l'ensemble des actions.

Les personnes handicapées : elles bénéficient notamment d'actions visant un accès inclusif aux routes et aux services associés, notamment pour permettre l'accès au permis de conduire et l'adaptation technique de leurs véhicules.

Les victimes d'accidents de la route : elles bénéficient de soins de premiers secours sur les lieux des accidents. Les personnes gravement blessées doivent dans la mesure du possible avoir accès à des soins d'urgence spécialisés, et être transférées auprès de structures sanitaires adaptées ou orientées auprès d'autres services comme la réadaptation, l'accompagnement psychosocial et les activités de subsistance.

Le reste de la population (bénéficiaires indirects) : la population dans son ensemble bénéficie des initiatives en matière de sensibilisation du public lancées dans le cadre de campagnes médiatiques (télévision, radio et presse écrite).

Principes d'intervention

A

Partenariats stratégiques

La question de la sécurité routière est interdisciplinaire et intersectorielle, elle ne peut donc être résolue par une seule organisation. Handicap International n'ignore pas que les partenariats sont essentiels pour garantir le succès de son travail dans ce secteur. Alors que les partenariats varient en fonction des pays, il est entendu que les objectifs et les stratégies visant à les établir et à les maintenir sont communs à toutes les interventions de Handicap International en matière de sécurité routière.

Les institutions gouvernementales : Handicap International considère ses partenariats avec les institutions gouvernementales comme étant essentiels à ses interventions de sécurité routière. Sa stratégie de renforcement des capacités et de coopération dans l'élaboration d'un cadre politique sur la sécurité routière permet d'assurer la pérennité de la sécurité routière dans les pays d'intervention. Par conséquent, Handicap International s'efforce d'établir des partenariats avec des services gouvernementaux compétents pour chaque zone d'intervention. Des partenariats doivent notamment être noués avec les Comités nationaux de la sécurité routière et autres organisations similaires, les autorités ministérielles, la police de la route, ainsi que les autorités sanitaires et les autorités provinciales, municipales et locales. Ces partenariats ont pour objectif de renforcer les capacités des agences gouvernementales afin qu'elles garantissent la gestion et la coordination de la sécurité routière, et de s'assurer que les interventions dans ce secteur sont adaptées, inclusives, efficaces et durables. Les partenariats établis avec les institutions gouvernementales doivent être régulièrement évalués, en se basant sur les responsabilités et les engagements des différents gouvernements en matière de sécurité routière.

Les organisations de la société civile : Les organisations locales travaillent étroitement avec les populations cibles, et leur compréhension ainsi que leur analyse des besoins sont essentielles. Par conséquent, Handicap International identifie et établit des partenariats avec des organisations locales engagées et efficaces pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière dans des zones cibles. Il s'agit aussi, dans le cadre de ces partenariats, de contribuer au renforcement de leurs capacités afin de leur fournir des outils pour concevoir et mener leurs propres interventions de sécurité routière, et prendre en charge leur gestion quand Handicap International se retirera des projets. Des partenariats sont créés par exemple avec des ONG locales et internationales, des organisations représentant les victimes d'accidents de la route ou les personnes handicapées, des associations communautaires, ainsi que d'autres institutions, coalitions et réseaux pertinents.

Le secteur privé : Le secteur privé joue toujours un rôle important et polyvalent dans la sécurité routière. Au niveau national, il est généralement impliqué dans la sensibilisation aux thématiques relatives à la sécurité routière, dans le parrainage d'événements, et dans la promotion et le renforcement de la gestion durable et sécurisée du parc automobile. Au niveau international, il peut contribuer en tant que bailleur ou parrain de campagnes et d'événements relatifs à la sécurité routière, son objectif étant de s'engager davantage dans les politiques générales de sécurité routière. Handicap International est ouverte à la création de partenariats avec certaines compagnies, organisations et industries privées, mais seulement si elles ne sont pas considérées comme étant incompatibles avec la mission, le mandat et les valeurs de Handicap International ou ses objectifs en matière de sécurité routière. Les potentiels partenariats doivent être évalués et abordés au cas par

cas, en se basant sur une série de critères définis par Handicap International.

Les institutions de recherche : Le manque d'études de qualité concernant la sécurité routière dans les pays à revenus faibles et intermédiaires constitue un problème majeur pour le secteur. Par conséquent, Handicap International met l'accent sur la recherche pour permettre une compréhension plus approfondie des problématiques, renforcer le développement de stratégies et d'actions internes basées sur des besoins réels, rehausser le niveau des compétences du personnel local en matière de recherche, et soutenir ses partenaires gouvernementaux dans l'élaboration de politiques et les processus décisionnaires. En outre, les partenariats mis en place avec les institutions de recherche offrent au personnel de Handicap International et à ses partenaires la possibilité d'accéder à une formation de qualité.

Ainsi, Handicap International s'efforce de **promouvoir une culture pérenne** en matière de sécurité routière à travers le développement de réseaux d'organisations provenant du secteur privé, de la société civile et du gouvernement. Ces réseaux visent à développer des politiques internes de sécurité routière au sein de leurs organisations, à s'ériger en tant que modèles pour d'autres organisations et pour la communauté, ainsi qu'à promouvoir et à mettre en œuvre des activités relatives à la sécurité routière.

B

Renforcement des capacités des institutions gouvernementales

Les différentes institutions gouvernementales, et notamment les Comités nationaux de sécurité routière lorsqu'ils existent, sont essentiels à la gestion de la sécurité routière. La collaboration avec ces entités est au cœur de l'approche stratégique de Handicap International, qui consiste à favoriser l'appropriation et à générer la pérennité des actions. Selon la vision de Handicap International, le soutien technique et financier, direct et durable, apporté aux institutions gouvernementales leur permet d'améliorer leur aptitude à planifier, mettre en œuvre, suivre et évaluer de façon adaptée et efficace les interventions, et d'assumer pleinement et efficacement leur rôle et leur responsabilité sur le long terme.

Les activités de renforcement des capacités peuvent inclure un appui technique pour :

- le développement sur le long terme de stratégies, de politiques et de plans relatifs à la sécurité routière,
- la formation professionnelle en matière de gestion et de coordination de la sécurité routière,
- le développement des connaissances et de l'expertise dans les principales thématiques liées à la sécurité routière par le biais de formations,
- l'élaboration de campagnes nationales de sensibilisation,
- la collecte et l'analyse de données,
- la gestion de bases de données,
- l'application de la loi,
- les soins de premiers secours,
- la collecte de fonds, etc.

L'objectif principal est de s'assurer que les Comités nationaux de sécurité routière ou d'autres organes gouvernementaux, comme les Ministères, sont en mesure de développer leur plan d'action national, et de gérer la mise en œuvre d'interventions avec d'autres acteurs et les autorités provinciales. Handicap International accompagne également les agences gouvernementales à développer et tenir à jour des systèmes de base de données nationales concernant les accidents de la route. Ces systèmes permettent en effet de mieux comprendre la situation relative à la sécurité routière, de planifier des réponses appropriées, et de mener un suivi et une évaluation de l'impact des initiatives. Des études sur des thématiques spécifiques doivent également

être mises en place afin de compléter les données quantitatives générées par le système d'information.
Par ailleurs, Handicap International mène des actions de plaidoyer avec les agences gouvernementales compétentes afin de s'assurer que la problématique de la sécurité routière est traitée en priorité dans les programmes de développement et de santé publique des pays.

C

Participation des populations cibles

Handicap International fait appel aux communautés dans une démarche de planification participative. Il s'agit d'identifier, planifier et mettre en œuvre ensemble des solutions pour résoudre les problèmes locaux de sécurité routière.
La participation est donc essentielle dans l'approche de Handicap International sur la sécurité routière. Pour une réelle implication, les bénéficiaires doivent être encouragés, guidés et soutenus afin d'exercer une forte influence sur le contenu et les processus des projets. Les résultats attendus d'une participation significative sont divers et variés. Ils ne dépendent pas seulement des idées, des besoins, des intérêts et des priorités des personnes, mais également des points forts et des limites de leur environnement. À travers une participation active, les personnes sont invitées à assumer la responsabilité de leurs propres sécurité et vie, à gérer les difficultés relatives au changement, et à participer aux réseaux sociaux de manière effective pour promouvoir des comportements de la route plus prudents.
Cette approche participative contribue donc au renforcement des capacités locales, y compris des organisations locales, et à la mise en place d'interventions pérennes en matière de sécurité routière.

D

Accès aux services[32]

Les projets de sécurité routière ont un effet significatif sur le renforcement de l'accès aux services dans les zones cibles, notamment pour les populations vulnérables, y compris les personnes handicapées.
Ces projets promeuvent donc l'accessibilité des transports en commun, et des services de transport sécurisés. Handicap International estime en effet que l'accessibilité de l'infrastructure routière est un service de base pour tous, et en particulier pour les personnes handicapées. Les interventions de sécurité routière permettent aussi de veiller à sécuriser les itinéraires des piétons, des cyclistes, des conducteurs de deux-roues, des automobilistes, et ainsi faciliter l'accès pour tous aux services de santé, de réadaptation, d'éducation, de formation, d'emploi, etc.
Rappelons que trois types d'acteurs principaux sont concernés par l'élaboration, la mise en place et le contrôle de ces services : les autorités publiques, les prestataires de services, les usagers et leur famille. L'accès aux services est facilité quand ces trois types d'acteurs se trouvent dans une relation de collaboration et d'échange. Comme énoncé précédemment dans ce document, les interventions de sécurité routière de Handicap International visent à travailler avec ces acteurs, mais également à les faire travailler ensemble, ce qui permet de consolider un peu plus encore la pérennité des actions.

E

Approche inclusive du handicap[33]

Les accidents de la route sont une cause principale de handicap physique et mental dans le monde.
Le handicap est un processus dynamique qui « résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités et les barrières comportementales et environnementales qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres » (CDPH, 2006).
Cette définition du handicap est davantage développée dans le Processus de Production du Handicap (PPH)[34], promu par Handicap International. Le PPH explique le handicap comme étant l'interaction entre des facteurs personnels et environnementaux qui découlent des causes et des conséquences de maladies, de traumatismes et de toute autre atteinte à l'intégrité et au développement de la personne, avec un accent particulier sur la participation sociale.
En outre, « selon le processus de production du handicap, une situation de handicap correspond à la non-réalisation ou réalisation partielle des habitudes de vie, c'est-à-dire des activités courantes ou du rôle social valorisé par la personne, suivant ses caractéristiques (âge, sexe, identité socioculturelle, etc.) ou son contexte socioculturel, et qui assurent sa survie et son épanouissement »[35].
En tant que tels, les facteurs environnementaux constituent soit des facilitateurs, soit des obstacles au regard des habitudes de vie d'un individu. Par le biais de son travail en matière de sécurité routière, Handicap International vise à contribuer substantiellement à l'élimination des obstacles en intervenant d'un côté sur les facteurs environnementaux et, de l'autre, sur les facteurs de risques au niveau personnel.

Afin de mieux guider le développement et la mise en œuvre des projets, et plus particulièrement de rendre opérationnels ces concepts élargis du handicap, Handicap International s'appuie sur un modèle de développement qui promeut l'égalité et la pleine participation sociale aux niveaux local et communautaire : le développement local inclusif[36]. Il garantit aux personnes handicapées de pouvoir bénéficier des mêmes droits que n'importe quel autre membre de la société, et d'être reconnues en tant que sources de connaissances et d'expertise concernant l'élaboration et la mise en œuvre de politiques. Ce modèle implique également que les politiques, les programmes et les projets de développement soient conçus et évalués en fonction de leur impact sur les conditions de vie des personnes handicapées comme sur toute autre personne.
Cette approche nécessite d'inclure systématiquement le handicap à tous les niveaux de la sécurité routière, dans une configuration où les préoccupations et les expériences des personnes handicapées font partie intégrante de la conception, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation des politiques et des programmes sur la sécurité routière, dans toutes les sphères politiques, économiques et sociales. Lorsqu'on adopte une approche d'inclusion du handicap dans la sécurité routière, il est crucial d'évaluer, de mettre en œuvre et de suivre les activités des projets en prenant tous les types d'incapacités en considération.
Concrètement, cela signifie que les projets relatifs à la sécurité routière suivent des étapes réfléchies et planifiées pour tenir compte systématiquement des barrières et pour promouvoir des facilitateurs pour les femmes et les hommes présentant tous types d'incapacités (physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales) et à tous les niveaux : services, communauté, comportements, politique et environnement.

F

Approche inclusive du genre

Selon les statistiques, les jeunes hommes sont plus susceptibles d'être impliqués dans un accident de la route que les femmes. Tandis que plus de trois-quarts (77 %)[37] des décès dus aux accidents de la route concernent des hommes, les jeunes hommes conducteurs de moins de 25 ans sont presque trois fois plus susceptibles de mourir dans un accident que les jeunes femmes. Dans le monde, les hommes sont plus enclins à prendre des risques et à rechercher des sensations fortes, ils sont aussi plus susceptibles de surestimer leurs capacités. Les jeunes hommes prennent plus de risques, ils ont davantage tendance à conduire à une vitesse excessive ou inappropriée, et sont moins disposés à mettre un casque ou une ceinture de sécurité.
La stratégie de Handicap International en matière de sécurité routière vise à intégrer les facteurs liés aux stéréotypes de genre en mettant en place différents niveaux d'intervention. Ceci permet de mieux identifier des liens entre le genre et les comportements à risque, d'aider les équipes des projets à mieux comprendre les différences que l'on remarque entre les hommes et les femmes lors d'accidents de la route, et ainsi d'adapter les stratégies d'intervention. Afin de développer des politiques et des pratiques sensibles au genre, Handicap International promeut :

- L'analyse des facteurs entraînant un taux de mortalité plus élevé chez les hommes que chez les femmes,
- La prise en compte du genre dans l'ensemble des activités de recherche,
- Le développement de stratégies de sensibilisation prenant en compte le genre, et ciblant les hommes et les femmes de manière spécifique,
- La diffusion d'informations sur les facteurs de risques qui tiennent compte des différences entre les hommes et les femmes,
- La prise en compte des besoins spécifiques des usagers de la route féminins et masculins,
- La prise en compte du genre dans les programmes de formation,
- L'évaluation des besoins spécifiques des femmes/filles et des hommes/garçons handicapés concernant leur accès à une mobilité sécurisée et concernant leurs comportements à risque.

Liens avec d'autres secteurs d'activité

A

Accessibilité universelle

L'accessibilité universelle consiste à permettre l'accès à tous les services et pour tous les usagers. Ces services incluent notamment le logement, la voirie, les transports, les espaces publics, les bâtiments, l'information, la communication et les aménagements proposés à la population. Nous entendons par « usagers » l'ensemble des personnes qui désirent utiliser ou qui utilisent ces services, notamment les personnes handicapées et toute personne à mobilité réduite (par exemple : les personnes âgées, les femmes enceintes, les enfants, les personnes qui transportent des charges lourdes, etc.).
La notion d'accessibilité doit nécessairement être basée sur le concept de continuité de la chaîne de déplacement et de sécurité humaine. Les liens entre accessibilité et sécurité routière semblent alors évidents, indissociables et indispensables. L'accessibilité universelle propose des normes et/ou des adaptations pour le développement urbain, en termes de sécurité routière. Par exemple, afin de faciliter l'utilisation des transports en commun par les personnes handicapées, quels que soient leurs types d'incapacités, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- La surface des voies piétonnes et des trottoirs doit être plane, régulière, goudronnée et antidérapante (revêtement tactile des sols). L'inclinaison des pentes doit être adaptée, avec des bandes de guidage tactiles, et l'aménagement urbain doit être attentivement conçu. Dans tous les cas, ces éléments doivent être conformes aux normes de conception universelle, afin de créer un environnement adapté aux usagers, notamment aux personnes handicapées.
- Des ralentisseurs, en amont et en aval des passages piétons, doivent être équipés de pentes arrondies, de bandes de signalisation et de marquages routiers, tels que des bandes blanches et podotactiles.
- Les autobus doivent être adaptés aux personnes présentant différents types d'incapacités, et équipés d'un système audio et visuel pour donner des informations sur les différents arrêts. La porte centrale doit être équipée d'une rampe amovible clairement indiquée aux usagers à l'aide de pictogrammes. Les arrêts effectués et les informations sur l'itinéraire doivent être annoncés de façon clairement audible. Les abribus en verre ou en verre acrylique doivent être signalés avec des bandes de couleur horizontales, et les emplacements d'arrêt doivent être délimités par des bordures en couleur pour une meilleure visibilité.

B

Réadaptation

Selon l'OMS, « pour chaque personne qui meurt dans un accident de la circulation, beaucoup d'autres survivent avec des incapacités permanentes »[38]. Une étude[39] menée en France indique qu'une victime d'accident de la route sur trois présente une incapacité sur le long terme - 54% au niveau de la tête, 26% au niveau des membres inférieurs et 17% au niveau de la colonne vertébrale. Par conséquent, « les services de réadaptation constituent un volet essentiel de l'ensemble des soins initiaux et post hospitaliers dispensés aux blessés. Ils aident à minimiser des incapacités fonctionnelles futures et à préparer le blessé à reprendre une vie active dans la société. L'importance d'une réadaptation rapide est prouvée, mais on n'a pas encore cerné les meilleures pratiques dans les programmes de traitement. La plupart des pays doivent accroître la capacité de leurs systèmes de santé d'offrir des services de réadaptation appropriés aux personnes qui survivent à des accidents de la

circulation »[40].
Plus précisément dans le cadre de soins intensifs et post-opératoires, la prise en charge précoce en réadaptation est nécessaire afin d'éviter de graves complications et/ou d'atténuer leur effet sur de futures incapacités permanentes. La plupart de ces services consistent à faire un bilan fonctionnel des personnes blessées, en dépistant les fonctions pouvant être affectées (nerfs, muscles, articulations et os), ainsi qu'à donner des conseils personnalisés à la personne et à sa famille sur les positions à adopter, le transfert, la mobilité et les exercices à pratiquer. En parallèle de ces services, un accompagnement psychosocial devrait toujours être proposé afin d'aider les victimes et leurs familles. Enfin, un équipement adapté d'aide à la mobilité muni de roues devrait être inclus dans le processus de réadaptation, afin de favoriser le plus possible les fonctions motrices et l'autonomie. Ces services devraient systématiquement faire partie intégrante de l'approche globale des soins de santé et du suivi des personnes blessées dans les accidents de la route. La réadaptation sur le long terme est essentielle pour aider les personnes à atteindre un niveau fonctionnel optimal, notamment par le biais d'aides techniques et de technologies, puis en favorisant leur participation au sein de la société. Le personnel en charge de ce processus doit être informé et formé régulièrement.

C

Gestion des risques de catastrophes

Un risque peut être défini comme la probabilité de conséquences néfastes ou de pertes attendues (décès, traumatismes, propriété, moyens de subsistance, activité économique perturbée, ou environnement dégradé) résultant des interactions entre les aléas, d'origine naturelle ou humaine, les conditions de vulnérabilité et les capacités du groupe concerné. Selon la terminologie de la Stratégie internationale des Nations Unies pour la prévention des catastrophes, un aléa peut être lié à « un phénomène dangereux, une substance, activité humaine ou condition pouvant causer des pertes de vies humaines, des blessures ou d'autres effets sur la santé, des dommages aux biens, des pertes de moyens de subsistance et des services, des perturbations socio-économiques, ou des dommages à l'environnement »[41]. Les aléas peuvent être d'origine naturelle ou liés à l'environnement, ainsi qu'aux dangers et aux risques technologiques. Handicap International axe actuellement ses actions de gestion des risques sur la question des catastrophes naturelles. Les acteurs clés du développement considèrent aussi la sécurité routière comme une catastrophe majeure. Dans la pratique, les secteurs de la gestion des risques et de la sécurité routière partagent de nombreux objectifs, stratégies, méthodologies et interventions afin de réduire les risques concernant les communautés vulnérables. Les actions menées vont de l'évaluation à la cartographie des risques, en passant par le renforcement des capacités des initiatives locales, l'éducation aux risques dans les écoles, les campagnes de sensibilisation au sein des communautés et les soins de premiers secours. Dans certains contextes, les partenaires clés de mise en œuvre sont communs aux deux secteurs, comme la Croix-Rouge par exemple, à travers sa prestation de soins de premiers secours.

D

Santé publique et environnement

L'impact environnemental de la voirie inclut les effets immédiats tels que le bruit, la pollution de l'eau, la destruction/perturbation de l'habitat et une diminution de la qualité de l'air ambiant, alors que les effets au sens large peuvent inclure le changement climatique dont les émissions des véhicules sont en partie responsables. La conception, la construction et la gestion des routes, des stationnements pour les véhicules et d'autres installations de ce type, ainsi que la conception et la réglementation des véhicules peuvent faire plus ou moins varier ces effets. Les répercussions négatives sur la santé provoquées par les effets conjugués des accidents de la route et de la pollution liée à la circulation sont considérables. Alors que les décès causés par le trafic routier sont principalement dus aux accidents de la route dans les régions à faibles revenus comme en Afrique subsaharienne, les répercussions négatives sur la santé, provoquées par les émissions des véhicules, ont tendance à être plus élevées dans des régions plus riches, comme en Europe occidentale[42]. La pollution liée aux véhicules à moteur provoque 184 000 décès au niveau mondial - 91 000 dus à des cardiopathies ischémiques, 59 000 à des accidents vasculaires cérébraux et 34 000 à des infections des voies respiratoires inférieures, à des maladies pulmonaires obstructives chroniques et au cancer du poumon.

Par le biais de ses stratégies en matière de sécurité routière, Handicap International encourage une approche du transport qui prend en compte les effets environnementaux. En faisant la promotion d'un transport respectueux de l'environnement, elle soutient le développement d'un système de transport sécurisé qui implique le transport public, les pistes cyclables et les voies piétonnes afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'avoir un effet positif sur la santé des usagers de la route. En outre, les projets relatifs à la sécurité routière s'engagent souvent à réduire l'impression de supports d'Information, Education et Communication (IEC), et leur préfèrent les réseaux sociaux pour communiquer des informations sur les changements de comportement à adopter.

Vietnam, 2015

Modalités d'intervention

Volet 1 - Gestion de la sécurité : Renforcer les capacités des différents acteurs dans la mise en œuvre d'actions de sécurité routière

A

Collecte et analyses des données

Le financement, les actions, les politiques et les stratégies en matière de sécurité routière sont généralement développés et mis en œuvre à partir de données probantes issues de systèmes de collectes complets et précis. Cette action de collecte et d'analyse vise donc à fournir aux acteurs de la sécurité routière des données exhaustives et précises sur les accidents et les victimes d'accidents de la route. La création d'un système de collecte de données doit être prise en charge par les instances étatiques existantes (ministère de l'Intérieur, ministère de la Santé ou Comité national de sécurité routière). Handicap International joue un rôle essentiel dans le développement et le pilotage des bases de données pour une durée définie, notamment dans les pays à moyens et faibles revenus où les systèmes de sécurité routière fonctionnent mal ou restent perfectibles. Lorsque les bases de données sont totalement opérationnelles, les institutions gouvernementales compétentes s'en voient progressivement confier la responsabilité, à mesure qu'elles bénéficient d'un renforcement des capacités et d'un transfert de compétences.

Cibles : l'ensemble des acteurs locaux et internationaux impliqués ou intéressés par les questions de sécurité routière, via la diffusion qui leur est faite des rapports sur les accidents et les victimes d'accidents de la route réalisés grâce au système d'information.

Exemple d'indicateur

Des connaissances et des données complètes et précises sur les accidents et les victimes d'accidents de la route sont mises à disposition du gouvernement et des acteurs pour l'analyse, la planification et l'évaluation des actions en matière de sécurité routière d'ici l'année X.

B

Soutien et mise en œuvre de recherches

Alors que les recherches qualitatives sont nécessaires pour compléter les informations quantitatives générées par les bases de données sur les accidents de la route, elles restent limitées dans la plupart des pays les moins développés. Or, il est primordial de développer des activités de recherche sur les facteurs responsables des accidents de la route afin d'aider les acteurs de la société civile à mener un plaidoyer en faveur d'un changement de politique, ainsi que d'accompagner les décisionnaires à prendre des initiatives éclairées, basées sur les besoins. Cette activité vise également à promouvoir la création d'équipes de recherche permanentes, au niveau national, pour travailler au sein de Comités nationaux de sécurité routière ou d'universités en renforçant les capacités des équipes locales. Handicap International s'emploie à coopérer avec des instituts régionaux et internationaux (Institute for Mobility, Global Transport Knowledge Practices, Road Traffic Injuries Research Network, Global Road Safety Partnership) pour leur expertise internationale en recherche, et pour renforcer les capacités des équipes locales.

Questions clés

- **Analyses sociologiques :** afin d'élaborer des stratégies de sécurité routière pertinentes pour mener des campagnes d'éducation et de sensibilisation adaptées au contexte sociologique des pays où intervient Handicap International, des recherches scientifiques doivent être développées afin d'en tirer des connaissances (notamment concernant les comportements liés à la conduite).
- **Liens entre handicap et accidents de la route :** la recherche reste nécessaire pour renforcer la preuve du lien entre la prévalence du handicap et les accidents de la route.
- **Accès à la mobilité et aux transports sécurisés pour les personnes handicapées :** dans de nombreux pays, peu d'informations sont disponibles sur les principaux obstacles que les personnes handicapées rencontrent pour accéder à des transports sécurisés et adaptés. Des informations supplémentaires permettraient de mieux comprendre comment l'accès aux transports peut avoir un effet sur leur capacité à accéder à l'éducation, aux systèmes de santé et à l'emploi, ainsi que sur leur capacité à participer pleinement au sein de la communauté.
- **Evaluation et bonnes pratiques :** il est essentiel d'évaluer et d'estimer l'impact des activités de sensibilisation de Handicap International, ainsi que d'identifier et de promouvoir les bonnes pratiques.
- **L'impact des accidents de la route** sur le revenu des ménages et sur l'économie nationale doit faire l'objet d'études.
- **Développement routier et économique:** dans de nombreux pays, les routes principales sont conçues pour répondre aux besoins des entreprises de transport routier, ce qui entraîne souvent des excès de vitesse et, par conséquent, une hausse des accidents. Des données fiables sont nécessaires sur ce point.
- À la connaissance de Handicap International, **l'impact des politiques** faisant la promotion de l'utilisation de transports publics sécurisés et accessibles sur le nombre d'accidents de la route n'a pas encore été examiné.

Cibles : les membres des Comités nationaux et provinciaux de sécurité routière, la société civile, les universités et les instituts de recherche.

Exemples d'indicateurs

- Les résultats des recherches et les recommandations sont diffusés à l'ensemble des acteurs locaux, nationaux et internationaux.
- Les acteurs s'appuient sur les données et les informations tirées des recherches sur la sécurité routière pour leurs prises de décisions et la mise en place d'actions.

C

Appui aux Comités de sécurité routière et aux institutions gouvernementales

Handicap International octroie des fonds aux partenaires gouvernementaux, fonds destinés à l'appui technique et financier nécessaires au développement et à la coordination des plans d'action nationaux en matière de sécurité routière. Renforcer les capacités et les compétences du personnel gouvernemental permet à ses membres de progressivement prendre en charge la gestion des bases de données, l'organisation d'événements de sensibilisation du public, la mise en œuvre de programmes d'éducation routière dans les écoles, etc. Handicap International a également l'objectif de combler les lacunes relatives à l'application de la législation liée

à la sécurité routière. Ceci en contribuant au renforcement des capacités des Comités nationaux de sécurité routière et des ministères de l'Intérieur à coordonner et à mener un plaidoyer pour la mise en œuvre de cette réglementation. Si nécessaire, Handicap International transmet des fonds versés par les bailleurs pour développer des stratégies, des plans d'actions et des formations visant à faire appliquer la réglementation.

Cibles : Les partenaires gouvernementaux locaux et nationaux – principaux bénéficiaires du soutien technique et de formations de la part de Handicap International.

Exemples d'indicateurs

- Un plan d'action gouvernemental existe aux niveaux national et provincial d'ici l'année X.
- Un comité national pour la coordination de la sécurité routière est opérationnel d'ici l'année X.
- Les compétences et les capacités des institutions gouvernementales en matière de gestion, de mise en œuvre et de coordination efficace des actions pour la sécurité routière se sont améliorées de X%, entre le début et la fin du projet.
- Les responsabilités juridiques en termes de sécurité routière sont décentralisées aux niveaux de la province ou du district d'ici la fin du projet.
- Des plateformes favorisant l'interaction entre les acteurs de la sécurité routière fonctionnent d'ici l'année X.

D

Appui aux organisations de la société civile

Handicap International travaille en partenariat avec des organisations de la société civile locales impliquées dans la sécurité routière, et plus particulièrement avec celles représentant les victimes d'accidents de la route. Elle donne la priorité à l'autonomie organisationnelle et au renforcement des capacités pour permettre à ces organisations de mener des initiatives de sensibilisation et de plaidoyer.

Au niveau international, Handicap International collabore avec d'autres acteurs de la société civile partageant les mêmes valeurs, et participe activement aux coalitions et aux réseaux internationaux pour développer des actions et mener un plaidoyer pour la sécurité routière.

Cibles : les organisations de la société civile locales et nationales, principaux bénéficiaires du soutien technique et des formations de Handicap International.

Exemples d'indicateurs

- Les capacités des organisations de la société civile sont renforcées de manière à garantir leur gestion démocratique et pérenne.
- Les organisations de la société civile sensibilisent la population et les acteurs de la sécurité routière.
- Les Comités nationaux de sécurité routière consultent les organisations de la société civile dans les pays cibles sur les questions relatives à la sécurité routière.

Volet 2 - Sécurité des routes et mobilité : Améliorer la sécurité routière, et l'accès à la mobilité et à des transports sécurisés pour tous

A

Ingénierie de la sécurité routière

L'ingénierie de la sécurité routière contribue directement à la réduction du risque d'accidents de la route à travers un aménagement routier sécurisé. Cela nécessite un investissement financier important et des compétences en ingénierie spécifiques et coûteuses, allant bien au-delà du cadre et des moyens de Handicap International. En outre, de grandes organisations internationales telles que la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, l'Agence australienne pour le développement international, l'Agence japonaise pour la coopération internationale, ainsi que d'autres donateurs bilatéraux octroient des fonds sur le long terme destinés aux projets d'infrastructure routière.
Par conséquent dans ce secteur, Handicap International cible ses efforts sur le plaidoyer auprès des bailleurs concernés et des autorités gouvernementales. Ceci afin d'intégrer la question de la sécurité routière dans la planification et la conception d'infrastructure routière, ainsi que les besoins des usagers vulnérables de la route comme les piétons, les personnes handicapées, les cyclistes et les enfants pour réduire le risque d'accidents. L'organisation soutient également la formation professionnelle d'ingénieurs en sécurité routière, en animant et en organisant des formations pertinentes sur des sujets comme l'audit de sécurité routière et les moyens de remédier aux points noirs routiers. Elle s'assure également que des dispositifs sont mis en place pour que les ingénieurs accèdent aux données sur la sécurité routière afin de leur permettre d'établir et de mieux comprendre les lieux des accidents sur le réseau routier.

Cibles : le ministère des Travaux publics et le personnel en charge de l'aménagement routier et du développement urbain.

Exemples d'indicateurs

- Les capacités du personnel du ministère des Transports sont renforcées, afin que l'aménagement routier soit conforme aux normes internationales de sécurité routière et tienne compte de l'accessibilité universelle.
- Les capacités du personnel du ministère des Transports sont renforcées afin d'identifier les points noirs et d'y remédier.
- L'aménagement routier applique les normes de sécurité et d'accessibilité universelle.

B

Accès à la mobilité et à des transports sécurisés pour tous

Cette action vise à renforcer la sécurité en termes de mobilité pour tous, et notamment pour les personnes handicapées qui rencontrent d'importants obstacles dans le système de transports. Avant tout, l'accent est mis sur l'accessibilité et la sécurité lorsqu'il s'agit de concevoir des mesures visant à garantir la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables. En analysant les obstacles et les dispositifs facilitant l'accessibilité, l'objectif de Handicap International est de formuler des

recommandations en faveur d'aménagements et d'adaptations raisonnables, tout en soutenant la conception universelle qui renforce l'accès et la sécurité pour l'ensemble des usagers de la route. Les activités de recherche et de plaidoyer en faveur d'environnements routiers plus sécurisés doivent prendre en compte les facteurs liés à l'accès, aux besoins et à la sécurité des personnes handicapées. La conception et la fabrication de véhicules adaptés, ainsi que l'établissement d'un système adapté d'examen du permis de conduire, doivent permettre aux personnes handicapées d'accéder à un permis de conduire légal et, par conséquent, d'être couverts par une assurance. Par ailleurs, il est essentiel d'envisager la promotion d'un système d'information inclusif sur les transports.
Ces actions doivent être systématiquement planifiées, mises en œuvre et évaluées en étroite collaboration avec les organisations représentant les personnes handicapées.

Cibles : les personnes handicapées, qui bénéficient directement d'un système de transports et de politiques de développement urbain plus inclusifs. Ceci offre une mobilité plus sécurisée, un système de transports accessible au public, l'accès à des permis de conduire pour les véhicules motorisés à 3 roues, des véhicules adaptés pour les personnes handicapées et des modifications techniques pour leurs véhicules.

Exemples d'indicateurs

- Nombre d'acteurs du transport ayant accès à des informations adaptées sur les obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans le système de transports, et dont les capacités ont été renforcées afin d'éliminer ces obstacles.
- Développement d'un plan d'action pour une mobilité sécurisée et inclusive, basé sur des audits d'accessibilité et de sécurité, et disponible d'ici l'année X.
- Nombre de personnes handicapées déclarant avoir un meilleur accès à la mobilité dans le système de transports à la fin du projet.

Volet 3 - Sécurité des véhicules : Mener un plaidoyer pour des normes de sécurité appropriées

Alors que Handicap International n'est pas directement impliquée dans l'amélioration des normes techniques pour les véhicules, elle reconnaît qu'il est important de renforcer les normes de sécurité des véhicules et des contrôles techniques. Elle mène par conséquent un plaidoyer auprès des gouvernements afin que la réglementation en matière de sécurité des véhicules soit appliquée et respectée.

Cibles : le plaidoyer de Handicap International cible les gouvernements, et plus particulièrement les ministères du Commerce afin de définir les normes concernant les véhicules importés, ainsi que les ministères du Transport afin d'établir des contrôles techniques pour les véhicules.

Exemple d'indicateur

- Des exigences techniques concernant l'équipement de sécurité pour les véhicules et l'aménagement routier sont établies, mises en application et mises à jour par les ministères compétents, d'ici l'année X.

Volet 4 - Sécurité des usagers de la route : Renforcer les connaissances, les attitudes et les comportements pour une conduite plus prudente

A

Éducation routière

Handicap International suit la recommandation de l'OMS qui consiste à associer l'application de la réglementation routière à l'éducation et à la sensibilisation[43]. Handicap International s'implique donc dans l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire et universitaire. Cette action vise à proposer des programmes d'éducation à la sécurité routière efficaces et concrets aux élèves d'écoles primaires, de collèges, de lycées et d'universités pour, a posteriori, améliorer les comportements sur la route. Handicap International accompagne les institutions gouvernementales (ici, ministères de l'Éducation) à développer et à mettre en place les programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire et universitaire, ainsi qu'à cofinancer et à co-organiser les formations afférentes. Une fois validés, ces programmes sont mis en œuvre par les institutions gouvernementales elles-mêmes.

Cibles : les élèves et les enseignants : une formation sur l'éducation à la sécurité routière est dispensée aux élèves (primaire, collège, lycée, université). Les ministères de l'Éducation, les services pédagogiques, les enseignants et les parents participent activement au processus d'éducation et de sensibilisation aux dangers de la route et à des comportements routiers plus prudents.

Exemples d'indicateurs

- Les programmes d'éducation à la sécurité routière sont validés par le ministère de l'Éducation d'ici l'année X.
- Les enseignants ont renforcé leurs capacités à mettre en œuvre des activités d'éducation à la sécurité routière de X% entre le début et la fin du projet (*baseline/endline*), et bénéficient du soutien des services pédagogiques du ministère de l'Éducation, d'ici l'année X.
- Nombre de programmes de sécurité routière mis en œuvre à travers des méthodes d'enseignement participatives et dynamiques, et avec des outils pertinents dans les zones cibles.
- Le niveau de connaissances des élèves en matière de conduite, d'attitudes et de comportements prudents a augmenté de X%, entre le début et la fin du projet.
- Nombre d'associations de parents d'élèves prenant en compte la sécurité routière dans leurs stratégies et leurs plans d'action.
- Les secteurs autour des écoles et des universités, dans les zones cibles, sont promus au statut de zones de circulation sécurisées d'ici l'année X.
- Nombre de services administratifs scolaires qui élaborent, mettent en œuvre et effectuent le suivi de la réglementation routière dans leurs politiques internes.

B

Sensibilisation de la population à la sécurité routière

Handicap International travaille en étroite collaboration avec les institutions gouvernementales et la société civile pour mettre en œuvre des initiatives de sensibilisation à la sécurité routière à destination du public. Cela passe par des campagnes médiatiques de masse, des actions de sensibilisation ciblées sur des questions en particulier, et par la gestion d'un réseau sur la sécurité routière : par exemple, un réseau d'organisations et de compagnies ayant adopté des politiques sur la sécurité routière dans le milieu professionnel. Adaptées à chaque contexte spécifique, ces campagnes prennent en compte la culture, le genre et le handicap. Handicap International lance et établit des campagnes classiques de sensibilisation par le biais de la télévision, de la radio, d'affiches et de prospectus, tout en renforçant les capacités des partenaires (gouvernements, société civile) afin de leur permettre de reprendre progressivement la gestion et l'organisation de ces activités. Par ailleurs, Handicap International renforce la coopération entre l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, en les encourageant à garantir que les ressources nécessaires au développement et à la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation et autres événements analogues seront disponibles. Ces campagnes font de plus en plus appel à la recherche sur la sécurité routière pour concevoir des messages efficaces, étayés par des données probantes de qualité. De cette façon, l'efficacité optimale des campagnes de sensibilisation est progressivement atteinte en permettant à tous les acteurs de diffuser des messages cohérents sur la sécurité routière.

Cibles : les usagers de la route vulnérables. Les programmes de Handicap International sur la sécurité routière ciblent l'ensemble de la population, mais une attention particulière doit être accordée aux besoins des usagers de la route vulnérables. Cette catégorie comprend les usagers les plus à risque dans les zones de circulation : les piétons, les cyclistes, les passagers des transports publics, les personnes handicapées, les enfants et les personnes âgées. Les personnes vivant à proximité des grands axes routiers et des rues fortement fréquentées sont particulièrement vulnérables.

Exemples d'indicateurs

- Le niveau de connaissances des usagers de la route, en matière de conduite, d'attitudes et de comportements plus prudents, a augmenté de X% entre le début et la fin du projet.
- Les accidents dus à la conduite en état d'ivresse ont diminué de X% entre le début et la fin du projet dans les zones cibles.
- Le port du casque a augmenté de X% entre le début et la fin du projet dans les zones cibles.

C

Réseau d'employeurs pour la sécurité routière

Les statistiques de l'Organisation internationale du travail (OIT) confirment que les accidents de la route sont une des principales causes d'accidents du travail et de traumatismes : ainsi, la sécurité routière est l'une des stratégies de l'OIT pour la prévention des accidents du travail[44]. Handicap International soutient la sécurité professionnelle en créant ou en soutenant, s'ils existent déjà, des réseaux d'employeurs pour la sécurité routière. Les membres de ces réseaux de sécurité routière élaborent et s'engagent à appliquer des politiques internes sur la sécurité routière, et sont invités à désigner des représentants parmi leur personnel pour suivre et mettre en œuvre cette politique au sein de leur organisation. La politique en question liste les comportements prudents à adopter, tels que le port du casque ou de la ceinture de sécurité, les permis de conduire, les examens réguliers de la vue, l'assurance de responsabilité civile, etc. Handicap International s'efforce donc de promouvoir une **culture en matière de sécurité routière** à travers le développement de ce réseau.

Cibles : les entreprises de transport de marchandises et de transport routier, les ONG nationales et internationales, les agences des Nations Unies, les organisations internationales, les autorités gouvernementales et les compagnies privées, qui collaborent afin de promouvoir la sécurité routière dans leur propre organisation et au sein de la communauté.

Exemples d'indicateurs

- Nombre d'organisations qui ont mis leurs politiques internes à jour en les alignant sur les normes de sécurité routière d'ici la fin du projet.
- Le niveau d'utilisation des équipements de protection (casque, ceinture de sécurité, etc.) des employés des organisations cibles a augmenté de X% entre le début et la fin du projet.

D

Sécurité routière à base communautaire

Ces actions à base communautaire visent à renforcer la sensibilisation à la sécurité routière dans les villages situés le long des grands axes routiers. Handicap International donne aux autorités et aux ONG locales les moyens de travailler avec les communautés sur le développement et la mise en œuvre de solutions locales face aux problèmes de sécurité routière identifiés. Cela passe par des processus de planification participative, tels que la prise de responsabilité au niveau local, le renforcement des capacités et le développement de liens avec la société civile et les autorités locales. Ceci permet

de garantir la pérennité des actions de sensibilisation et autres types d'actions en matière de sécurité routière dans ces communautés.

Cibles : les personnes vivant à proximité des grands axes routiers. Ces personnes bénéficient directement de la sécurité routière à base communautaire, car elles ne sont souvent pas assez préparées au développement rapide d'infrastructures routières, elles manquent de connaissances et de compétences concernant les comportements routiers plus prudents à adopter, et ne sont généralement pas informées des mesures de sécurité de base. Par conséquent, il est nécessaire d'inclure ces communautés dans la planification de la sécurité routière afin d'établir des mesures efficaces au niveau local. Les utilisateurs de deux-roues motorisés et autres usagers de la route vulnérables reçoivent par ailleurs des informations sur la conduite en état d'ivresse, les limitations de vitesse, les mesures de visibilité, les comportements pouvant entraîner des accidents, et enfin sur la manière de renforcer la sécurité (port du casque et de la ceinture de sécurité, etc.).

Exemples d'indicateurs

- Nombre de membres de la communauté vulnérables ayant renforcé leurs connaissances des principaux facteurs de risques sur les routes.
- Nombre de communautés ayant développé et mis en œuvre un plan d'action en matière de sécurité routière.

E

Application de la réglementation routière

Pour être efficaces, les actions de sensibilisation et d'éducation routière doivent aussi être associées à d'autres mesures, notamment à l'application de la législation qui s'y rapporte. Selon Handicap International, une fois les règles relatives à la sécurité routière connues, la mise en œuvre de leur application peut sensiblement modifier les comportements à risque des usagers de la route, et ainsi entraîner une réduction des accidents de la route. Handicap International cherche donc à associer à ses actions de sensibilisation et d'éducation, la connaissance, l'acceptation de la sécurité routière et l'application de la réglementation par le public.
Tout en reconnaissant que cette application est essentielle pour renforcer la sécurité routière, Handicap International ne participe à aucune action directement associée à son application (par exemple : collaborer ouvertement avec la police aux points de contrôles routiers). Ainsi, bien que Handicap International coopère avec la police pour promouvoir l'application de la loi pour des comportements routiers plus prudents, Handicap International reste neutre dans ses relations avec elle.

Cibles : Handicap International renforce les capacités de la police de la route, et lui fournit des conseils pour qu'elle améliore ses actions en faveur de l'application de la réglementation. Ces actions comprennent notamment des formations pour une application efficace de la réglementation, un appui et des recommandations stratégiques, le développement de partenariats dans le cadre de projets d'éducation et de sensibilisation, et la mise à disposition d'équipements et de ressources.

Volet 5 - Soins post-accident : Réduire les traumatismes des victimes d'accidents de la route

Exemples d'indicateurs

- L'application des lois/règles en matière de sécurité routière a augmenté de X% entre le début et la fin du projet.
- La police a mis en place des dispositifs permettant de réglementer la circulation et de sanctionner les infractions de la route d'ici l'année X.

La probabilité de succomber des suites d'un traumatisme grave subi lors d'un accident de la route est plus élevée dans les pays à faibles et à moyens revenus. Ceci à cause de soins de premiers secours inadaptés sur les lieux des accidents, du temps de transport trop lent vers les hôpitaux et du manque de connaissances médicales nécessaires dans les hôpitaux et les centres de santé. « Dans le monde entier, des études montrent qu'il est possible, dans une large mesure, d'empêcher que les victimes de la route meurent avant leur arrivée à l'hôpital »[45]. Selon l'OMS, « Les soins dispensés après l'impact visent à éviter des décès et des incapacités qu'il est possible de prévenir, à limiter la gravité des traumatismes et de la souffrance qu'ils causent, et à assurer aux personnes accidentées le meilleur rétablissement et la meilleure réintégration possibles dans la société »[46].

Handicap International intervient activement pour améliorer les soins de premiers secours et les services d'ambulance destinés aux victimes d'accidents de la route. Par conséquent, l'organisation développe des actions visant à renforcer les capacités de la police locale, de la Croix-Rouge, des volontaires communautaires, des équipes d'ambulanciers et d'autres acteurs. Ceci pour leur permettre de dispenser les soins de premiers secours, et d'orienter les victimes d'accidents vers les établissements de santé et les services de réadaptation. Dans le cadre de ces activités, l'intégration d'une formation aux soins de premiers secours dans les programmes scolaires est proposée. Par ailleurs, lorsque cela est possible, Handicap International favorise l'orientation auprès de services d'accompagnement psychosocial et de réadaptation de base, en tant que prolongement à la réponse immédiate.

Enfin, Handicap International établit des systèmes d'urgence adaptés, au niveau des communautés.

Cibles :
- Les personnes blessées dans les accidents de la route, qui doivent pouvoir bénéficier de premiers soins d'urgence sur les lieux des accidents,
- Les personnes ayant subi de graves traumatismes, qui doivent aussi pouvoir bénéficier de soins d'urgence spécialisés, d'un transport sécurisé auprès d'un établissement de santé adapté, ainsi que d'une orientation auprès d'autres services tels que la réadaptation, l'accompagnement psychologique et les activités de subsistance, s'il en existe au niveau local,
- Les membres des réseaux de prestation de premiers soins, qui bénéficient d'une formation et d'un équipement adaptés.

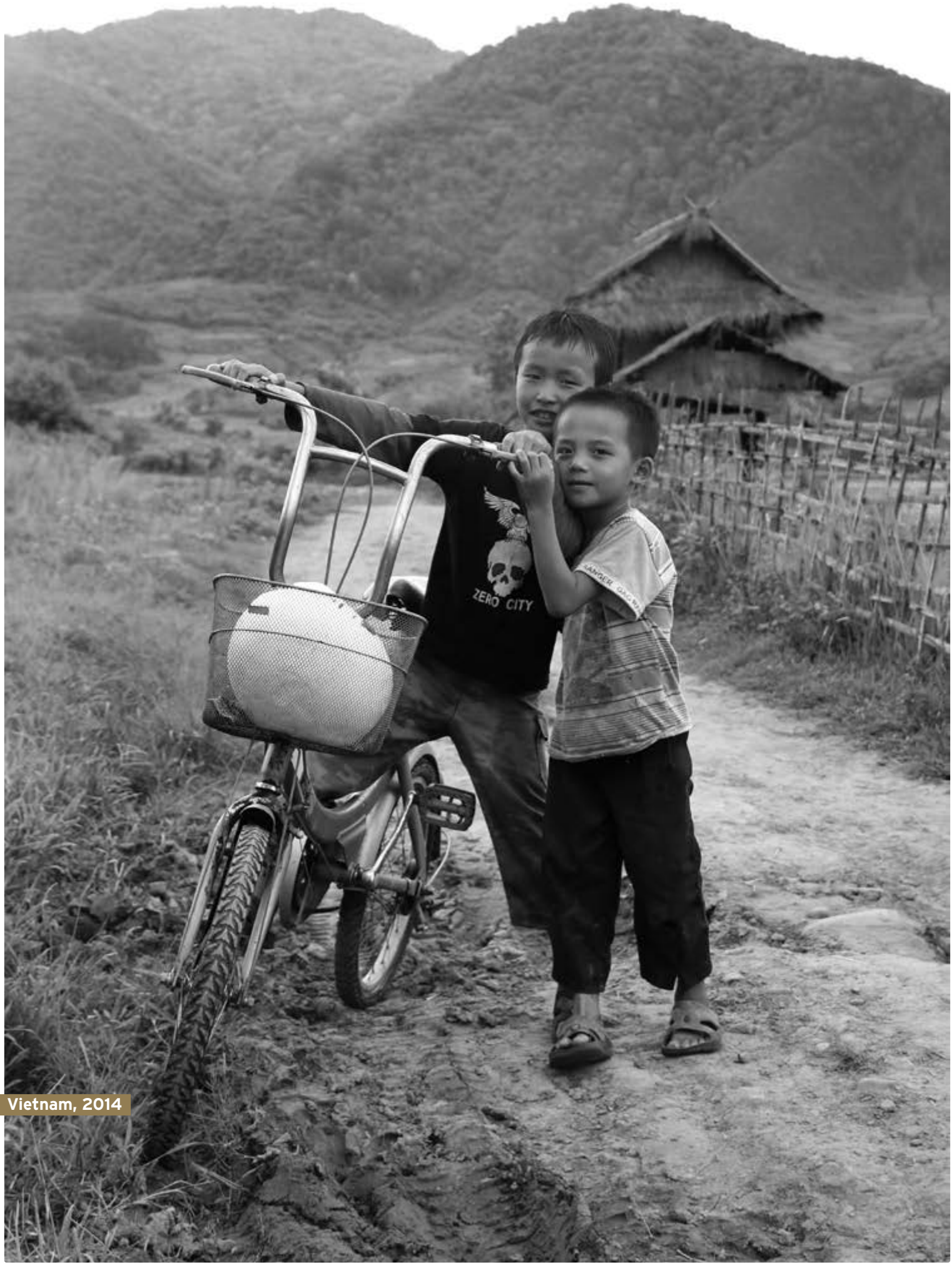
Exemples d'indicateurs

- Des réseaux de prestation de premiers soins sont créés dans les zones cibles d'ici l'année X.
- Nombre de volontaires ayant suivi une formation sur les soins de premiers secours d'ici l'année X.
- Des protocoles de soins de premiers secours sont développés et appliqués dans les zones cibles d'ici l'année X.
- Le pourcentage de victimes qui bénéficient de soins de premiers secours adaptés sur les lieux des accidents a augmenté en passant de X% à X% au cours d'une période donnée.

Perspectives à cinq ans

Handicap International prévoit dans les cinq prochaines années d'élargir l'étendue de ses interventions en matière de sécurité routière à d'autres régions du monde - en Afrique subsaharienne, en Amérique latine et aux Caraïbes - et d'étendre ses interventions en Asie du Sud-Est pour des actions et des changements durables.

Handicap International prévoit également de :
- Renforcer sa contribution à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011 - 2020) et aux nouveaux objectifs du développement durable (#3.6/#11.2).
- Établir des partenariats constructifs avec des instituts de recherche et des universités pour développer une collecte de preuves solides et de qualité, afin de documenter les politiques.
- Renforcer les ponts techniques et opérationnels entre la sécurité routière, l'accessibilité universelle, la réadaptation et l'accompagnement psychosocial.
- Renforcer les capacités des organisations de la société civile dans les pays à faibles et à moyens revenus, pour qu'elles contribuent encore plus aux initiatives et aux politiques en matière de sécurité routière.
- Renforcer la présence et l'influence de Handicap International dans les réseaux internationaux de santé et de sécurité routière.
- Influencer les processus décisionnels, aux niveaux local et international, afin de s'assurer que les politiques répondent aux problèmes de la sécurité routière de façon adaptée, avec une attention particulière portée aux usagers de la route vulnérables.



Vietnam, 2014

Annexes

Quelques éléments pour établir un cadre logique[47]

Objectif général : Contribuer à réduire l'impact sanitaire, social et financier des accidents de la route au niveau national

Objectif spécifique : Faire diminuer la proportion de décès sur la route dus aux véhicules motorisés, malgré un contexte d'augmentation du nombre de véhicules	
Exemple d'indicateur	**Exemple de source de vérification**
Proportion de décès sur la route dus aux véhicules motorisés, entre le début et la fin du projet	Système d'information sur les accidents et les victimes d'accidents de la route

Résultat attendu 1 : Un cadre institutionnel pour la sécurité routière et un réseau national sont établis et fonctionnent	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind. 1.1. Un comité national chargé de la coordination de la sécurité routière est fonctionnel	**1.1.** Décrets relatifs à la création d'un comité officiel sur la sécurité routière
Ind.1.2. Les compétences et capacités des institutions gouvernementales en matière de gestion, mise en œuvre et coordination efficace des actions relatives à la sécurité routière ont augmenté de X%, entre le début et la fin du projet	**1.2.** Plan d'action et rapports du comité national
Ind.1.3. Les responsabilités juridiques en termes de sécurité routière sont décentralisées aux niveaux de la province ou du district d'ici la fin du projet	**1.3.** Décrets relatifs au processus de décentralisation
Ind.1.4. Des plateformes favorisant l'interaction entre les acteurs de la sécurité routière sont fonctionnelles d'ici l'année X	**1.4.** Comptes rendus des réunions dans le cadre des plateformes réunissant les acteurs de la sécurité routière et de la santé publique
Exemples d'activité pour le résultat 1	
- Renforcement des capacités / formation à la sécurité routière pour les parties prenantes - Appui technique pour la mise en place d'une plateforme interministérielle permanente sur la sécurité routière et d'une agence nationale opérationnelle afin de superviser la sécurité routière - Appui technique pour l'élaboration d'un cadre juridique adapté	

Résultat attendu 2 : Les stratégies nationales sont pertinentes et établies de façon à permettre aux acteurs de la sécurité routière de mettre en œuvre des actions	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.2.1. Il existe un plan d'action gouvernemental aux niveaux national et provincial	**2.1.** Plan d'action gouvernemental
Ind.2.2. Les capacités en matière de recherche sur la sécurité routière sont renforcées, et les principaux facteurs de risques sont identifiés grâce à des analyses quantitatives d'ici l'année X	**2.2.** Rapports de recherche, publiés et diffusés
Ind.2.3. Des connaissances ainsi que des données détaillées et exhaustives sont mises à disposition du gouvernement et des acteurs pour l'analyse, la planification et l'évaluation des actions de sécurité routière	**2.3.** Rapports sur la collecte de données, publiés et diffusés
Ind.2.4. Des politiques inclusives sur la mobilité sont incluses dans les stratégies nationales pour la sécurité routière	**2.4.** Politiques nationales sur la mobilité établies par le ministère des Travaux publics et des Transports

Exemples d'activité pour le résultat 2

- Appui technique pour le développement d'un système permanent d'information sur les accidents et les victimes d'accidents de la route, ou pour l'intégration des donnés sur les accidents de la route dans un système global de surveillance des personnes blessées
- Renforcement des capacités / formation à l'analyse des données
- Appui pour la mise en œuvre de la recherche sur les principaux facteurs de risques, l'analyse des dommages, etc.
- Accessibilité et audit de sécurité pour les personnes handicapées
- Renforcement des capacités en termes de développement de plans d'actions étayés par des données probantes, aux niveaux central et provincial

Résultat attendu 3 : Les usagers de la route adoptent des comportements moins risqués grâce à la diffusion d'une culture de la sécurité routière auprès de la population (notamment les usagers de la route vulnérables), et à la mise en œuvre de stratégies d'application de la réglementation	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.3.1. Les acteurs de la sécurité routière au sein du gouvernement et de la société civile ont renforcé leurs capacités en termes d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi des campagnes de sensibilisation	**3.1.** Évaluation des besoins en formation, rapport de mise en œuvre
Ind.3.2. Les usagers de la route ont amélioré leurs connaissances en matière de conduite, d'attitudes et de comportements prudents de X%, entre le début et la fin du projet, grâce à des campagnes de sensibilisation efficaces	**3.2.** Informations de départ (*baseline*) et suivi
Ind.3.3. Les accidents dus à la conduite en état d'ivresse ont diminué de X% dans les zones cibles entre le début et la fin du projet	**3.3.** Rapports sur la conduite en état d'ivresse
Ind.3.4. Le port du casque a augmenté de X% dans les zones cibles entre le début et la fin du projet	**3.4.** Rapports sur le port du casque
Ind.3.5. La police a mis en œuvre des dispositifs afin de réglementer la circulation et de sanctionner les infractions d'ici l'année X	**3.5.** Rapports de police
Ind.3.6. La réglementation concernant le permis de conduire est mise en place, et les exigences techniques en matière d'équipement de sécurité pour les véhicules et l'aménagement routier sont établies	**3.6.** Cadre juridique
Exemples d'activité pour le résultat 3	
- Renforcement des capacités / formation sur les stratégies relatives aux campagnes de sensibilisation - Soutien aux réseaux pour la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation concernant les principaux facteurs de risques, étayées par des données probantes - Renforcement des capacités / formation de la police sur les stratégies d'application de la réglementation routière	

Résultat attendu 4 : La sécurité routière est intégrée dans les programmes de l'Éducation nationale, et mise en œuvre dans les écoles et les universités avec le soutien des associations de parents d'élèves	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.4.1. Les enseignants ont renforcé leurs capacités à mettre en œuvre des activités d'éducation à la sécurité routière de X% entre le début et la fin du projet (*baseline/ endline*), et bénéficient du soutien des services pédagogiques du ministère de l'Éducation d'ici l'année X	**4.1.** Rapports rédigés par le ministère de l'Éducation
Ind.4.2. Les programmes d'éducation routière sont validés par le ministère de l'Éducation d'ici l'année X	**4.2.** Décrets relatifs à la validation officielle des programmes d'éducation routière
Ind.4.3. Nombre de programmes de sécurité routière mis en œuvre à travers des méthodes d'enseignement participatives et dynamiques, et avec des outils pertinents dans les zones cibles	**4.3.** Rapports rédigés par le ministère de l'Éducation sur le suivi du processus de mise en œuvre du programme
Ind.4.4. Le niveau de connaissances des étudiants en matière de conduite, d'attitudes et de comportements prudents a augmenté de X% entre le début et la fin du projet	**4.4.** Tests avant et après le projet
Ind.4.5. Nombre d'associations de parents d'élèves prenant en compte la sécurité routière dans leurs stratégies et leurs plans d'action	**4.5.** Plans d'action des associations de parents
Ind.4.6. Les secteurs autour des écoles et des universités dans les zones cibles sont promus au statut de zones de circulation sécurisées	**4.6.** Audits à petite échelle sur l'intégration de la sécurité routière dans les programmes des écoles
Ind.4.7. Nombre de services administratifs scolaires qui élaborent, mettent en œuvre et effectuent le suivi de la réglementation routière dans leurs politiques internes	**4.7.** Politiques d'éducation internes et/ou décrets du ministère de l'Éducation

Exemples d'activité pour le résultat 4

- Élaboration de modules sur la sécurité routière à intégrer dans les programmes de l'Éducation nationale
- Formation dispensée aux enseignants sur la mise en œuvre de modules sur la sécurité routière dans leurs écoles
- Appui à la mise en œuvre des modules sur la sécurité routière à travers des méthodes d'enseignement participatives et dynamiques, et avec des outils pertinents
- Soutien aux associations de parents d'élèves pour l'élaboration de plans d'action en matière de sécurité routière
- Mise en place d'audits de sécurité routière dans les zones autour des écoles et des universités
- Renforcement des capacités / formation des représentants des services administratifs scolaires sur la conception, la mise en œuvre et le suivi des règles de sécurité routière dans leurs politiques internes

Résultat attendu 5 : Une réponse médicale adaptée et rapide est apportée pour atténuer les traumatismes des victimes d'accidents de la route	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.5.1. Une procédure de prise en charge d'urgence est établie et respectée par les acteurs de la santé	**5.1.** Procédures, directives et rapports de situations d'urgence
Ind.5.2. Un réseau pour la prestation des soins de premiers secours est mis en place et fonctionne	**5.2.** Rapports d'évaluation du réseau
Exemples d'activité pour le résultat 5	
- Établissement d'une procédure adaptée de prise en charge d'urgence - Formation des acteurs de la santé à la procédure de prise en charge d'urgence - Identification des volontaires à former, et mise à disposition de l'équipement requis par les réseaux de prestataires de soins de premiers secours	

Résultat attendu 6 : Le plaidoyer et l'assistance aux victimes mis en place par les CSARS (organisations de la société civile qui plaident en faveur de la sécurité routière et d'une assistance aux victimes renforcée) dans les pays cibles sont renforcés	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.6.1. Des CSARS sont créées de façon à ce qu'elles puissent assurer elles-mêmes leur gestion démocratique, fiable et durable	**6.1.** Statut organisationnel des CSARS
Ind.6.2. Des CSARS sensibilisent la population et les acteurs à la sécurité routière	**6.2.** Nombre d'interventions de sensibilisation dans les rapports annuels des CSARS
Ind.6.3. Les opinions des CSARS concernant les problèmes liés à la sécurité routière sont prises en compte par les Comités nationaux de sécurité routière dans les pays cibles	**6.3.** Comptes rendus de réunions de plateformes sur la sécurité routière
Exemples d'activité pour le résultat 6	
- Apporter un soutien institutionnel aux CSARS en déterminant leur statut ainsi que leurs procédures opérationnelles, financières et administratives - Apporter un soutien technique aux CSARS en élaborant et en mettant en œuvre des actions pertinentes de sensibilisation et de plaidoyer en faveur de la sécurité routière	

Résultat attendu 7 : L'accès à la mobilité et à des transports sécurisés pour les personnes handicapées a été renforcé	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.7.1. Le nombre d'acteurs du secteur des transports ayant accès à des informations adaptées sur les obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans le système de transports a augmenté, et les capacités visant à éliminer ces barrières ont été renforcées	**7.1.** Évaluation des besoins en formation, rapport de mise en œuvre
Ind.7.2. Développement d'un plan d'action pour une mobilité sécurisée et inclusive, basé sur l'accessibilité et la mise en œuvre d'audits de sécurité	**7.2.** Plan d'action pour une mobilité inclusive, rapport d'audit sur l'accessibilité / la sécurité
Ind.7.3. Le nombre de personnes handicapées ayant pu avoir un meilleur accès à la mobilité dans le système de transports a augmenté	**7.3.** Nombre d'obstacles identifiés dans les informations de départ (*baseline*) et qui n'apparaissent plus lors du suivi
Exemples d'activité pour le résultat 7	
- Accessibilité / audit de sécurité du système de transports actuel, et identification des principaux obstacles - Développement de plans d'action pour une mobilité sécurisée et inclusive, basés sur l'accessibilité et la mise en œuvre d'audits de sécurité - Appui aux actions entraînant un meilleur accès à la mobilité dans le système de transports pour les personnes handicapées	

Résultat attendu 8 : Des réseaux ainsi que des partenariats nationaux et internationaux sont renforcés pour échanger et recueillir les bonnes pratiques, et pour partager les connaissances et les leçons apprises	
Exemples d'indicateurs	**Exemples de sources de vérification**
Ind.8.1. Les acteurs de la sécurité routière participent régulièrement à des réunions internationales	**8.1.** Rapports de réunions
Ind.8.2. Les États intègrent les recommandations des réseaux internationaux dans leurs stratégies politiques	**8.2.** Plans d'actions annuels nationaux pour la sécurité routière
Exemples d'activité pour le résultat 8	
- Les acteurs de la sécurité routière participent régulièrement à des réunions internationales - Soutien à l'organisation d'ateliers pour que ces acteurs partagent des recommandations internationales, et intègrent des innovations dans leurs stratégies et leurs plans d'action	

Acronymes

CDPH Convention relative aux droits des personnes handicapées

CSARS Organisation de la société civile qui plaide en faveur de la sécurité routière et d'une assistance aux victimes renforcée

OMS Organisation mondiale de la Santé

ONG Organisation non gouvernementale

Notes et éléments bibliographiques

1. Rothe JP. Driving lessons: exploring systems that make traffic safer, Edmonton, University of Alberta Press, 2002.

2. Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2009. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44136/1/9789242563849_fre.pdf

3. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, 2004. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42927/1/9242591319.pdf?ua=1&ua=1

4. World Health Organization. Global status report on road safety, 2013. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/ Pour information, le résumé de ce document existe en français : Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : résumé, 2013. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/fr/

5. Idem

6. Idem

7. Organisation mondiale de la Santé. Statistiques sanitaires mondiales, 2008. http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/FR_PDF_WHS08_Full.pdf?ua=1

8. Organisation mondiale de la Santé. Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 : Sauver des millions de vies, 2011. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_fr.pdf

9. Organisation mondiale de la Santé. Accidents de la route, Aide-mémoire n°358, Octobre 2015. http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/

10. UNICEF / World Health Organization. World report on child injury prevention, 2008. http://www.unicef.org/eapro/World_report.pdf

11. Commission for Global Road Safety. Make roads safe: A decade of action for road safety, 2009. http://www.fiafoundation.org/media/44212/decade-of-action-report-2009.pdf

12. Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 : Résumé, 2015, p. 1. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/fr/

13. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, 2004, p. 15. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42927/1/9242591319.pdf?ua=1&ua=1

14. Road Crash and Victim Information System (RCVIS). 2008 Annual Report. http://fr.calameo.com/books/000183992348f3ffac059

15. Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 : Résumé, 2015, p. 1. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/fr/

16. World Health Organization. Disease and injury regional mortality estimates, 2000-2012. http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/estimates/en/index1.html

17. Organisation mondiale de la Santé. Accidents de la route, Aide-mémoire n°358, Octobre 2015. http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/

18. Ameratunga SN et al. Risk of disability due to car crashes: a review of the literature and methodological issues. Injury, 2004, 35:1116-1127.

19. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur le handicap, 2011, p. 38-39. http://whqlibdoc.who.int/publications/2012/9789240688193_fre_full.pdf

20. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, 2004, p. 17. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42927/1/9242591319.pdf?ua=1&ua=1

21. Krafft M. Non-fatal injuries to car occupants - Injury assessment and analysis of impacts causing short- and long-term consequences with special reference to neck injuries, Doctoral thesis, Karolinska Institutet, Sweden, 1998.

22. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, 2004. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42927/1/9242591319.pdf?ua=1&ua=1

23. Idem.

24. Global Road Safety Partnership (GRSP). Impact of road crashes on the poor, 2004. http://www.afd-ld.org/~handicap-csr/pdf/impact-road-crashes-poverty/impact-of-road-crashes-on-poor-grsp.pdf

25. Organisation mondiale de la Santé. Sauver des millions de vies : Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, 2011, p. 5. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_fr.pdf?ua=1

26. Organisation mondiale de la Santé. Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020 : Sauver des millions de vies, 2011. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_fr.pdf

27. World Health Organization. Global status report on road safety, 2013. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

28. Handicap International. Developments in disability: Road traffic accidents in developing countries, 2003. http://www.afd-ld.org/~handicap-csr/pdf/ressources-documents/road-traffic-accident-in-developping-countries-hib-2003.pdf

29. Dong Nai Provincial Statistic on Road Crashes, 2009.

30. Commission for Global Road Safety. Make roads safe: A decade of action for road safety, 2009. http://www.fiafoundation.org/media/44212/decade-of-action-report-2009.pdf

31. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p. 219. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

32. Handicap International. L'accès aux services pour les personnes handicapées, 2010, 102 p. http://www.hiproweb.org/uploads/tx_hidrtdocs/HI_GM_Accessibilite_screen_A4.pdf

33. Adapté de : Handicap International. Une programmation VIH / sida inclusive du handicap et intégrée aux services, 2012, p. 27. http://www.hiproweb.org/uploads/tx_hidrtdocs/DC07_03_light.pdf

34. Le Processus de Production du Handicap (PPH) est la définition du handicap selon Handicap International. Il est présenté dans la stratégie 2011-2015 de Handicap International et dans de nombreux documents institutionnels.

35. Handicap International. Handicap et développement : concepts, stratégies et outils pour un développement inclusif des personnes handicapées, 2012. http://www.hiproweb.org/fileadmin/cdroms/Handicap_Developpement/www/page32.html

36. Handicap International. Développement local inclusif : Comment intervenir au niveau local sur la thématique du handicap, 2009. http://www.hiproweb.org/uploads/tx_hidrtdocs/DLIFrBd.pdf

37. Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2009. http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44136/1/9789242563849_fre.pdf

38. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p. 152 (chapitre 4). http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

39. Institut de veille sanitaire. Séquelles majeures en traumatologie routière, registre du Rhône, 1996-2003, in Bulletin épidémiologique hebdomadaire n°36, 2006.

40. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p. 152 (chapitre 4). http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

41. Stratégie internationale de prévention des catastrophes des Nations Unies. UNISDR Terminologie pour la Prévention des risques de catastrophe, 2009. http://www.unisdr.org/we/inform/publications/7817

42. Global road safety facility/The World Bank group. Transport for Health: The global burden of disease from motorized road transport, 2014. http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/IHME_T4H_FINAL_TO_WORLD_BANK-compressed.pdf

43. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004. http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

44. International Labour Organization. Occupational safety and health in the transport (including civil aviation, railways and road transport) sector: http://www.ilo.org/safework/industries-sectors/WCMS_219034/lang--en/index.htm

45. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p. 99 (chapitre 3). http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

46. Organisation mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p. 148 (chapitre 4). http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/

47. Voir un exemple de fiche de projet (*concept note*) sur SkillWeb : http://www.hiproweb.org/uploads/tx_hidrtdocs/ExempleConceptNoteSecuriteRoutiere.pdf

Crédits

Crédits photographiques
Couverture : Kristof Vadino / Handicap International (République Démocratique du Congo, 2015)
Page 6 : © Eric Remacle / Handicap International (Vietnam, 2014)
Page 28 : © Eric Remacle / Handicap International (Cambodge, 2015)
Page 42 : © Eric Remacle / Handicap International (Vietnam, 2014)

Editions
Fédération Handicap International
138, avenue des Frères Lumière
CS 88379
69371 LYON cedex 08
France
publications@handicap-international.org

Imprimeur
NEVELLAND
GRAPHICS c.v.b.a. - s.o
Industriepark-drongen 21
9031 Gent
Belgique

Impression : septembre 2016
Dépôt légal : septembre 2016

Sécurité routière

Ce document cadre décline le mandat et les valeurs de Handicap International en termes opérationnels appliqués à des projets de sécurité routière.
C'est un texte pour l'action qui présente les éléments de référence pour les interventions, les choix et partis pris de Handicap International. Il permet d'assurer la cohérence entre les pratiques tout en respectant les contextes rencontrés.
Il s'agit donc d'un document de guidance pour les équipes qui œuvrent dans ce secteur d'activité. Il définit la thématique, explique son lien avec le mandat de l'organisation, les populations cibles, les modalités d'intervention (résultats attendus types, activités types), et les indicateurs de suivi et d'évaluation.

FEDERATION HANDICAP INTERNATIONAL
138, avenue des Frères Lumière
CS 88379
69371 Lyon Cedex 08

T. +33(0)4 78 69 79 79
publications@handicap-international.org

HANDICAP INTERNATIONAL