

RENFORCER LA LÉGISLATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

Guide pratique pour les ateliers



Organisation
mondiale de la Santé

RENFORCER LA LÉGISLATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

Guide pratique pour les ateliers



**Organisation
mondiale de la Santé**

Catalogage à la source : Bibliothèque de l'OMS

Renforcer la législation sur la sécurité routière : guide pratique pour les ateliers.

1.Accidents de la circulation - législation et jurisprudence. 2.Plaies et blessures – prévention et contrôle. 3.Sécurité. 4.Éducation – organisation et administration. 5.Promotion de la santé. I.Organisation mondiale de la Santé.

ISBN 978 92 4 250829 1

(Classification NLM : WA 275)

© Organisation mondiale de la Santé 2015

Tous droits réservés. Les publications de l'Organisation mondiale de la Santé sont disponibles sur le site Web de l'OMS (www.who.int) ou peuvent être achetées auprès des Éditions de l'OMS, Organisation mondiale de la Santé, 20 avenue Appia, 1211 Genève 27 (Suisse) téléphone : +41 22 791 3264 ; télécopie : +41 22 791 4857 ; courriel : bookorders@who.int. Les demandes relatives à la permission de reproduire ou de traduire des publications de l'OMS – que ce soit pour la vente ou une diffusion non commerciale – doivent être envoyées aux Éditions de l'OMS via le site Web de l'OMS à l'adresse http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html

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

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

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

Mise en page : L'IV Com Sàrl, Villars-sous-Yens, Suisse.

Table des matières

| | | |
|--------------|---|-----------|
| I. | CONTEXTE GÉNÉRAL | 3 |
| II. | ÉVALUER LES BESOINS | 4 |
| III. | DÉFINIR LES OBJECTIFS DE L'ATELIER | 6 |
| IV. | DÉTERMINER LA FRÉQUENCE DES ATELIERS | 8 |
| V. | RECENSER LES PARTICIPANTS POTENTIELS | 9 |
| VI. | ÉLABORER LE CONTENU DE L'ATELIER | 10 |
| | A. ÉLABORER DES OBJECTIFS POUR LA JOURNÉE OU LA SESSION | 10 |
| | B. ÉLABORER LE PROGRAMME DE L'ATELIER | 11 |
| | C. PRÉPARER LES ACTIVITÉS PRÉCÉDANT L'ATELIER | 12 |
| | D. CONDUIRE L'ATELIER | 12 |
| | 1. Exposés | 13 |
| | 2. Activités | 14 |
| | 3. Dossiers remis aux participants | 14 |
| | 4. Communication autour de l'atelier | 15 |
| VII. | MENER L'ATELIER À TERME ET L'ÉVALUER | 17 |
| VIII. | CONCLUSION | 18 |
| IX. | APPENDICES | 19 |
| | Appendice A : Notes de synthèse pour les ateliers organisés au Brésil, en Fédération de Russie et au Kenya | 19 |
| | Appendice B : Explications pour les exercices en groupe – exemple .. | 21 |
| | Appendice C : Conseils aux animateurs – exemple | 23 |
| | Appendice D : Questionnaires d'évaluation – exemple | 25 |
| | Appendice E : Liste récapitulative pour l'organisation d'un atelier .. | 33 |

REMERCIEMENTS

Evelyn Murphy a coordonné la rédaction et la production de ce guide pratique. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) tient également à remercier Elena Altieri, Etienne Krug, Margie Peden et Tami Toroyan du Département OMS Maladies non transmissibles, handicap, prévention de la violence et du traumatisme (NVI). Pascale Lanvers-Casasola, elle aussi du Département NVI, a apporté une aide administrative précieuse.

Nous remercions en outre nos collègues des bureaux de pays de l'OMS pour leurs contributions : Roberto Colombo (Brésil), Victor Pavarino (Brésil) et Elena Yurasova (Fédération de Russie).

L'OMS tient aussi à exprimer sa reconnaissance à Ellen Feighery, Cássio Honorato, Cristina Inclan, Luiz Otávio Maciel Miranda, Aaron Schwid et Kiragu Wachira.

Enfin, l'OMS remercie Bloomberg Philanthropies pour sa contribution financière à la publication de ce guide pratique.

I. CONTEXTE GÉNÉRAL

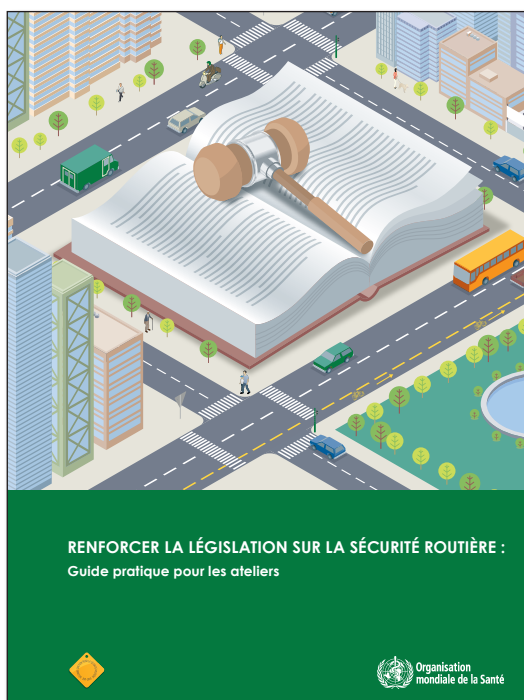
Depuis 2012, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) anime chaque année un atelier qu'elle a mis au point à l'intention des pays participant au Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Programme (BP-GRSP) : Brésil, Cambodge, Chine, Égypte, Fédération de Russie, Inde, Kenya, Mexique, Turquie et Viet Nam. L'objectif est de les aider à élaborer une législation complète sur les cinq principaux facteurs de risque pour la sécurité routière (vitesse, conduite en état d'ébriété, non-port du casque, non-port de la ceinture de sécurité et absence de dispositifs de sécurité pour les enfants) et sur la prise en charge des victimes d'accidents.

Les ateliers annuels menés entre 2012 et 2014 visaient à renforcer les compétences techniques des participants en vue d'améliorer la législation ou la réglementation sur la sécurité routière en se fondant sur l'approche par étapes présentée dans le manuel *Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays*¹. Il s'agissait notamment de les former :

- à évaluer en permanence les lois sur les cinq principaux facteurs de risque et sur la prise en charge des victimes d'accidents, en se fondant sur les recommandations de l'OMS et d'autres organisations internationales, et à élaborer des recommandations sur les améliorations nécessaires ;
- à rédiger de nouvelles lois ou à modifier celles existantes, en tenant compte des exigences nationales du point de vue de la formulation technique et des procédures, et du contexte national en général ;
- à faire connaître les changements juridiques afin de permettre à la société civile et aux autres parties prenantes de militer pour l'adoption et l'application de ces lois.

Outre ces ateliers OMS à vocation mondiale, des ateliers nationaux ou infranationaux peuvent également être menés selon l'environnement législatif et réglementaire des pays. Ils peuvent

¹ Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2013. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/legislation_manual/en/, consulté le 14 avril 2015).



porter sur les lois adoptées par les organes parlementaires ou sur les réglementations promulguées par les ministères.

Le but de ce guide pratique est donc d'aider les praticiens de la sécurité routière et les juristes à organiser dans leur pays des ateliers semblables sur la législation en matière de sécurité routière.

Ce document est structuré comme suit :

- Évaluer les besoins
- Définir les objectifs de l'atelier
- Déterminer la fréquence des ateliers
- Recenser les participants potentiels
- Préparer le contenu de l'atelier
- Mener l'atelier à terme et l'évaluer

II. ÉVALUER LES BESOINS

Avant d'organiser un atelier, il est important d'évaluer s'il est nécessaire. Cela aidera à en définir les objectifs et la fréquence et à décider qui seront les participants. Les questions suivantes peuvent servir à analyser les besoins.

- Une évaluation de la législation et de la réglementation sur la sécurité routière a-t-elle été menée dans votre pays ?
___ Oui ___ Non

Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ? Comme le montre la Figure 1, cette évaluation peut aider à déterminer si des changements sont requis, et lesquels..

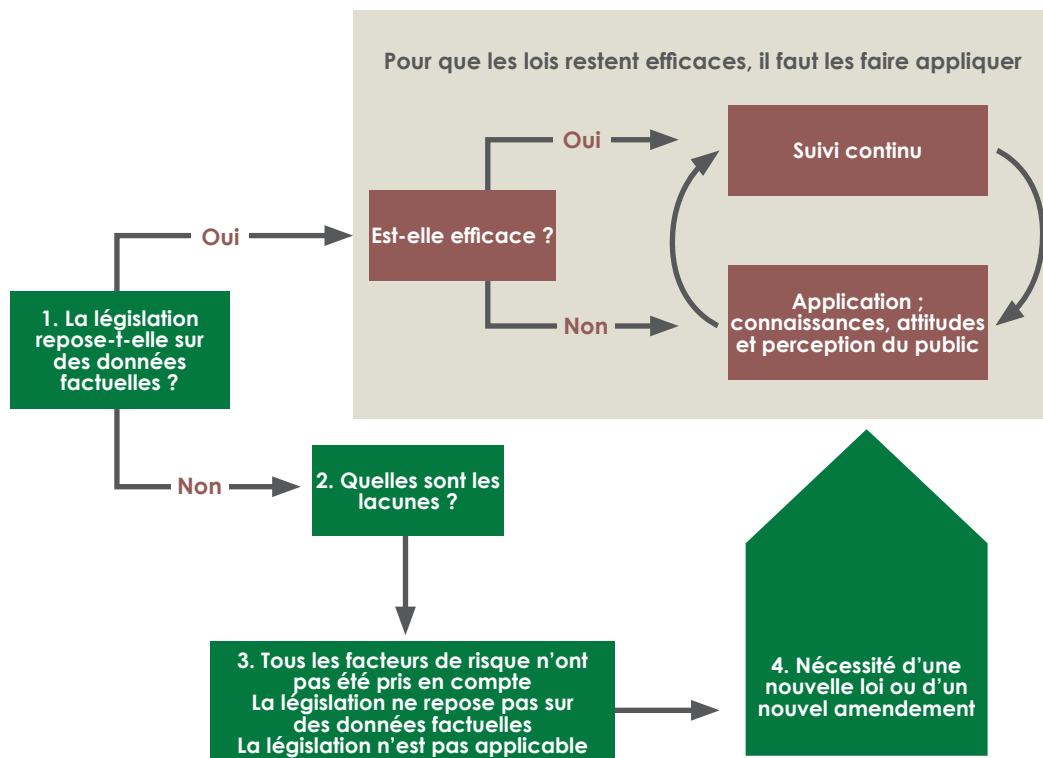
- Des modifications de la législation sur la

sécurité routière sont-elles actuellement discutées, examinées ou rédigées ?
___ Oui ___ Non

Le cas échéant :

- Par quoi ces modifications sont-elles motivées ?
- À quel stade d'avancement se trouvent-elles ?
- Les dispositions actuelles sont-elles conformes aux recommandations et normes de l'OMS et des autres organisations internationales figurant dans le manuel OMS *Renforcer la législation sur la sécurité routière*¹ ?

Figure 1 : Schéma pour déceler les problèmes juridiques susceptibles de perturber l'application



¹ Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2013. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/legislation_manual/en/, consulté le 14 avril 2015).

- Quels principaux organismes gouvernementaux ont été consultés, ont examiné les modifications ou ont contribué à celles-ci ? Quelle est leur position concernant la loi en question (soutien ou opposition) ? Le tableau ci-dessous permet de résumer ces informations.

| Nom de l'organisme | Modification proposée | Position de l'organisme | |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------------------|
| | | Soutien ou opposition | Raison invoquée (en quelques mots) |
| | | | |

- Quel organisme gouvernemental est chargé de l'élaboration de la loi envisagée ?
- Des informations sur les lois/règlements à l'étude ont-elles été communiquées aux décideurs compétents ? Ont-ils été informés de la nécessité d'un changement ? Quelle est leur position sur les modifications proposées ?
- Qui sont les principaux acteurs militant pour une modification de la législation ou de la réglementation ? (Par exemple, parlementaires, pouvoirs publics, société civile, organisme consultatif...) Certains organismes s'opposent-ils à ces changements ? Si oui, pourquoi ? Le tableau ci-dessous permet de résumer ces informations.

| Nom de l'organisme | Modification proposée | Position de l'organisme | |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------------------|
| | | Soutien ou opposition | Raison invoquée (en quelques mots) |
| | | | |

- Des procédures ont-elles été engagées devant les tribunaux contre l'application des lois sur la sécurité routière ? Ou bien le public s'oppose-t-il activement à ces lois et à leur application ? Sur quels sujets l'opposition se cristallise-t-elle généralement ? Le tableau ci-dessous permet de résumer ces informations.

| Source | Principale justification, ou décision |
|--|---|
| Préciser : décisions d'un tribunal, procès en cours ou menace de procès, manifestations publiques, pétitions, etc. | Décrire les raisons invoquées. Si une décision a été prise par un tribunal, citer le texte et préciser ce qui l'a motivé. |
| | |

III. DÉFINIR LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

Il est important d'indiquer clairement les principaux objectifs de l'atelier, qui doivent être spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et temporellement définis (SMART, voir l'encadré 1). On pourrait par exemple fixer l'objectif général suivant : « améliorer la connaissance et la compréhension que les participants ont des caractéristiques d'une législation fondée sur des données factuelles, afin qu'ils puissent, à la prochaine session parlementaire, contribuer à l'élaboration des modifications, y sensibiliser l'opinion et en faciliter l'adoption ». Il faut également fixer des objectifs pour chaque journée de formation, et évaluer s'ils ont été atteints. Lorsqu'ils ont été manqués, il faudra discuter en fin de journée de la manière de remédier à la situation. Si l'atelier dure plusieurs jours, les objectifs pourront être revus les jours suivants.

Les activités ci-dessous peuvent aider à fixer les objectifs.

- *Déterminer s'il faut d'abord mener l'atelier au niveau local avant de l'étendre si nécessaire à l'échelle nationale.* Dans certains pays, les ateliers locaux pourraient être le moyen le plus efficace de commencer à mobiliser des soutiens pour les modifications proposées aux lois et réglementations. S'ils ont été efficaces au plan local, les ateliers peuvent ensuite être menés au niveau national. C'est en particulier le cas dans les pays où l'État et les collectivités locales sont tous deux responsables de la mise en place des mesures législatives sur la sécurité routière.
- *Évaluer rapidement la législation et la réglementation nationales en matière de sécurité routière afin de cerner les facteurs de risque sur lesquels agir.* Si une loi est déjà en cours de rédaction, les facteurs de risque à traiter pendant l'atelier auront peut-être déjà été définis, mais l'on peut envisager d'en intégrer d'autres. Le dernier *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*¹ et les listes récapitulatives du manuel *Renforcer la législation sur la sécurité routière* sont utiles pour mener une évaluation rapide de la législation.

¹ *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013. Résumé.* Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2013. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/fr/, consulté le 14 avril 2015).

Encadré 1 : Élaborer des objectifs SMART

L'acronyme SMART désigne les principales caractéristiques qu'un objectif doit posséder :

Spécifique

- L'objectif est-il concret, précis et bien défini ?
- Conduira-t-il aux résultats escomptés ?

Mesurable

- Comment s'assurer que l'objectif a été atteint ?
- Quels critères concrets permettent d'évaluer les progrès par rapport aux objectifs escomptés ?

Atteignable

- L'objectif est-il réaliste ?
- Les limites et contraintes à prendre en compte pour l'atteindre sont-elles bien comprises ?
- Le fait d'atteindre cet objectif permettra-t-il de répondre au problème ?

Réaliste

- Des ressources sont-elles disponibles pour atteindre cet objectif ?
- Le fait de l'atteindre permettra-t-il de répondre au problème ?

Temporellement défini

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

Source : Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route, OMS²

- *Évaluer dans quelle mesure la sécurité routière en général et, plus particulièrement, la législation s'y rapportant, peut être intégrée aux programmes nationaux.* Pour ce faire,

² *Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route.* Guide à l'intention des organisations non gouvernementales. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2012. (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/ngo_guide/fr/ consulté le 14 avril 2015)

on peut examiner les stratégies nationales des secteurs de la santé et des transports, dialoguer avec la société civile et les organismes d'aide aux victimes des accidents de la route, et étudier attentivement les déclarations des hauts responsables publics sur la sécurité routière, en particulier dans les médias. Enfin, le traitement médiatique de ce thème peut fournir des informations complémentaires.

Le Tableau 1 donne des exemples d'objectifs généraux et des indications sur la fréquence des ateliers et les participants éventuels. L'Appendice A présente également des notes de synthèse sur les objectifs et les résultats escomptés des ateliers sur la sécurité routière menés dans la ville de Curitiba (Brésil), dans le comté de Nakuru (Kenya) et en Fédération de Russie.

Tableau 1: Exemple d'objectifs pour les ateliers

| Objectifs généraux | Fréquence | Participants |
|--|---------------------|--|
| 1. En préparation d'une future session parlementaire, renforcer les connaissances sur la législation sur la sécurité routière fondée sur des données factuelles et son efficacité sur certains facteurs de risque. | Ad hoc Régulière | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Juristes du secteur public intervenant en sécurité routière ▫ Membres de la société civile et des organismes de sensibilisation |
| 2. Finaliser un plan sur la collaboration avec les personnes ou entités pendant un processus parlementaire en cours sur un sujet donné, afin que la loi adoptée se fonde sur des données factuelles et soit efficace. | Ad hoc | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Comité législatif ou personnel parlementaire ▫ Membres de la société civile et des organismes de sensibilisation |
| 3. Recenser les problèmes juridiques pesant sur l'application de la législation sur la sécurité routière et identifier des solutions législatives ou autres (voir la Figure 1). | Régulière | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Juristes du secteur public intervenant en sécurité routière ▫ Membres de la société civile et des organismes de sensibilisation |
| 4. Favoriser les poursuites en améliorant la compréhension des données factuelles sous-tendant la législation sur la sécurité routière, des limites constitutionnelles nationales et des sanctions applicables pour certaines infractions pénales. | Régulière | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Juristes du secteur public intervenant en sécurité routière |
| 5. Analyser ou évaluer la législation sur la sécurité routière et recommander des révisions. | Régulière | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Juristes du secteur public intervenant en sécurité routière ▫ Membres de la société civile et des organismes de sensibilisation |

IV. DÉTERMINER LA FRÉQUENCE DES ATELIERS

Selon le contexte national, et selon la législation et la réglementation applicables en matière de sécurité routière, les ateliers seront menés de manière ponctuelle – ad hoc – ou régulière (voir le Tableau 1).

Un atelier **ad hoc** peut être utile quand un processus législatif ou réglementaire a déjà été lancé ou qu'il est imminent et que l'on juge nécessaire de rassembler et de faire connaître les meilleures pratiques sur un ou plusieurs sujets, afin que la législation ou la réglementation mise en place repose sur des données factuelles. L'atelier doit alors se tenir avant l'élaboration des dispositions, ou le plus tôt possible pendant celle-ci. Cela permettra de tenir pleinement compte des meilleures données disponibles afin d'établir le texte le plus complet et le plus factuel possible, et de pouvoir militer en sa faveur.

Un atelier **régulier** peut être utile pour améliorer la législation et la réglementation à plus long terme, par exemple :

- lorsqu'il a été jugé nécessaire de revoir l'ensemble de la législation et de la réglementation et de l'améliorer, par exemple pour faciliter une compréhension commune et pour renforcer les connaissances dans plusieurs secteurs ou au sein d'un organisme consultatif gouvernemental chargé des lois et règlements en la matière ;¹
- en vue de créer aux niveaux national ou infranational un réseau de juristes familiers de la question de la sécurité routière, lorsque ces capacités sont limitées ;
- pour fournir un appui technique aux organismes chargés de la sensibilisation, par exemple en vue d'élaborer des messages stratégiques appropriés concernant les lois et les règlements, que ce soit pour améliorer ces derniers ou en faciliter l'application.

La durée de l'atelier sera fonction de ces objectifs. Une fois celle-ci déterminée, il importera de choisir des dates qui ne perturberont pas les autres événements sur la sécurité routière et permettront au maximum de personnes de participer.

¹ La sécurité routière est une activité multisectorielle, mais tous les secteurs n'interviennent pas nécessairement dans le contexte législatif ou réglementaire et ne le connaissent pas forcément. Ils ne savent pas non plus toujours quels sont les éléments constitutifs d'une législation ou d'une réglementation complètes en matière de sécurité routière.

V. RECENSER LES PARTICIPANTS POTENTIELS

La liste des participants dépendra des objectifs fixés et de la période où se déroule l'atelier. Elle doit comprendre des juristes intervenant dans le domaine de la sécurité routière ou des non-juristes qui participent directement à l'élaboration ou à l'examen de la législation ou de la réglementation en la matière ou qui fournissent des services de conseil connexes. Voici quelques exemples.

- *Juristes du secteur public chargés d'élaborer, d'examiner ou d'approuver des lois ou des règlements, par exemple :*
 - *Juristes du secteur public intervenant en sécurité routière, y compris ceux travaillant avec les principaux organismes chargés de cette question ou d'autres ministères (transports, santé, intérieur, etc.).*
 - *Juristes du secteur public employés par l'exécutif et chargés d'examiner l'ensemble des lois (y compris celles sur la sécurité routière) ou de mener des procédures judiciaires en lien avec la sécurité routière (par exemple, au bureau du procureur général).*
 - *Juristes du secteur public issus d'autres entités publiques (par exemple, de comités consultatifs créés spécialement sur la sécurité routière).*
- *Comité législatif ou membres du personnel parlementaire siégeant dans des comités intéressants la sécurité routière (transports, santé, intérieur, finances).*

- *Membres de la société civile ou d'organismes de sensibilisation qui militent pour l'adoption de lois et de règlements sur la sécurité routière (y compris organismes à vocation juridique).*
- *Autres personnes, par exemple celles qui contribuent à l'élaboration ou à l'application des procédures et protocoles, et les non-juristes qui, dans le secteur public, coordonnent les activités législatives ou réglementaires. Elles participeront en fonction des besoins. Par exemple, les personnes chargées d'élaborer des procédures d'application de la loi pourraient tirer profit de l'atelier, et apporter un éclairage intéressant, axé sur la mise en œuvre.*

Il faut recenser les experts qui ont contribué à améliorer la législation dans leur pays ou dans d'autres pays de la Région ou qui ont plaidé en faveur de la législation et de la réglementation routières. Ils apportent une contribution importante pour définir les objectifs et structurer le programme. Afin de tirer le plus grand bénéfice du travail en groupe et des échanges, le nombre de participants devrait être limité à vingt.

Une fois les participants recensés, il est important d'évaluer leurs lacunes, au niveau individuel et collectif, afin d'adapter l'atelier en fonction. La connaissance qu'ont les juristes des interventions de sécurité routière efficaces varie selon qu'ils sont généralistes, spécialisés en droit de la santé ou spécialisés dans les transports. Cette évaluation peut être effectuée au moyen d'entretiens ou en se fondant sur les propositions, les politiques ou les discours passés. Les exercices supplémentaires de présentation ou de préparation peuvent également aider à mieux cerner les déficits de connaissances.

VI. ÉLABORER LE CONTENU DE L'ATELIER

A. ÉLABORER DES OBJECTIFS POUR LA JOURNÉE OU LA SESSION

Il est important de fixer des objectifs pour chaque journée ou chaque session de l'atelier afin de personnaliser les exposés et les exercices et d'atteindre l'objectif général de l'atelier. Le Tableau 2 donne un exemple d'objectifs et d'activités pour un atelier ad hoc.

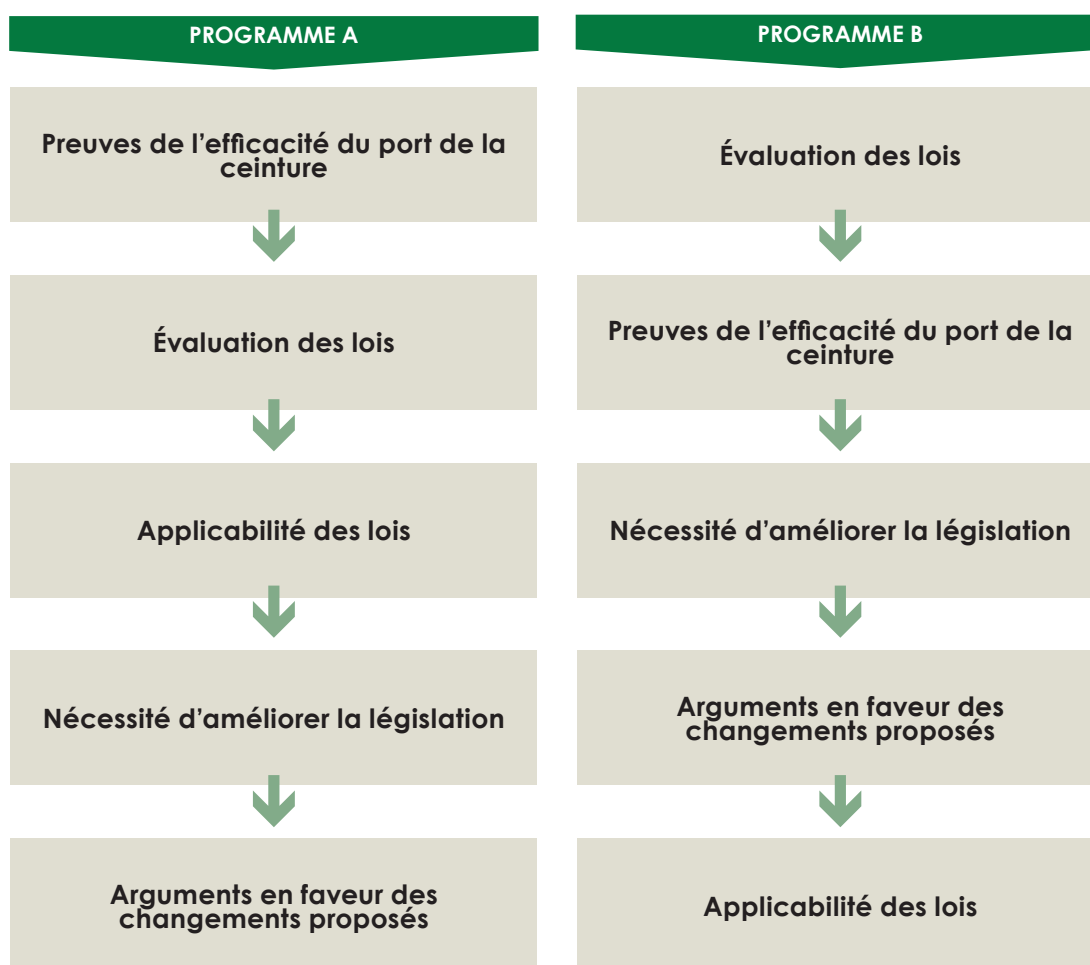
Tableau 2: Exemple d'objectifs et d'exercices (l'objectif général de l'atelier ad hoc est d'améliorer la base de connaissances concernant la législation sur le port de la ceinture de sécurité, qui doit être efficace et reposer sur des données factuelles)

| Objectif de la journée/session | Thèmes à aborder éventuellement | Exercices possibles |
|--|--|--|
| Évaluer et améliorer la compréhension qu'ont les participants de l'efficacité du port de la ceinture de sécurité pour tous les occupants du véhicule. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Conséquences du port de la ceinture de sécurité pour les passagers des sièges avant et arrière. ▣ Vidéo d'un essai de collision avec mannequin. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Questionnaire d'évaluation des connaissances, puis débat à partir des réponses données afin d'améliorer les connaissances et la compréhension. |
| <p>Améliorer la compréhension qu'ont les participants des difficultés d'application aux niveaux primaire et secondaire.</p> <p>Avec les lois dites d'application primaire, les agents de police peuvent arrêter un véhicule s'ils observent une violation. Or, il y a des pays où toutes les infractions au code de la route ne sont pas couvertes par de telles dispositions. Par exemple, le fait que le conducteur n'a pas la ceinture n'est pas nécessairement suffisant pour pouvoir arrêter le véhicule. Il faut parfois qu'une autre infraction ait été commise (excès de vitesse, non-respect du feu rouge). On parle alors d'infraction secondaire.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Études de cas montrant que le fait d'opter pour une application primaire de la loi réduit le nombre de blessés et de tués sur les routes. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Discussion en groupe sur les pratiques et les difficultés en matière d'application (en se référant aux meilleures pratiques nationales). |
| Améliorer les connaissances qu'ont les participants de la teneur des lois sur le port de la ceinture. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Conséquences du port de la ceinture de sécurité pour les passagers des sièges avant et arrière. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Travail en groupe : étudier et évaluer une loi réelle ou fictive en la comparant aux meilleures pratiques, et proposer des changements. ▣ Travail en groupe : rédiger une nouvelle version de la loi. ▣ Jeu de rôles : présentation des recommandations au gouvernement. |
| Aider la société civile et les autres secteurs à militer en faveur d'une modification de la loi. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Étude de cas sur la collaboration multisectorielle en tant qu'instrument pour favoriser les modifications législatives. | <ul style="list-style-type: none"> ▣ Travail en groupe ou travail individuel sur l'élaboration d'un document d'information législatif pour donner des informations techniques sur les modifications proposées. ▣ Jeu de rôles sur la communication d'informations aux médias. |

B. ÉLABORER LE PROGRAMME DE L'ATELIER

Le programme doit être déterminé en fonction des objectifs. Les organisateurs doivent tenir compte du déroulement logique à suivre pour les atteindre. Par exemple, dans la Figure 2, le programme A possède une meilleure structure logique que le programme B : pour pouvoir évaluer les lois existantes, les participants doivent d'abord comprendre les données factuelles et l'efficacité de l'intervention. De même, il faut d'abord comprendre les difficultés d'application (programme A) pour élaborer les modifications qui feront l'objet des efforts de sensibilisation.

Figure 2: Programmes présentant les mêmes thèmes dans un ordre différent



Il est utile de réserver du temps en début d'atelier pour examiner les objectifs et résultats escomptés, et d'évaluer au bout du compte s'ils ont été atteints. Pour les ateliers sur plusieurs jours, il est important que les participants puissent évaluer en fin de journée le travail accompli. Les informations tirées de ces évaluations pourront servir à améliorer les activités des jours suivants.

C. PRÉPARER LES ACTIVITÉS PRÉCÉDANT L'ATELIER

Des activités peuvent être menées avant l'atelier afin d'obtenir des informations supplémentaires pour améliorer le programme et de donner aux participants les moins expérimentés des connaissances de base sur certains sujets. Ces activités ne seront pas toujours utiles (cela dépend du moment où l'atelier est mené, des participants, de leur emploi du temps et du poste qu'ils occupent au sein du gouvernement). Mais si l'atelier suppose de rédiger ou de modifier des lois ou des règlements particuliers, elles peuvent être nécessaires pour profiter au mieux du temps imparti. En outre, en fonction de la langue de l'atelier et des compétences linguistiques des participants, il faudra peut-être traduire ou adapter les documents au préalable afin de faciliter une pleine participation.

Lorsqu'il convient de mener des activités avant l'atelier, celles-ci peuvent prendre des formes très différentes, par exemple :

- Collecte d'informations : il s'agit de recenser et de rassembler les lois et règlements connexes, les rapports et évaluations et les projets de loi sur les sujets abordés pendant l'atelier, et d'en distribuer copie avant la réunion.
- Évaluation rapide de la législation applicable, si cela n'a pas été fait avant : les listes récapitulatives du manuel *Renforcer la législation sur la sécurité routière* peuvent servir à recenser les lacunes. Cela peut être utile pour maximiser la durée de l'atelier (les participants auront déjà passé une première fois en revue la législation).
- Préparation et présentation préalables d'exposés. On pourrait notamment demander aux participants de préparer un bref exposé (15 minutes) sur certains sujets, en fonction des objectifs particuliers poursuivis. Par exemple, dans le cas d'un atelier ad hoc sur un projet de loi, on pourrait présenter le problème concerné, les raisons de la modification proposée et l'état d'avancement actuel du processus. Il faudrait encourager les participants à échanger avant l'atelier afin de recueillir les informations nécessaires et de préparer un exposé.

- Examen de la documentation sur les mesures efficaces : une grande quantité d'informations et de ressources est disponible sur les mesures de sécurité routière appelant une intervention législative (voir par exemple le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*¹ et les manuels pour décideurs et praticiens sur la vitesse, la ceinture de sécurité, les dispositifs de sécurité pour les enfants, la conduite en état d'ébriété et le port du casque).² En recommandant certains documents aux participants, on attire leur attention sur les informations les plus pertinentes pour la préparation de l'atelier.

Une enquête préalable peut également être utile pour évaluer les connaissances et les compétences de départ des participants.

D. CONDUIRE L'ATELIER

Il est vivement recommandé que les ateliers réunissant des participants d'un même pays soient conduits dans la principale langue locale, et que des experts locaux les animent ou y interviennent. Comme les coûts de traduction et d'interprétation peuvent s'envoler rapidement, il faut décider s'il est possible ou non d'organiser des ateliers à l'intention de plusieurs pays d'une région ou plus. Les organisateurs doivent pouvoir déterminer quelle langue les participants vont utiliser, afin de planifier la séance ou de limiter la participation si nécessaire.

L'atelier doit combiner exposés, exercices en groupe, et, dans certains cas, travaux individuels de réflexion. Les experts nationaux et ceux des autres pays peuvent être invités à présenter des études de cas et à discuter des obstacles et des possibilités concernant l'élaboration d'une législation efficace dans leur propre pays. Il est généralement préférable que les organisateurs indiquent d'avance aux intervenants quels sont les objectifs, les résultats attendus, le public, etc., afin qu'ils puissent adapter leurs exposés en fonction.

¹ *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, Organisation mondiale de la santé, 2004 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/), consulté le 15 avril 2015.

² <http://www.who.int/roadsafety/publications/fr/> (consulté le 15 avril 2015).

1. Exposés

Voici quelques règles de bon sens fondées sur l'expérience acquise pendant les ateliers mondiaux et nationaux :

- Les exposés doivent de préférence être brefs, à moins que le public participe.
- Ils ne doivent pas durer plus de 20 à 30 minutes (y compris les questions-réponses).
- Il faut éviter de faire se succéder plusieurs exposés.
- Il faut prévoir des pauses-café toutes les 90 à 120 minutes.

Le Tableau 3 présente certains sujets traités pendant des ateliers sur la législation sur la sécurité routière.

Les experts des pays les plus performants peuvent présenter leur expérience, les problèmes qu'ils ont rencontrés et les succès qu'ils ont obtenus, ce qui sera l'occasion pour les participants

d'échanger des idées et d'apprendre les uns des autres. Pour inspirer les participants et les aider à revoir leur conception de la sécurité routière, on pourra replacer les mesures dans le contexte plus général des programmes sur le transport, l'environnement ou le changement climatique. Les exposés doivent être pertinents pour le contexte national des participants : ils pourront, par exemple, porter sur la manière dont les pays les plus performants ont, sur une période donnée, surmonté des obstacles semblables à ceux que rencontrent actuellement les pays à revenu faible ou intermédiaire, ou donner des informations sur des solutions efficaces moins coûteuses.

Il ne faut pas écarter la possibilité de faire appel à un groupe d'experts. Ceux-ci permettent de recueillir toute une gamme d'opinions, d'exposer différentes approches et de répondre aux questions des participants. En 2014, par exemple, un groupe *ad hoc* d'experts de la sécurité routière (des non-juristes issus de l'OMS et d'un centre collaborateur) a été créé pour répondre à certaines questions récurrentes des participants. Celles-ci portaient notamment sur les

Tableau 3: Sujets des exposés

| Exposés présentés par l'OMS | Exposés présentés par les participants et les invités |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▫ Sécurité routière et facteurs de risque : nature et portée. ▫ Interventions à bases factuelles : ce qu'elles sont, ce qui fonctionne et pourquoi. ▫ Situation mondiale de la législation sur la sécurité routière (d'après le dernier <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i>) et comparaison avec les années précédentes. ▫ Éléments essentiels d'une législation complète, et manière dont la recherche et les données sur les facteurs de risque et les interventions influencent les changements dans ces éléments essentiels. | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Contenu, évolution et statut des lois nationales sur certains sujets ; obstacles et possibilités d'amélioration ; acteurs clés et institutions participantes. ▫ Rôle de la sensibilisation dans l'évolution de la législation, et rôle des juristes dans l'action de sensibilisation. ▫ Difficultés réelles ou perçues rencontrées par les juristes pour modifier la législation (elles peuvent être d'ordre personnel ou liées au contexte national). ▫ Études de cas nationales. ▫ Rôle de réglementation des institutions spécialisées dans la sécurité (par exemple, nouvelles autorités de sécurité routière). |

données servant à fixer les limites d'alcoolémie, l'efficacité des mesures ouvertes ou discrètes de lutte contre les excès de vitesse, les lois sur les dispositifs de sécurité pour les enfants et leur application, etc. De même, un binôme a présenté l'expérience de la Chine en matière de vélos électriques, y compris l'histoire de ce moyen de transport écologique, en particulier en Chine, les problèmes qui lui sont liés et les solutions proposées (notamment législatives) aux niveaux national et provincial.

2. Activités

La nature et le type d'activités dépendent des objectifs poursuivis ainsi que des connaissances et de l'expérience des participants. La répartition entre les différents types de participants a également une influence. Voici quelques exemples d'activités menées pendant des ateliers BP-GRSP sur la sécurité routière :

- Aider les participants à mieux se connaître au moyen d'exercices de présentation. Par exemple, on peut leur demander de sortir au hasard trois éléments de leur portefeuille et de s'en servir pour présenter certains aspects de leur personnalité.
- Recenser les institutions qui influent sur les évolutions législatives en matière de sécurité routière dans les pays concernés, et expliquer leur rôle.
- Déterminer le rôle que les juristes pourraient avoir pour plaider en faveur des changements législatifs dans les médias, et les compétences qu'ils devraient avoir pour ce faire ;
- Évaluer la législation nationale ou les lois fictives, déterminer des possibilités d'amélioration et fixer des priorités entre les différentes options.
- Aider les participants à comprendre ce qu'est une action de sensibilisation, quelles mesures prendre pour faire évoluer la législation, et comment les juristes peuvent contribuer à ces efforts.
- Organiser un quiz (test préalable) pour évaluer le niveau de connaissances sur les mesures et les éléments essentiels de la législation

sur la sécurité routière et pour s'assurer que les participants connaissent le contenu du manuel *Renforcer la législation en matière de sécurité routière*. L'encadré 2 présente une série de questions de ce type.

- Présenter les mesures d'application efficaces, en se servant d'images, recenser les lacunes possibles et voir comment une législation adaptée permettrait de les combler.
- Élaborer un plan d'action individuel pour recenser les buts et les objectifs, et les mesures que les participants peuvent prendre pour faire évoluer la législation (et celles qui ne peuvent l'être en raison d'obstacles réels ou perçus d'ordre personnel ou institutionnel).

En outre, il faut fournir les références nécessaires pour effectuer les exercices : exemples de lois efficaces, documents à vocation mondiale ou régionale ou autres meilleures pratiques recensées ou communiquées par les participants en préparation de l'atelier. Il faut prévoir du temps pour les exercices en groupe, en particulier si l'atelier suppose d'élaborer ou de planifier des activités de sensibilisation à la législation.

Des orientations claires sont indispensables et les organisateurs devraient donc préparer des instructions pour les exercices en groupe (voir l'Appendice B) et pour ceux qui les animent (voir l'Appendice C).

3. Dossiers remis aux participants

Il faut prendre le temps de déterminer le contenu des dossiers remis aux participants, car ils constituent la principale référence pendant l'atelier. Exemple d'éléments à intégrer :

- programme
- descriptif des exercices
- exercices
- références nécessaires pour chaque exercice
- autres ressources utiles.

À la fin de chaque atelier, les participants devraient recevoir une version électronique du dossier, l'ensemble des exposés et les travaux de recherche utilisés en référence (ou une liste de ceux-ci).

Encadré 2: Extrait du quiz sur le contenu de la législation

L'objectif est d'évaluer et d'améliorer les connaissances sur le contenu de la législation en matière de sécurité routière. On s'intéresse ici aux cinq principaux facteurs de risque pour la sécurité routière (vitesse, conduite en état d'ébriété, non-port du casque, non-port de la ceinture de sécurité et absence de dispositifs de sécurité pour les enfants) et à la prise en charge des victimes d'accidents.

Q.1. Lequel des éléments suivants n'appartient pas aux principaux facteurs jouant sur la protection de l'utilisateur ou le risque d'accident de la route ? (choisir une seule réponse)

- a. Non-port de la ceinture de sécurité
- b. Vitesse
- c. Non-port d'un casque pour motocyclistes standard de qualité
- d. Absence de service d'ambulance
- e. Conduite en état d'ébriété
- f. Transport d'enfants sans les dispositifs de sécurité requis

Q.2. Lesquelles des dispositions suivantes ne relèvent pas d'une législation complète sur la vitesse ? (choisir une seule réponse)

- a. Limitation de la vitesse à ≤ 60 km/h sur les voies urbaines
- b. Autorisation donnée aux autorités locales d'abaisser encore les limites de vitesse
- c. Définition des sanctions (amendes et pertes de points) en fonction de la gravité de l'infraction par rapport à la limite de vitesse en vigueur
- d. Prescriptions sur l'utilisation des radars pour faire appliquer la loi
- e. Possibilité de retrait du permis selon la gravité de l'infraction (déterminée par rapport à la limite de vitesse en vigueur)
- f. Exclusions ou exceptions strictement définies, par exemple pour les véhicules d'urgence

4. Communication autour de l'atelier

Les organisateurs doivent décider comment communiquer sur l'atelier, ce qui est un choix stratégique. Dans certains cas, l'atelier sera mené dans un cadre privé. Il est par exemple possible que les rédacteurs juridiques du gouvernement ne souhaitent pas annoncer publiquement les modifications envisagées, tant que toutes les procédures ne sont pas achevées et que le projet n'est pas entré dans le domaine public. De même, si un groupe issu de la société civile évalue un projet de loi pour proposer des améliorations et élabore une stratégie à cet effet, il ne souhaitera peut-être pas divulguer les informations dont il dispose. Il se peut également que les organes consultatifs indépendants ne souhaitent pas s'exprimer publiquement sur l'atelier tant qu'un rapport final n'en a pas été établi.

Dans d'autres cas, cependant, une communication de grande ampleur autour de l'atelier peut être utile pour montrer qu'une collaboration multisectorielle a été engagée entre les organismes publics et que les autorités s'engagent à traiter les problèmes législatifs liés à la sécurité routière. Elle permettrait également de promouvoir la transparence et la responsabilisation.

Les Figures 3, 4 et 5 présentent différents supports de communication pour des ateliers sur la législation en matière de sécurité routière qui ont été organisés en 2012 et 2013 à Genève et en 2013 en Chine.

Figure 3: Atelier sur la législation en matière de sécurité routière à Genève, Suisse, 2012



Source : http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/2012/09_08/en/ (consulté le 28 octobre 2014)

Figure 4: Atelier sur la législation en matière de sécurité routière : exemple d'action de promotion sur les médias sociaux, 2013



Source : <https://www.facebook.com/roadsafetydecade> (consulté le 28 octobre 2014).

Figure 5: Atelier sur la législation en matière de sécurité routière à Genève, Suisse 2012



Source : http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/2014/16_02/en/ (consulté le 28 octobre 2014)

VII. MENER L'ATELIER À TERME ET L'ÉVALUER

A la fin de l'atelier, il est important de revenir sur les attentes définies au départ et de demander aux participants de recenser les objectifs qui ont été atteints et ceux qui doivent faire l'objet d'un suivi. L'atelier doit être évalué du point de vue tant de son contenu que du processus.

Dans le cas d'ateliers sur plusieurs jours, il peut être utile de mener une évaluation quotidienne, pendant que les participants ont encore à l'esprit ce qui s'est passé dans la journée. Pour planifier les futurs ateliers, il peut également être intéressant de mener une dernière évaluation couvrant l'ensemble des aspects, y compris l'organisation et les autres questions administratives (voir les exemples de formulaires d'évaluation à l'Appendice D).

Il est important d'évaluer non seulement l'atelier lui-même, mais aussi ses résultats. Ceux-ci seront différents selon qu'il s'agit d'un événement ad hoc ou régulier. Généralement, il est plus facile d'évaluer les résultats d'un atelier *ad hoc*, car il est directement lié à une modification législative en cours. Le Tableau 4 montre quels résultats peuvent être recherchés et comment l'on peut les évaluer, pour des ateliers ad hoc ou réguliers. Si possible, des certificats de participation peuvent être remis à l'issue de l'atelier, et un rapport détaillé peut être communiqué si nécessaire dans les jours qui suivent. Le moment de la publication du rapport dépendra des objectifs de l'atelier et du public du rapport.

Si des tâches de suivi sont prévues, les organisateurs doivent établir un mécanisme pour rester en contact avec les participants et les aider à rendre compte des progrès accomplis. Voir l'Appendice E qui présente une liste récapitulative sur la planification et la conduite de l'atelier.

Tableau 4: Évaluer les résultats de l'atelier

| Type d'atelier | Résultats escomptés | Évaluation |
|----------------|--|--|
| Ad hoc | Adoption d'une loi traitant les principaux facteurs de risque | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Un projet de loi a-t-il été présenté au parlement ? ▫ A-t-il franchi toutes les étapes de la procédure législative, ou bien a-t-il été bloqué ou rejeté ? ▫ Tous les éléments essentiels relatifs aux facteurs de risque ont-ils été maintenus, ou le projet a-t-il été considérablement édulcoré ? |
| Régulier | Évaluation de la législation existante et élaboration de recommandations | <ul style="list-style-type: none"> ▫ Les institutions publiques concernées ont-elles participé activement ? ▫ Les personnes concernées au sein du gouvernement ou des autres institutions ont-elles été encouragées à participer ? ▫ Des changements fréquents ont-ils affecté la cohérence ? ▫ Un mécanisme est-il en place pour faire rapport aux décideurs sur la base d'un calendrier et des résultats escomptés ? ▫ Un rapport final assorti de recommandations a-t-il été remis à l'autorité publique concernée ? ▫ Le gouvernement a-t-il fait une déclaration concernant les prochaines étapes ? Quelles recommandations va-t-il mettre en œuvre ? |

VIII. CONCLUSION

Dans plusieurs pays, principalement à revenu élevé, l'amélioration de la législation sur la sécurité routière et de son application a contribué à la réduction des traumatismes et des décès sur la route. Des connaissances techniques sont disponibles aux niveaux mondial et national pour renforcer ces lois. Par l'intermédiaire du Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Programme (BP-GRSP), l'OMS a apporté une assistance technique aux pays dans ce but, notamment en publiant le manuel *Renforcer la législation sur*

la sécurité routière, en œuvrant avec les pays pour analyser et consolider leur législation, et en menant des activités de renforcement des capacités (par exemple, des réunions de haut niveau, des ateliers multipays à Genève et des ateliers nationaux et infranationaux).

Ce guide pratique fixe une feuille de route pour planifier, organiser et conduire des ateliers sur la sécurité routière qui soient adaptés au contexte, aux besoins et aux objectifs du pays et qui correspondent aux résultats escomptés pour le renforcement des lois sur la sécurité routière.

IX. APPENDICES

Appendice A : Notes de synthèse pour les ateliers organisés au Brésil, en Fédération de Russie et au Kenya

Formation à la sécurité routière et au code de la route pour les procureurs brésiliens

20–21 mars 2014, Curitiba, État de Paraná, Brésil
8 h 30 – 18 h 00

Informations générales

Cette formation est parrainée par le Bureau du procureur général de l'État de Paraná, Brésil, par l'intermédiaire du Centre d'appui à la justice pénale, aux procès devant jury et à l'application des peines, et du Centre d'études pour le développement professionnel des procureurs.

Elle a été élaborée en partenariat avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), l'Organisation panaméricaine de la santé (OPS) et la Fondation pour la formation du Ministère public de l'État de Panama (FEMPAR).¹ Son but est d'améliorer les compétences juridiques des procureurs en matière de code de la route, d'encourager les actions contribuant à la réduction des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route, et d'élaborer et promouvoir une interprétation uniforme du code de la route afin que les décisions des tribunaux se fondent sur le principe de la sécurité routière.

Contenu de la formation

La formation porte sur quatre thèmes :

- I. Les implications constitutionnelles de la sécurité routière au Brésil, sous l'angle des droits fondamentaux.
- II. Les lois administratives applicables au système de circulation national et aux

actes administratifs émis par les autorités responsables de la circulation.

- III. Règles générales régissant la circulation et la sécurité routière, l'accent étant mis sur sept facteurs de risque (vitesse, conduite en état d'ébriété, non-port de la ceinture de sécurité, absence de dispositifs de sécurité pour les enfants, non-port du casque pour motocyclette, utilisation du téléphone portable au volant et conduite sous l'emprise des drogues) et sur la loi dite du « bon samaritain ».

- IV. Délits routiers : dispositions générales et infractions majeures recensées au chapitre XIX du Code de la route brésilien, en particulier concernant la conduite en état d'ébriété.

D'une durée de 16 heures, la formation se tiendra à l'Auditorium de la FEMPAR, situé au 964, XV de Novembro Street (cinquième étage) à Curitiba (État de Paraná, Brésil).

Public ciblé

Procureurs principaux, procureurs, conseillers et étudiants de la FEMPAR.

Enregistrement

L'enregistrement est ouvert jusqu'au 16 mars 2014.

Attestations de participation

Les attestations de participation des membres du bureau du procureur seront délivrées par le Centre d'études pour le développement professionnel des procureurs, en fin de formation. Les étudiants de la FEMPAR pourront retirer leurs attestations à partir du 24 avril 2014 au siège de la Fondation.

Pour toute question, veuillez contacter le :
55 413 250 4820.

¹ Voir : <http://www.femparpr.org.br/noticias/index.php>.

Programme provisoire
Atelier sur le renforcement de la
législation en matière de sécurité
routière
OMS et Ministère des affaires intérieures
de la Fédération de Russie
28 octobre 2015
Maison de l'ONU, 2e étage
9, rue Leontievsky, Moscou

Objectif : soutenir les efforts déployés par la Fédération de Russie, un pays participant au projet BP-GRSP sur la sécurité routière, en vue de renforcer sa législation sur la sécurité routière pour certains facteurs de risque (vitesse, non-port de la ceinture de sécurité et absence de dispositifs de sécurité pour les enfants).

Objectifs

1. Souligner le rôle de la législation sur la sécurité routière pour réduire les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route, et présenter les données mondiales et celles de la Région européenne de l'OMS.
2. Passer en revue l'expérience de la Russie dans le renforcement de la législation sur la sécurité routière.
3. Présenter le manuel OMS sur la législation en matière de sécurité routière, en tant qu'outil pour renforcer progressivement le cadre juridique régissant les principaux facteurs de risque (la version russe est disponible à l'adresse http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/85396/7/9789244505106_rus.pdf?ua=1).

4. Discuter des approches efficaces pour combattre plus efficacement les principaux facteurs de risque de décès et de traumatismes liés à la sécurité routière en Fédération de Russie (vitesse, non-port de la ceinture de sécurité et absence de dispositifs de sécurité pour les enfants), en lien avec les lignes directrices internationales et l'expérience de certains pays et de la Russie elle-même.
5. Recenser des moyens de renforcer encore la législation sur la sécurité routière en Fédération de Russie et la collaboration avec l'OMS dans ce domaine.

Public ciblé

1. Inspection générale de la sécurité routière, Ministère des affaires intérieures de la Fédération de Russie : personnel participant à l'élaboration de la législation et de la réglementation sur la sécurité routière ou possédant des compétences dans ce domaine.
2. Centre de recherche sur la sécurité routière, Service central de sécurité routière du Ministère des affaires intérieures de la Fédération de Russie.
3. Organisation mondiale de la Santé.
4. Établissements de recherche spécialisés.
5. ONG participant au renforcement de la législation sur la sécurité routière.

Appendice B : Explications pour les exercices en groupe – exemple

Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Programme (BP-GRSP) 2014 Road safety legislation workshop 12-15 août 2014, Genève, Suisse INSTRUCTIONS POUR LES SÉANCES EN GROUPE

Quiz

1. Choisir plusieurs questions.
2. Plusieurs réponses sont possibles à chaque fois.
Veillez lire attentivement chaque question.
3. Répondez aux questions dans le temps imparti.
4. À la fin du temps imparti, il sera demandé à une personne de votre groupe de lire la question, de donner la réponse du groupe et d'expliquer le choix fait par le groupe.

Le groupe qui a répondu correctement au plus grand nombre de questions gagne un prix.

Si le quiz ne comporte qu'une seule question, le prix est attribué au groupe qui a répondu correctement.

Travail en groupe sur l'application de la loi et les sanctions

1. Plusieurs images sont affichées. Parcourez la salle pour les observer.
2. Vous devez répondre à plusieurs questions pour chacune d'elles (sur des feuilles distinctes).
 - a. Sur quoi cette activité de répression se concentre-t-elle ? Par exemple, facteur de risque, population ou sous-population.
 - b. Quelle est sa nature ? Par exemple, application primaire ou secondaire, dispositifs visibles ou dissimulés ...
 - c. Quel est l'efficacité de ce type d'activités ? Dans quelle mesure ont-elles fonctionné ?
 - d. Citez deux à quatre éléments que votre loi devra traiter pour que la police puisse mener ce type d'opération ?

3. En groupe, discutez de ces questions et cherchez à y répondre.
4. Choisissez une ou plusieurs personnes chargées de présenter et d'expliquer les réponses du groupe.

Travail en groupe sur une loi fictive et sur la situation dans une ville imaginaire (scénario)

Lisez attentivement le scénario et la loi fictive.

Partie I : Évaluation de la loi fictive

1. Examinez la loi fictive.
2. Une liste récapitulative est fournie pour chaque facteur de risque. **Évaluer la pertinence de la loi fictive à l'aide de ce document** (en cochant les cases « Oui » ou « Non »).

Partie II : Évaluation de la situation dans la ville imaginaire

1. Évaluez la situation dans la ville imaginaire et recensez les problèmes de sécurité routière à traiter. **Limitez votre analyse aux cinq facteurs de risque et à la prise en charge des victimes d'accidents.**
2. Pour chaque question, évaluez l'exhaustivité de la réglementation, recensez les lacunes et déterminez comment les combler.

Pour mener à bien cet exercice, il faudra recenser les principales questions à traiter. Un exemple est donné. Il faut noter également qu'une solution législative ne sera pas toujours nécessaire. Un diagramme vous a été communiqué afin de déterminer, dans le cadre d'une discussion en groupe, quels problèmes appellent une solution législative, et lesquels nécessitent un autre type de solution (par exemple, éducation, meilleure application de la loi, etc.).

Partie III : Décidez comment vous allez traiter les problèmes et fixez des priorités

1. **Présentez** les options proposées pour résoudre les problèmes.
2. **Fixez les priorités** pour chaque proposition que vous voulez faire aboutir.

3. Pour les problèmes prioritaires, **résumez** les changements nécessaires dans la **loi fictive**.
4. Présentez votre décision à tous les participants dans le cadre du **jeu de rôles**.

Jeu de rôles

Veillez choisir l'un des jeux de rôles suivants. Vous devrez également décider qui jouera quel rôle dans votre groupe. On vous donnera le temps de vous préparer. Les membres du groupe qui ne jouent pas le rôle de rapporteur devront avoir des questions à poser à la personne chargée de présenter l'exposé.

Jeu de rôles (option 1) : présenter une proposition au Ministre des transports

Le ministre des transports a été informé de récents décès de piétons liés à un nouveau type de véhicules. Les familles menacent d'engager des poursuites car les médias ont beaucoup parlé de l'absence de législation dans ce domaine. Le ministre vous a demandé de formuler une proposition. Il a également fait cette demande à d'autres juristes des ministères de l'éducation, de l'intérieur et de la santé. Compte-tenu de l'urgence de la situation, le ministre veut une proposition solide et réfléchie qui tienne compte de certains problèmes-clés. Il sait, en effet, qu'il ne peut pas proposer à ce stade de réforme de la législation sur la circulation car ces véhicules ne sont pas réglementés. Le ministre a également dit que celui qui lui remettra une proposition crédible - c'est-à-dire une proposition que son ami le député Duval pourra défendre – sera nommé directeur des services juridiques du Ministère des transports. Celui-ci sera chargé de traiter tous les problèmes juridiques liés à la sécurité routière et donc de faire appliquer la proposition. Le poste de directeur des services juridiques est vacant depuis plus d'un an, faute de candidat compétent. Ce serait une évolution de carrière très intéressante pour vous, qui vous permettrait de faire réellement bouger les choses.

Membre du groupe chargé de l'exposé : faire un exposé au ministre et à ses conseillers pour expliquer les problèmes, comment on pourrait les traiter et quelles sont les priorités selon vous.

Autres membres du groupe : vous êtes les conseillers. Poser donc une ou deux questions

auxquelles le membre du groupe chargé de l'exposé peut répondre.

Vous vous adressez non à des experts techniques, mais à des politiciens, lesquels sont davantage préoccupés par les réactions du public et des parlementaires aux changements proposés.

Jeu de rôles 2 : discussion technique lors de la réunion mensuelle d'un groupe interministériel

Du personnel technique de différents ministères (santé, transports, intérieur et éducation) se réunit régulièrement pour traiter des problèmes législatifs liés à la sécurité routière. Parmi ces personnes figurent des juristes, des spécialistes de la sécurité routière, des économistes, des ingénieurs, des spécialistes de la communication et des policiers. La question des trimoteurs est à l'ordre du jour depuis trois réunions au moins, et il a été demandé aux juristes de présenter une proposition de modification de la loi sur la base des données dont ils disposent. Après la réunion, chaque membre du groupe présentera la proposition à son supérieur afin que son ministère ou département appuie les modifications proposées.

Membre du groupe chargé de l'exposé : faire un exposé au ministre et à ses conseillers pour expliquer les problèmes, comment on pourrait les traiter et quelles sont les priorités selon vous.

Autres membres du groupe : en tant que membres techniques, vous pouvez poser des questions liés à votre domaine d'activité. Par exemple, la police s'inquiètera de savoir si la loi lui confère l'autorité répressive nécessaire à l'application du texte, les experts de la communication s'intéresseront aux mesures à prendre pour sensibiliser le public en amont et la forme que prendront ces messages, etc..

Votre public est constitué d'experts techniques. Il est donc important de faire l'exposé technique le plus convaincant possible sur l'impact potentiel des mesures pour réduire les accidents, les traumatismes et les décès (Par exemple, en quoi les dispositions proposées sont-elles complètes ? Si certains éléments ne sont pas abordés alors qu'il y a des arguments solides pour qu'ils le soient, expliquer pourquoi).

Appendice C : Conseils aux animateurs – exemple

CONSEILS AUX ANIMATEURS Atelier sur la sécurité routière à l'intention des juristes Organisation mondiale de la Santé, Genève, Suisse 12–15 août 2014, salle C

I. Orientations d'ordre général

Les discussions en groupe doivent être des discussions animées et interactives entre les participants sur le sujet lié à la sécurité routière qui a été choisi. En tant qu'animateur du groupe, votre rôle consistera à :

- **passer en revue** les questions posées/le travail demandé au groupe – une explication détaillée sera donnée à tous les participants avant chaque séance en groupe ;
- **aider** le groupe à choisir une personne chargée de prendre des notes et un rapporteur ;
- **aiguiller** les participants pendant les discussions s'ils sont « coincés » ;
- **garder la maîtrise du temps** pour que toutes les questions puissent être discutées ;
- **aider** le groupe à parvenir à un **consensus** pour répondre aux questions ;
- **encourager** tous les participants à donner leur opinion lors des discussions ; et
- **encourager** tous les participants à mettre à profit **l'expérience et le point de vue** propres à leur pays – le groupe peut par exemple compter un avocat, un juriste au service de l'État ou quelqu'un ayant une expérience dans la sécurité ou l'application de la loi, et chacun apportera une perspective différente à la discussion.

II. Orientations supplémentaires propres à chaque exercice en groupe

1. Questionnaires à choix multiples (1^{er} et 2^e jours)

- rappeler au groupe que les **critères de sélection varient** pour chaque question à choix multiples.
- le groupe doit parvenir à un **consensus** sur **une réponse unique pour chaque question**.
- un groupe sera déclaré gagnant – ainsi que tous les participants du groupe – en fonction des réponses formulées.

2. Loi et scénario fictifs (2^e et 4^e jours)

2^e jour : Exercice en groupe – évaluation de la loi fictive

L'évaluation de la loi fictive consiste à examiner la loi par rapport aux listes récapitulatives fournies, sans revoir le contenu du scénario. L'objectif est de voir si la loi présente des lacunes évidentes. Les listes récapitulatives ont été fournies aux participants.

2^e jour : Exercice en groupe – évaluation du scénario

Pour l'évaluation du scénario, le groupe doit être en mesure de déceler différents points :

- **En premier lieu, faire la différence entre les questions juridiques et les autres** – celles qui ne nécessitent pas de changement dans la loi (par exemple celles qui relèvent davantage de l'éducation de l'utilisateur ou d'une meilleure application de la loi) par opposition à celles qui appellent des changements dans la loi. Pour cette partie de l'exercice, un diagramme a été fourni aux participants pour les aider dans cette démarche visant à déceler les points importants.
- **En second lieu, identifier la question juridique à laquelle une solution législative doit être apportée.** Pour cet exercice, un exemple a été donné. Un tableau visant à identifier les points importants et soulevant des questions supplémentaires a été fourni à l'animateur (mais non aux participants) pour l'aider à orienter la discussion au cas où les participants auraient des difficultés à cerner les points importants.

2^e jour : Compte rendu de l'étude de la loi fictive et du scénario

Le rapporteur de chaque groupe devra rendre compte des éléments suivants :

- Dans quels domaines trouve-t-on la plupart des lacunes – par exemple, l'objectif ou les prescriptions, les dispositions relatives au respect de la loi ou aux sanctions ? (Là où le plus grand nombre de « non » apparaissait dans la liste récapitulative.)
- Pour quels facteurs de risque, les lacunes étaient-elles les plus nombreuses ? (Là où le plus grand nombre de « non » apparaissait dans la liste récapitulative portant sur les facteurs de risque.)

4^e jour : Jeu de rôle

Voir la description de l'exercice.

3. Discussion sur le respect de la loi (2^e jour)

Des questions ont été fournies aux fins de la discussion. Les rapporteurs devront présenter à tous les réponses apportées par leur groupe à chaque question.

4. Mon rôle en tant qu'expert pour ce qui est du contenu (4^e jour)

Voir la description de l'exercice. Une explication détaillée sera également donnée avant l'exercice.

Appendice D : Questionnaires d'évaluation – exemple

BLOOMBERG PHILANTHROPIES GLOBAL ROAD SAFETY PROGRAMME (BP-GRSP)
Atelier 2014 sur la législation sur la sécurité routière
Organisation mondiale de la Santé, Genève (Suisse)
12-15 août 2014

1^{er} jour : Évaluation

Veillez donner votre avis sur les points suivants :

| | Tout à fait d'accord | D'accord | Relativement d'accord | Pas d'accord | Pas du tout d'accord |
|---|----------------------|----------|-----------------------|--------------|----------------------|
| 1. Préparation préalable à l'atelier | | | | | |
| 2. L'ensemble de l'atelier | | | | | |
| 3. Possibilités de participer et d'interagir avec les autres participants | | | | | |
| Résultats de l'apprentissage d'aujourd'hui | | | | | |
| 4. J'ai amélioré mes connaissances sur les étapes à suivre pour élaborer une législation complète | | | | | |
| 5. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant les ceintures de sécurité | | | | | |
| 6. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant la conduite en état d'ébriété | | | | | |
| 7. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant les dispositifs de sécurité pour enfants | | | | | |
| 8. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant la vitesse au volant | | | | | |
| 9. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant le port du casque | | | | | |
| 10. J'ai amélioré mes connaissances sur l'élaboration d'une législation complète concernant les soins aux victimes des accidents de la circulation | | | | | |

11. Quelle a été selon vous la partie la plus intéressante aujourd'hui ?

12. Comment aurions-nous pu améliorer la séance d'aujourd'hui ?

13. Avez-vous d'autres suggestions à formuler ?

2^e jour : Évaluation

Veillez donner votre avis sur les points suivants :

| | Tout à fait d'accord | D'accord | Relativement d'accord | Pas d'accord | Pas du tout d'accord |
|---|----------------------|----------|-----------------------|--------------|----------------------|
| Résultats de l'apprentissage d'aujourd'hui | | | | | |
| 1. J'ai amélioré mes capacités d'analyse de la législation | | | | | |
| 2. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur la ceinture de sécurité | | | | | |
| 3. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants | | | | | |
| 4. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur la conduite en état d'ébriété | | | | | |
| 5. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur la vitesse au volant | | | | | |
| 6. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur le port du casque | | | | | |
| 7. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse de la législation sur les soins aux victimes des accidents de la circulation | | | | | |
| 8. L'exposé de l'intervenant sur le respect de la législation était intéressant et me sera utile dans mon travail à l'avenir | | | | | |
| 9. J'ai amélioré mes connaissances de l'analyse du respect de la réglementation | | | | | |

10. Quelle a été selon vous la partie la plus intéressante aujourd'hui ?

11. Comment aurions-nous pu améliorer la séance d'aujourd'hui ?

12. Avez-vous d'autres suggestions à formuler ?

3^e jour : Évaluation

Veillez donner votre avis sur les points suivants :



| Résultats de l'apprentissage d'aujourd'hui | | | | | |
|--|----------------------|----------|-----------------------|--------------|----------------------|
| | Tout à fait d'accord | D'accord | Relativement d'accord | Pas d'accord | Pas du tout d'accord |
| 1. J'ai amélioré mes capacités à identifier les facteurs permettant de fixer les priorités en matière de législation | | | | | |
| 2. L'exposé de l'intervenant invité sur les vélos électriques a été instructif et me sera utile dans mon travail à l'avenir | | | | | |
| 3. L'exposé de l'intervenant invité sur la construction de partenariats a été instructif et me sera utile dans mon travail à l'avenir | | | | | |

4. Quelle a été selon vous la partie la plus intéressante aujourd'hui ?

5. Comment aurions-nous pu améliorer la séance d'aujourd'hui ?

6. Avez-vous d'autres suggestions à formuler ?

Évaluation finale

Nous vous remercions beaucoup pour votre participation à cet atelier. Veuillez prendre quelques minutes pour compléter le présent formulaire d'évaluation.

En remplissant ce questionnaire d'évaluation finale, vous fournirez à l'OMS votre évaluation globale des principaux domaines abordés et méthodologies utilisées par l'atelier. Merci de répondre à chacune des questions en toute franchise et objectivité. Vos observations et suggestions nous intéressent afin que nous puissions améliorer les futures initiatives de ce type.

1. Êtes-vous juriste ?

- Oui
- Non (veuillez préciser)

2. À quelle fréquence travaillez-vous sur la législation ou la réglementation relative à la sécurité routière ?

- Souvent
- Parfois
- Jamais

3. De quelle façon travaillez-vous sur la législation ou la réglementation relative à la sécurité routière ?

- En rédigeant des lois et règlements
- En fournissant un contenu/soutien technique en vue de la rédaction des lois et règlements, oralement ou par écrit
- En appliquant/veillant au respect des lois et règlements
- Autrement (veuillez préciser) :

4. Informations générales

Veuillez indiquer si chacun des éléments suivants se situait à un niveau approprié :

| Informations générales | Beaucoup trop | Trop | Juste approprié | Trop peu | Beaucoup trop peu |
|---|---------------|------|-----------------|----------|-------------------|
| La longueur du séminaire (4 jours) | | | | | |
| La quantité de matériel examiné au cours de l'ensemble du séminaire | | | | | |
| La longueur de chaque séance d'une manière générale | | | | | |
| La difficulté du matériel utilisé | | | | | |
| Le nombre d'exposés | | | | | |
| Le nombre d'exercices interactifs | | | | | |

5. Les séances du séminaire

(a) En utilisant le barème ci-dessous, veuillez indiquer l'utilité de chaque séance :

4 = très utile

3 = utile

2 = assez utile

1 = pas utile du tout

| Séances du séminaire | 5 = très utile et 1 = pas utile | | | | |
|---|---------------------------------|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| Les progrès dans les pays et les partenaires de BP-GRSP pour les activités de sensibilisation | | | | | |
| Les étapes pour élaborer une législation complète | | | | | |
| Qu'entend-on par législation complète ? | | | | | |
| Les enseignements pour le GRSP sur le contenu juridique | | | | | |
| Le respect de la réglementation liée à la sécurité routière en France | | | | | |
| Étude de cas : les vélos électriques | | | | | |
| L'impact de la construction de partenariats et de la participation multisectorielle sur la fixation des priorités | | | | | |
| Une erreur dans l'environnement routier ne doit pas être synonyme de peine de mort : tirer le meilleur parti de l'impact combiné de nos interventions en matière de sécurité routière | | | | | |
| Séminaire à l'heure du déjeuner | | | | | |
| Les dernières informations concernant les projets législatifs et au niveau mondial | | | | | |

(b) Observations relatives aux séances :

6. Séances interactives

(a) En utilisant le barème ci-dessous, veuillez indiquer l'utilité de chaque séance :

- 4 = très utile
- 3 = utile
- 2 = assez utile
- 1 = pas utile du tout

| Séances de travail sur les pays | 5 = très utile et 1 = pas utile | | | | |
|---|---------------------------------|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| Premier contact | | | | | |
| Questionnaire à choix multiples | | | | | |
| Évaluation de la législation de Whoville | | | | | |
| Évaluation du scénario pour Whoville | | | | | |
| Définition des priorités pour Whoville | | | | | |
| Travail en groupe sur le respect de la législation et les sanctions (avec images) | | | | | |
| Mon rôle en tant qu'expert pour ce qui est du contenu | | | | | |

(b) Observations relatives aux séances :

7. Évaluation de la logistique

Votre opinion sur les aspects logistiques et autres du séminaire nous aide à planifier et à apporter des améliorations à de futurs séminaires. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou non avec les affirmations suivantes :

| Informations générales | Tout à fait d'accord | D'accord | Pas d'accord | Pas du tout d'accord |
|---|----------------------|----------|--------------|----------------------|
| Les communications avec l'OMS avant le séminaire ont été satisfaisantes | | | | |
| L'organisation du voyage s'est faite sans heurt | | | | |
| Les chambres d'hôtel étaient satisfaisantes | | | | |
| La réception a été agréable | | | | |
| Les repas/en-cas et les boissons durant les pauses étaient de bonne qualité | | | | |
| La salle de conférence était confortable | | | | |

8. Quel est le message le plus important que vous ayez retenu de cet atelier ?

9. Allez-vous utiliser une partie des informations obtenues aujourd'hui dans vos travaux futurs ?

Oui Non

Expliquez pourquoi :

10. Que pouvons-nous améliorer pour le prochain atelier sur la sécurité routière à l'intention des juristes ?

11. Observations/suggestions complémentaires

AVEC NOS REMERCIEMENTS

Appendice E : Liste récapitulative pour l'organisation d'un atelier

Une fois que la nécessité d'organiser un atelier est apparue (moyennant une évaluation des besoins), que les buts et objectifs ont été définis et les dates sélectionnées, il est temps de planifier l'atelier lui-même. Cette liste récapitulative est un outil utile pour la planification de l'atelier ; elle permet d'identifier les personnes-clés, les responsabilités, les ressources et les procédures pour faire connaître les progrès et en assurer le suivi.

Intitulé de l'atelier :

Dates :

Lieu :

Personnes ayant un rôle clé :

Formateurs :

Assistants :

Autres :

LISTE RÉCAPITULATIVE

| Catégories | Personne responsable | À faire avant le | Achevé le |
|---|----------------------|------------------|-----------|
| PROCESSUS DE SÉLECTION DES PARTICIPANTS | | | |
| Identifier les participants | | | |
| Identifier le coordonnateur de la logistique dans le pays | | | |
| Établir le budget | | | |
| Préparer et envoyer aux participants le dossier d'information (qui comprendra l'invitation, la lettre en vue de l'obtention du visa, la lettre de bienvenue, les informations concernant le voyage, les repas, l'hôtel, le financement, etc.) | | | |
| Établir et envoyer le questionnaire préalable à l'atelier pour évaluer le niveau de compétence et l'expérience des participants | | | |
| ÉLABORATION DU PROGRAMME | | | |
| Définir les objectifs de l'atelier et sa durée | | | |
| En utilisant le manuel Renforcer la législation sur la sécurité routière, ¹ établir le programme et l'organisation de l'atelier | | | |
| Déterminer qui sera l'intervenant principal chargé d'ouvrir l'atelier (s'il y a lieu) et confirmer | | | |
| Déterminer et confirmer qui seront les intervenants invités (s'il y a lieu) | | | |
| Déterminer et confirmer qui seront les animateurs de la formation | | | |
| Obtenir les biographies de tous les participants, y compris des intervenants invités, du principal intervenant, etc. | | | |
| Identifier un preneur de notes qui fera un compte rendu des séances (à engager si nécessaire) | | | |
| Établir définitivement les contrats des consultants (si nécessaire) | | | |
| LIEU | | | |
| Définir un lieu de stage disposant d'un espace de formation approprié, de salles adaptées au travail en groupes, de possibilités d'hébergement, etc. | | | |
| Réserver des chambres pour les participants et pour l'équipe de formation si nécessaire | | | |
| Organiser les services de restauration (pauses café et repas) | | | |
| Déterminer si le matériel audiovisuel est à disposition sur place (rétroprojecteurs, tableaux à feuillets mobiles, TV/VCR/DVD, etc.) et le coût | | | |
| Établir le contrat avec le lieu choisi pour l'atelier et prendre les dispositions pour le paiement | | | |

¹ Voir : http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/legislation_manual/en/ (consulté le 28 novembre 2014).

| Catégories | Personne responsable | À faire avant le | Achévé le |
|---|----------------------|------------------|-----------|
| LOGISTIQUE POUR LES PARTICIPANTS | | | |
| Organiser le transport, l'hébergement et les autres aspects logistiques, ou fournir des informations sur le sujet, si nécessaire | | | |
| Organiser le versement des indemnités journalières des participants, si nécessaire | | | |
| Assurer le suivi avec les participants pour obtenir l'itinéraire de voyage | | | |
| Établir la liste finale des participants une fois leur confirmation reçue | | | |
| Créer des certificats de participation à remettre en fin d'atelier | | | |
| FOURNITURES POUR L'ATELIER | | | |
| Recenser les fournitures nécessaires, à produire ou à demander | | | |
| Matériels de promotion | | | |
| Photocopies | | | |
| Matériel audiovisuel | | | |
| Classeurs/dossiers | | | |
| Jeux de fiches | | | |
| Bloc-notes adhésifs (Post-it ©, par exemple), si nécessaire | | | |
| Tableaux à feuillets mobiles, carnets et marqueurs, si nécessaire | | | |
| Envoyer des exemples de compte-rendus/notes au preneur de notes | | | |
| PRÉPARATION FINALE DE L'ATELIER | | | |
| Organiser une réunion de toute l'équipe de formation | | | |
| Préparer les badges et plaques nominatives des participants | | | |
| Organiser/assembler les dossiers de l'atelier | | | |
| Présélectionner les groupes pour les activités en groupes | | | |
| Imprimer des copies de tous les matériels/ documents qui seront utilisés pendant les séances, conformément au programme, et les organiser | | | |
| SUIVI DE L'ATELIER | | | |
| Envoyer le rapport de l'atelier | | | |
| Envoyer les coordonnées de tous les participants effectifs et toute autre information promise pendant la formation | | | |
| Envoyer la photo du groupe | | | |
| Communiquer ou échanger des informations sur l'atelier par l'intermédiaire des médias sociaux et autres | | | |

Organisation mondiale de la Santé
Avenue Appia 20
1211 Genève 27
Suisse

Téléphone : +41 22 791 2881
Télécopie : +41 22 791 4489
Courriel : traffic@who.int
Site Web : http://www.who.int/violence_injury_prevention/

ISBN 978 92 4 250829 1

