

Veillez vous rendre à la Table des Matières pour avoir accès à la publication entière.

# Casques

---

Manuel de sécurité  
routière à l'intention  
des décideurs et  
des praticiens



Catalogage à la source : Bibliothèque de l'OMS

Organisation mondiale de la santé

Le casque : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens

1. Dispositifs de protection de la tête – utilisation 2. Traumatisme crânio-cérébral – prévention et contrôle 3. Elaboration de programme – méthodes 4. Evaluation de programme – méthodes 5. Lignes directrices I. Titre

ISBN 92 4 156299 4

(Classification NLM : WL 354)

Citation proposée :

*Le casque : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens.* Genève, Organisation mondiale de la santé, 2007.

© World Health Organization 2006

Tous droits réservés. Il est possible de se procurer les publications de l'Organisation mondiale de la Santé auprès de l'unité Publications, Organisation mondiale de la Santé, 20 avenue Appia, 1211 Genève 27 (Suisse) (téléphone : +41 22 791 3264; télécopie : +41 22 791 4857; adresse électronique : [bookorders@who.int](mailto: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 à l'unité Publications, à l'adresse ci-dessus (télécopie : +41 22 791 4806; adresse électronique: [permissions@who.int](mailto:permissions@who.int)).

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

La mention de firmes et de produits commerciaux n'implique 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'OMS a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier l'information contenue dans la présente publication. Cependant, elle la publie sans garantie d'aucune sorte, explicite ou implicite. La responsabilité de son interprétation et de son utilisation revient au lecteur. L'OMS ne saurait en aucun cas être tenue responsable de préjudices subis à la suite de son utilisation.

Graphisme par Inis—[www.inis.ie](http://www.inis.ie) et mise en page par l'Agence COMAC

Illustrations par Shaun Smith

Imprimé en Suisse

# Table des matières

<b>Préface</b> .....	vii
<b>Auteurs et remerciements</b> .....	ix
<b>Sommaire</b> .....	xi

---

<b>Introduction</b> .....	xiii
Contexte de la série de manuels .....	xiii
Contexte du manuel sur les casques .....	xv

---

<b>1. Pourquoi les casques sont-ils nécessaires?</b> .....	1
1.1 Les accidents de motocycles font beaucoup de morts dans le monde .....	3
1.1.1 Les traumatismes crâniens parmi les principales causes de décès et d'invalidité .....	4
1.2 Un casque protège la tête .....	7
1.2.1 Mécanisme des traumatismes crâniens .....	7
1.2.2 Fonctions du casque .....	9
1.2.3 Conception des casques de motocycle .....	11
1.3 Le port du casque est un moyen efficace de réduire les blessures à la tête. .	14
1.4 Les programmes de promotion du casque donnent des résultats .....	19
Résumé .....	24
Références .....	25

---

<b>2. Comment évaluer la situation dans votre pays</b> .....	27
2.1 Pourquoi devez-vous évaluer la situation? .....	29
2.1.1 La qualité des données .....	30
2.2 Quelle est l'ampleur du problème du non-port de casque? .....	31

2.2.1	Quelle est l'ampleur du problème des traumatismes subis à motocycle?	31
2.2.2	Quel est le taux de port du casque dans la région considérée?	37
2.2.3	Pourquoi les gens ne portent-ils pas de casque?	45
2.3	Comment évaluer ce qui est déjà en place	48
2.3.1	Qui est chargé de la sécurité routière et quelles sommes y consacre-t-on?	49
2.3.2	Qui sont les intervenants?	50
2.3.3	Y a-t-il une loi en vigueur sur le port du casque?	51
2.3.4	Existe-t-il une norme en matière de casque?	52
2.3.5	A-t-on déjà essayé des programmes de promotion du casque?	52
2.3.6	Utiliser l'évaluation de situation pour classer les mesures à prendre par ordre de priorité	56
	Résumé	56
	Références	57

---

### **3. Comment concevoir et appliquer un programme de promotion du casque** 59

3.1	Comment constituer un groupe de travail	63
3.1.1	Qui y participe?	63
3.1.2	Attribuer des rôles aux membres du groupe de travail	65
3.2	Comment préparer un plan d'action	67
3.2.1	Fixer les objectifs du programme	67
3.2.2	Fixer des buts	69
3.2.3	Définir des indicateurs de performance	73
3.2.4	Décider des activités	75
3.2.5	Arrêter un calendrier	75
3.2.6	Estimer les ressources nécessaires	75
3.2.7	Mettre en place un mécanisme de surveillance	78
3.2.8	Assurer la viabilité du programme	79
3.3	Comment élaborer et appliquer une loi sur le port du casque	82
3.3.1	Elaborer la loi	82
3.3.2	Faire adopter une loi et la mettre en œuvre	84
3.3.3	Etablir un calendrier de mise en application de la loi	89
3.4	Comment définir et appliquer une norme en matière de casque	90
3.4.1	Adopter une norme	90
3.4.2	Principales considérations dans l'instauration de normes	92
3.4.3	Spécifications générales des casques	95
3.5	Comment faire en sorte que la loi soit mieux respectée	101

3.5.1 Mesures volontaires pour accroître le port du casque . . . . .	102
3.5.2 Mesures obligatoires pour accroître le port du casque . . . . .	104
3.6 Comment faire participer le public . . . . .	113
3.6.1 Choisir une agence pour la campagne . . . . .	113
3.6.2 Objectifs de la campagne . . . . .	113
3.6.3 Port du casque : faire évoluer les connaissances et les attitudes . . .	114
3.6.4 Travailler avec les médias . . . . .	114
3.6.5 Créer des messages de campagne . . . . .	117
3.6.6 Arrêter un calendrier de campagne . . . . .	117
3.6.7 Mener la campagne et l'évaluer. . . . .	118
3.7 Eduquer les jeunes. . . . .	122
3.8 Garantir des interventions médicales appropriées . . . . .	127
Résumé . . . . .	131
Références. . . . .	134

---

<b>4. Comment évaluer le programme . . . . .</b>	<b>135</b>
4.1 Planifier l'évaluation . . . . .	136
4.1.1 Objectifs de l'évaluation . . . . .	137
4.1.2 Types d'évaluation . . . . .	137
4.2 Choisir les méthodes d'évaluation. . . . .	139
4.2.1 Types d'étude pour les évaluations formatives et les évaluations de . . . .	
processus . . . . .	140
4.2.2 Types d'étude pour l'évaluation de l'incidence et des résultats. . . . .	140
4.2.3 Choisir des indicateurs de performance . . . . .	144
4.2.4 Procéder à l'évaluation économique d'un programme . . . . .	146
4.2.5 Déterminer la taille des échantillons . . . . .	147
4.3 Diffusion et réactions. . . . .	148
Résumé . . . . .	151
Références . . . . .	151

---

<b>Glossaire . . . . .</b>	<b>153</b>
<b>Organisations partenaires dans la préparation du manuel . . . . .</b>	<b>157</b>

## Préface

Les accidents de la circulation, problème de santé publique majeur, sont une des principales causes de décès et de traumatismes dans le monde. Tous les ans, près de 1,2 million de personnes meurent et des millions d'autres sont blessées ou handicapées à la suite d'accidents de la route, principalement dans les pays à faible revenu et à revenu moyen. En plus d'être à l'origine de coûts sociaux énormes pour les personnes, les familles et les communautés, ces accidents pèsent lourdement sur les services de santé et sur les économies. Le coût pour les pays, dont certains se débattent déjà avec d'autres problèmes de développement, représente parfois de 1% à 2% de leur produit national brut. La motorisation augmentant, le problème des accidents de la route prend rapidement de l'ampleur, en particulier dans les pays en développement. Si l'on ne fait rien pour changer les tendances actuelles, les accidents de la circulation augmenteront considérablement dans la plupart des régions du monde dans les vingt prochaines années et ce sont les personnes les plus vulnérables qui paieront le plus lourd tribut.

Il est des plus urgent de prendre les mesures ciblées appropriées. Le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, lancé conjointement en 2004 par l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale, présente des améliorations à la gestion de la sécurité routière et des mesures particulières qui ont permis de réduire considérablement le nombre de décès et de traumatismes imputables à la circulation routière dans les pays industrialisés qui agissent en matière de sécurité routière. La ceinture de sécurité, le casque et les dispositifs de retenue pour enfants, montre le rapport, sauvent des milliers de vies. L'adoption de limites de vitesse, l'aménagement d'infrastructures plus sûres, l'imposition de limites d'alcoolémie et l'amélioration de la sécurité des véhicules sont autant d'interventions éprouvées et à l'efficacité maintes fois démontrée.

La communauté internationale doit maintenant s'efforcer d'encourager de bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière et d'amener d'autres pays à adopter ces interventions en les adaptant à leur propre contexte. Pour accélérer ces efforts, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, le 14 avril 2004, une résolution demandant instamment que l'on consacre plus d'attention et de ressources à la crise mondiale de la sécurité routière. La résolution 58/289, intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », souligne l'importance de la collaboration internationale en la matière. Une autre résolution (A58/L.60), adoptée en octobre 2005 et qui réaffirme la volonté des Nations Unies à ce sujet, encourage les Etats membres à mettre en œuvre les recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et loue les initiatives de sécurité routière concertées prises jusqu'ici en application de la résolution 58/289. Plus particulièrement, elle encourage

les Etats membres à se concentrer sur les principaux facteurs de risque et à nommer des organismes directeurs pour la sécurité routière.

Pour aider à faire suivre ces résolutions d'effet, l'Organisation mondiale de la santé, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, la Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société, et la Banque mondiale produisent en collaboration une série de manuels destinés aux décideurs et aux praticiens. Le présent manuel fait partie de cette série. Chacun conseille, étape par étape, les pays qui souhaitent améliorer l'organisation de la sécurité routière et mettre en place des interventions précises en la matière exposées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Ils proposent des solutions simples, efficaces et rentables qui peuvent sauver de nombreuses vies et réduire le fardeau épouvantable des accidents de la route dans le monde. Nous encourageons vivement à utiliser ces manuels.

**Etienne Krug**

Directeur

Département pour la prévention de la violence et des traumatismes

Organisation mondiale de la santé

**David Silcock**

Directeur

Partenariat mondial pour la sécurité routière

**David Ward**

Directeur général

Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société

**Anthony Bliss**

Principal spécialiste de la sécurité routière

Département des transports et du développement urbain

Banque mondiale

# Auteurs et remerciements

## Comité consultatif

Anthony Bliss, Etienne Krug, David Silcock, David Ward.

## Comité de rédaction

Tami Toroyan, Margie Peden, Andrew Downing, Rita Cuypers.

## Contributions aux modules et aux encadrés

Abdulbari Bener, Eric Bernes, Daniel Brod, Witaya Chadbunchachai, Greig Craft, Atze Dijkstra, Do Tu Anh, Do Hong Anh, Brian Fabian, Charles Goldenbeld, Paul Graham, Jagadish Guria, G. Gururaj, Maria-Isabel Gutiérrez, Philip Graitcer, Peter Halldin, Yvette Holder, Jaffar Hussain, Rebecca Ivers, Stephen Jan, Richard Matzopoulos, Tejdeep Kaur Menon, Margaret Knudson, Charles Mock, Ali Moghisi, Robyn Norton, Krishnan Rajam, Frederick Rivara, Chamaiparn Santikarn, Franco Servadei, Gyanendra Sharma, Aziz Sheikh, Ray Shuey, David Sleet, Christopher Smith, Terrance Smith, Elizabeth Towner, Radin Umar, Hans van Holst, Hung Dang Viet, Lynn Vermaak.

## Examen par les pairs

Shanthi Ameratunga, Eric Bernes, Chris Baguley, Christine Branche, Frances Bunn, José Capel Ferrer, Witaya Chadbunchachai, Ann Dellinger, Kathleen Elsig, Véronique Feypell, Laurie Flaherty, Philip Graitcer, G. Gururaj, Sharma Gyanendra, Rebecca Ivers, Meleckidzedek Khayesi, Robert Klein, Angela Lee, Charles Mock, Jonathon Passmore, Marie-Noëlle Poirier, Krishnan Rajam, Eugênia Rodríguez, Mark Rosenberg, Gyanendra Sharma, David Sleet, Christopher Smith, Robert Tomlins, Maria Vegega, John White, Diane Wigle, Dee Williams.

## Révision des textes techniques

Tony Kahane.

## Soutien administratif

Pascale Lanvers-Casasola, Marijke Bollaert.



---

### **Concours financier**

L'Organisation mondiale de la santé souhaite remercier les organismes suivants de leur généreux concours financier à la préparation et à la publication de ce manuel : la Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société, l'Agence suédoise de développement internationale ainsi que la *National Highway Traffic Safety Administration* et les *Centers for Disease Control and Prevention* des Etats-Unis d'Amérique.

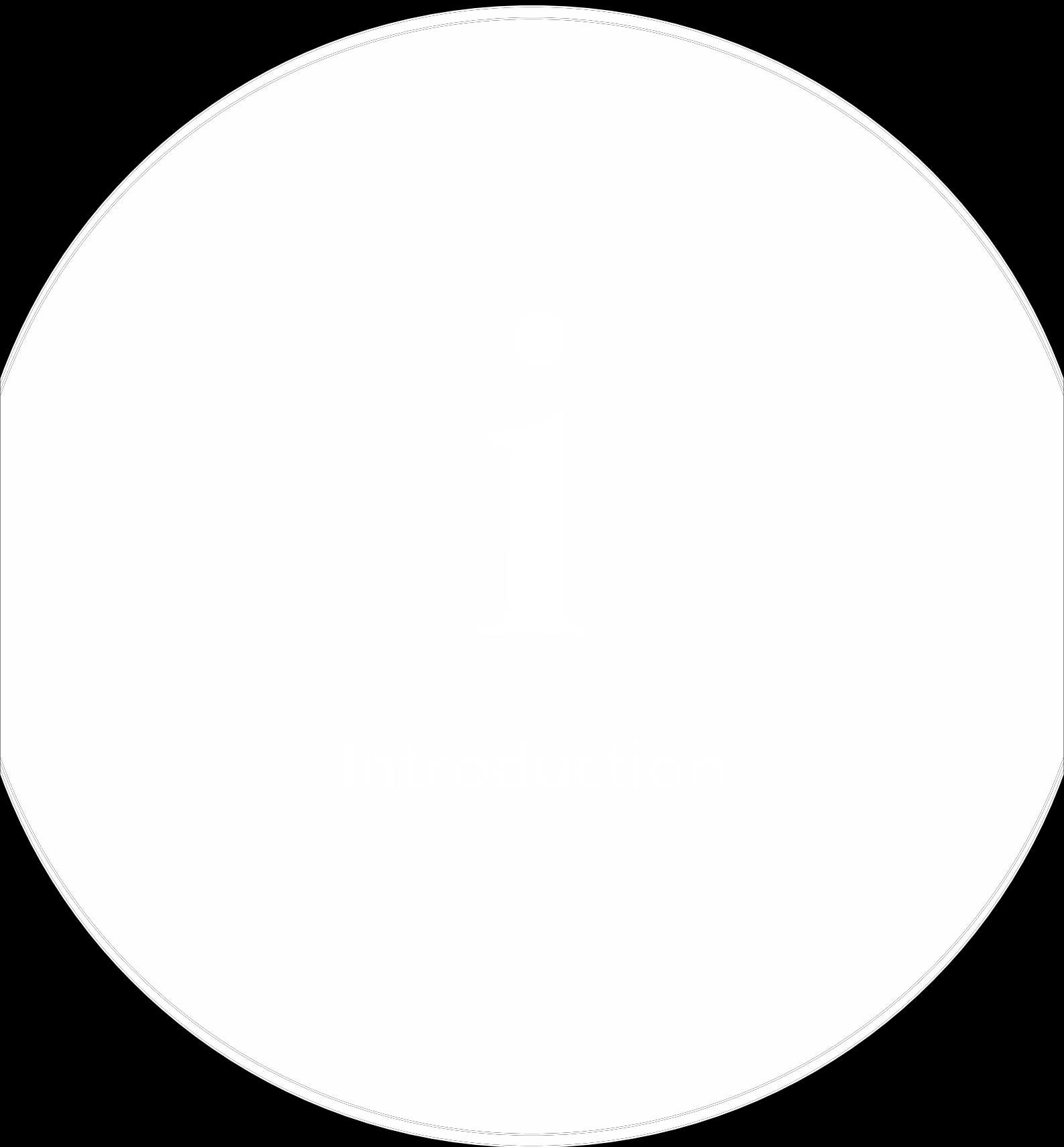
## Sommaire

La croissance générale de la motorisation, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu moyen, s'accompagne dans bien des endroits d'une augmentation rapide de l'utilisation de deux-roues motorisées et de bicyclettes. Résultat, le nombre de tués et de blessés parmi les utilisateurs de deux-roues augmente, les blessures à la tête étant une préoccupation majeure. Le port du casque à moto et à vélo est un moyen efficace de prévenir les blessures à la tête et d'en réduire la gravité chez les conducteurs et les passagers des deux-roues.

Malheureusement, dans beaucoup de pays, le casque est peu utilisé. Le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes* dus aux accidents de la circulation explique comment le port du casque sauverait de nombreuses vies. Il recommande donc que les pays adoptent et appliquent des lois rendant le port du casque obligatoire pour les cyclistes, les motocyclistes et leurs passagers.

Le présent manuel, qui est destiné aux décideurs et aux praticiens de la sécurité routière, vise à donner des conseils pour faire augmenter le port du casque dans un pays donné. Il s'appuie sur l'expérience de pays qui ont réussi à atteindre durablement des taux élevés de port du casque. Il fournit les données probantes nécessaires pour commencer un programme de promotion du port du casque et guide l'utilisateur dans les étapes à franchir pour évaluer la situation en ce qui concerne le casque dans un pays. Ensuite, il explique les mesures à prendre pour concevoir et mettre en œuvre un programme de promotion de port du casque, y compris la constitution d'un groupe de travail, la définition d'un plan d'action, l'adoption et l'application de lois rendant le port du casque obligatoire, l'instauration des normes voulues pour la production des casques, la bonne promotion des casques auprès du public, l'éducation des enfants et des jeunes à propos du port du casque, et l'attention à porter aux capacités d'intervention médicale appropriées après un accident. Enfin, la dernière section du manuel guide l'utilisateur dans la planification d'une évaluation du programme et dans l'évaluation même, de manière à utiliser les résultats dans la conception de programme. Pour chacune de ces activités, le document expose de façon pratique les différentes mesures à prendre.

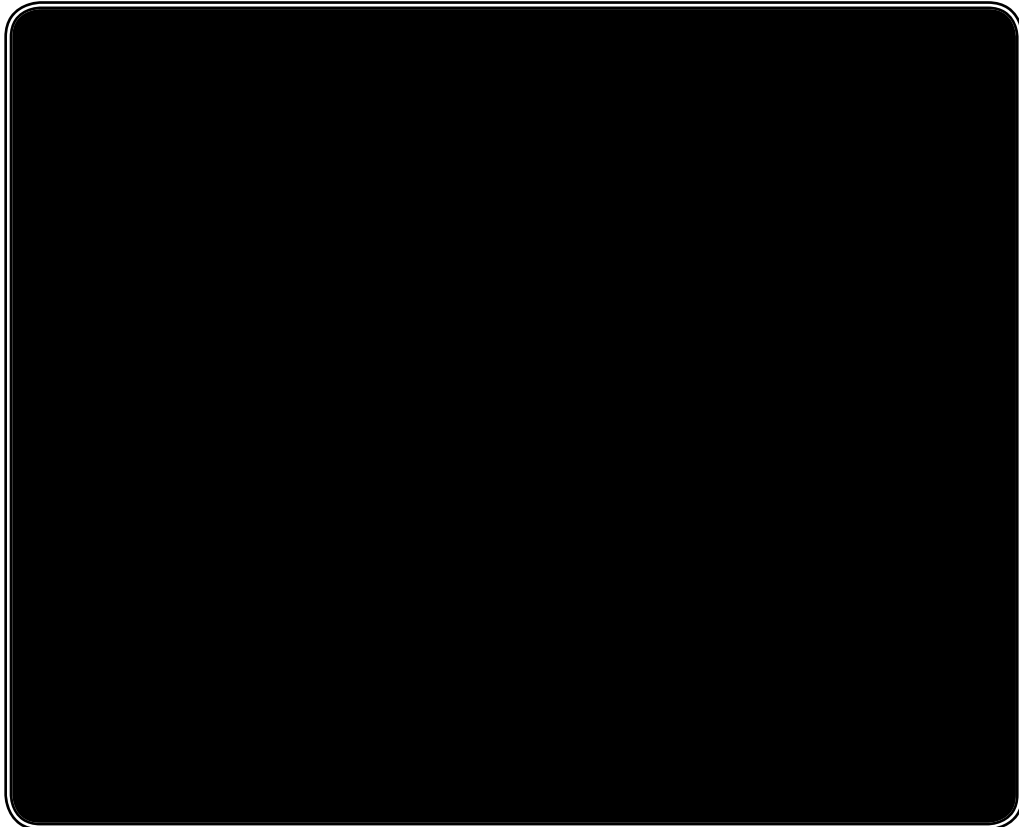
Dans la préparation de la documentation du présent manuel, les auteurs se sont servis d'études de cas du monde entier pour illustrer des exemples de « bonnes pratiques ». Le manuel est conçu pour des pays où les casques sont peu portés, mais sa structure modulaire fait qu'il est utilisable dans des pays à taux de port du casque très différents. Le manuel se concentre sur les casques de moto, mais il comprend aussi des exemples sur le port du casque à vélo.



# Introduction

## Contexte de la série de manuels

En 2004, l'Organisation mondiale de la santé a consacré la Journée mondiale de la santé à la sécurité routière. Dans plus de 130 pays, des manifestations ont été organisées pour marquer cette journée et sensibiliser davantage aux accidents de la circulation, encourager à mettre en place de nouveaux programmes de sécurité routière et améliorer les initiatives existantes. Le même jour, l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale lançaient conjointement le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* qui met l'accent sur l'épidémie croissante d'accidents de la circulation. Le rapport analyse en détail les concepts fondamentaux en matière de prévention des accidents de la circulation, l'incidence des traumatismes dus à ces accidents, les principales causes d'accident de la circulation et les principaux facteurs de risque connexes, ainsi que des stratégies de prévention efficaces et éprouvées. Il conclut par six recommandations importantes que peuvent suivre les pays pour améliorer la sécurité routière sur leur territoire.



Le rapport souligne qu'il est possible de parer à ce problème mondial croissant en améliorant l'organisation de la sécurité routière et en mettant en place, de façon systémique et multisectorielle, des interventions à l'efficacité démontrable, adaptées à la culture et éprouvées à l'échelle locale. Dans sa cinquième recommandation, le rapport dit clairement qu'il existe plusieurs « bonnes pratiques » – des interventions déjà éprouvées – que l'on peut utiliser à peu de frais dans la plupart des pays. Il s'agit, entre autres, de stratégies et de mesures qui visent certains des grands facteurs de risque d'accident de la circulation, dont les suivantes :

- adopter des lois rendant le port de la ceinture et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants obligatoires pour tous les occupants des véhicules automobiles;
- obliger les usagers des motocycles à porter un casque;
- fixer des limites d'alcoolémie et les faire respecter;
- fixer des limites de vitesse et les faire respecter;
- gérer l'infrastructure routière matérielle existante de manière à accroître la sécurité;
- améliorer la sécurité des véhicules.

Une semaine après la Journée mondiale de la santé, le 14 avril 2004, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution demandant de consacrer plus d'attention et de ressources aux efforts en matière de sécurité routière. La résolution reconnaissait que le système onusien devrait soutenir les efforts déployés pour s'attaquer à la crise mondiale de la sécurité routière. En même temps, elle félicitait l'OMS et la Banque mondiale d'avoir pris l'initiative de lancer le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Elle invitait aussi l'Organisation mondiale de la santé à coordonner les questions relatives à la sécurité routière au sein du système onusien, en étroite collaboration avec les Commissions régionales des Nations Unies.

Conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale des Nations Unies, depuis la fin de 2004, l'OMS a aidé à constituer un réseau d'organisations onusiennes et internationales s'occupant de sécurité routière – maintenant appelé « Collaboration en matière de sécurité routière aux Nations Unies ». Les membres de ce groupe, qui se sont entendus sur des objectifs communs en ce qui concerne leurs efforts collectifs, concentrent dans un premier temps leur attention sur les six recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

Cette collaboration a eu, entre autres, pour résultat direct la création d'un consortium informel réunissant l'OMS, la Banque mondiale, la Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société et le Partenariat mondial pour la sécurité routière. Ce consortium travaille sur une série de manuels de « bonnes pratiques » qui couvrent les questions clés cernées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Le projet répond aux nombreuses demandes adressées à l'OMS et à la Banque mondiale par des praticiens de la sécurité routière du monde entier qui souhaitent être guidés dans l'application des recommandations du rapport.

Les manuels sont destinés aux pouvoirs publics, aux organisations non gouvernementales et aux « praticiens de la sécurité routière » au sens le plus général. Rédigés de

manière accessible, ils proposent des mesures pratiques pour donner suite à chaque recommandation d'une manière correspondant à une bonne pratique, tout en définissant clairement les rôles et responsabilités de tous les intervenants. Les manuels reposent sur un modèle commun qui a été utilisé dans un document similaire préparé par la Fondation de la FIA en 2004 et visant à accroître le port de la ceinture de sécurité. Les manuels, destinés principalement aux pays à faible revenu et à revenu moyen, sont utilisables dans tout un éventail de pays et adaptables à différents niveaux de performance en matière de sécurité routière. Chaque manuel comprend des études de cas qui mettent en évidence des exemples de pays développés et en développement.

*Le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* préconise une approche systémique de la sécurité routière, autrement dit, une approche qui concerne la route, le véhicule et l'usager. L'idée de départ est que, pour bien s'attaquer aux accidents de la circulation, il faut que les pouvoirs publics, l'industrie, les organisations non gouvernementales et les organismes internationaux se partagent les responsabilités. En outre, pour être efficace, la sécurité routière doit bénéficier de l'engagement et de la contribution de tous les secteurs concernés, y compris des transports, de la santé, de l'éducation et de l'application de la loi. Ces manuels, qui reflètent les points de vue exposés dans le rapport, préconisent eux aussi une approche systémique et – suivant le principe selon lequel la sécurité routière devrait s'appuyer sur de nombreuses disciplines – ils visent les praticiens de divers secteurs.

## **Contexte du manuel sur les casques**

### **Pourquoi a-t-on fait un manuel sur les casques ?**

Beaucoup de pays dans le monde sont confrontés à une augmentation rapide du nombre de personnes blessées ou tuées alors qu'elles circulent en deux-roues – motocycles et bicyclettes. Une proportion importante des décès et des blessures graves résulte de traumatismes crâniens. Les casques permettent de réduire la probabilité de blessures à la tête et la gravité de ces dernières. Il est donc important pour améliorer la sécurité routière de développer le port du casque.

Le présent manuel cherche à conseiller concrètement les praticiens de la sécurité routière sur les mesures à prendre pour que plus d'usagers de deux-roues portent des casques. Il découle du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, qui décrit des preuves que l'imposition du port du casque obligatoire est une intervention qui fait baisser les taux de mortalité et de blessures parmi les usagers des deux-roues. Comme il est dit plus haut, le manuel fait partie d'une série de documents qui fournissent aux pays, sous une forme accessible, des conseils pratiques sur les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité routière en général.

### **À qui s'adresse le manuel?**

Le manuel est destiné à être utilisé dans des pays qui veulent améliorer les taux de port du casque parmi les usagers des deux-roues, à l'échelle nationale ou locale. Il est rédigé à l'intention des pouvoirs publics, des organisations non gouvernementales et des praticiens de la sécurité routière. La liste des utilisateurs possibles variera selon les pays et leur situation actuelle en ce qui concerne le port du casque, mais y figureront certainement :

- les responsables des orientations et les décideurs;
- les membres de l'appareil judiciaire;
- la classe politique;
- les policiers;
- les professionnels de la sécurité routière et de la santé publique;
- les administrateurs des transports;
- les fabricants de motocycles et de bicyclettes;
- les fabricants de casques;
- les employeurs des secteurs public et privé;
- les organisations non gouvernementales;
- le personnel du secteur des assurances;
- les enseignants des écoles et des collèges;
- les chercheurs spécialistes de la sécurité routière;
- les moniteurs d'auto-école.

Le manuel propose des mesures pratiques principalement pour ce qui est d'augmenter le port du casque parmi les usagers des motocycles, mais il présente aussi des études de cas qui illustrent des questions concernant le port du casque à bicyclette. Bien que destiné plus particulièrement aux pays à faible revenu et à revenu moyen où l'on utilise peu le casque, il peut être utile à tous les pays.

### **Que couvre ce manuel et comment devrait-on l'utiliser?**

Il faudra prendre plusieurs mesures pour faire augmenter le taux de port du casque. Leur nombre exact dépendra des programmes de promotion en la matière déjà en place dans un pays donné. Le présent manuel aide les utilisateurs à repérer les mesures utiles dans leur situation, puis il fournit les conseils pratiques voulus pour prendre ces mesures. En plus de se concentrer nettement sur des mesures techniques, il décrit également les structures institutionnelles qui doivent être en place pour qu'un programme de promotion du casque donne des résultats.

Comme l'explique le Module 1 du présent manuel, le fardeau des décès et des traumatismes parmi les usagers des deux-roues pèse principalement sur les pays à faible revenu et à revenu moyen. C'est pourquoi le manuel s'appuie considérablement sur l'expérience de ces pays, afin que le contenu soit des plus pertinents pour d'autres pays où le fardeau des traumatismes parmi les usagers des deux-roues est similaire. Néanmoins, il est structuré

de telle manière qu'il peut servir dans des pays aux économies et aux taux de port du casque très variés.

### *Quels sujets sont traités?*

Le manuel porte principalement sur les *casques de moto*, car à l'échelle mondiale, ce sont majoritairement des usagers de motocycles qui sont blessés ou tués parmi les usagers des deux-roues. Cependant, il parle aussi des *casques de vélo*. Toutefois, pour minimiser les répétitions inutiles qu'entraînerait le traitement séparé des deux types de casques, les principales mesures sont examinées essentiellement par rapport aux casques de moto. Certaines questions relatives au port du casque à moto et à bicyclette sont controversées, et le manuel en parle, car s'attaquer à ces questions aidera certainement à appliquer avec plus de succès les politiques visant à faire baisser le taux de traumatismes chez les motocyclistes et les cyclistes.

Le contenu technique du présent manuel est divisé en quatre modules structurés comme suit.

- *Le Module 1* explique **pourquoi des interventions sont nécessaires pour que plus d'usagers porte un casque**. Il explique aussi comment les casques protègent ceux qui les portent et combien ils sont efficaces pour ce qui est de réduire les blessures à la tête.
- *Le Module 2* guide l'utilisateur tout au long du processus d'**évaluation de la situation d'un pays en ce qui concerne le port du casque**. Il passe brièvement en revue les données nécessaires pour un bon diagnostic et explique comment on peut les utiliser pour fixer des objectifs et des priorités réalistes dans un programme.
- *Le Module 3* porte sur **la conception et la mise en œuvre des programmes de promotion du casque**, y compris sur la définition d'un plan d'action avec des objectifs précis, sur les décisions concernant les activités nécessaires pour réaliser ces objectifs, sur l'estimation des ressources voulues et sur l'établissement d'un calendrier. Le module comprend des sections sur l'élaboration de lois et la définition de normes sur le port du casque, sur l'amélioration de l'observation de ces lois et normes, et sur l'adoption des stratégies de marketing et de publicité voulues. Il est aussi question d'interventions éducatives et de l'attention à porter à la capacité d'intervenir comme il convient en cas d'accidents de moto.
- *Le Module 4* concerne **l'évaluation des programmes de promotion du casque**. On y traite les aspects suivants : la définition des objectifs de l'évaluation, l'examen de différents types d'évaluation et le choix des méthodes les plus appropriées, ainsi que le choix des indicateurs de performance à utiliser. Le module parle aussi de la nécessité de diffuser les résultats de l'évaluation et de les utiliser pour améliorer le programme.

Des études de cas sont présentées dans des encadrés tout au long du manuel. Ces exemples ont été choisis pour illustrer des processus et des résultats, à partir de l'expérience de différents pays, afin de tenir compte de la diversité socio-économique, culturelle et



régionale. Des « notes » moins détaillées sont également proposées en encadré, afin d'illustrer plus brièvement d'autres points intéressants.

### *Comment devrait-on utiliser le manuel?*

Il ne s'agit pas d'un manuel normatif, mais plutôt d'un ouvrage adaptable à des besoins particuliers.

Les modules techniques contiennent des organigrammes et des listes de contrôle pour aider les lecteurs à déterminer où se situe leur pays par rapport au port du casque et à prendre les mesures qui ont le plus de chances de mener à une amélioration. La structure modulaire du manuel vise à aider à n'utiliser que les parties voulues du document.

Il serait utile pour tous de lire tout le document, mais certaines sections répondront vraisemblablement aux besoins de différents pays. Il est probable, cependant, que tous les utilisateurs gagneront à lire le Module 2, car il leur permettra d'évaluer leur situation et de choisir des mesures particulières à prendre. Les choix faits à cette étape détermineront l'utilité des sections restantes. Ainsi, toutes les sections techniques seront sans doute utiles à un pays où l'on utilise beaucoup les deux-roues, et qui n'a pas de loi ou de norme en matière de casque. En revanche, un pays doté d'une loi et d'une norme en matière de casque, qui mène une campagne de sensibilisation du public efficace autour du port du casque, mais qui n'a pas de procédures d'évaluation ou de suivi, choisira peut-être d'utiliser principalement le Module 4, tout en lisant les autres modules à titre de référence seulement.

Nous encourageons les utilisateurs à adapter le manuel à la situation locale. Autrement dit, il faudra peut-être pour cela le traduire et en modifier certaines sections. Nous apprécierions aussi d'avoir des commentaires sur l'expérience des utilisateurs dans ce processus.

### *Quelles sont les limites du manuel?*

Le présent manuel ne prétend pas être exhaustif. Il s'appuie sur l'expérience de collaborateurs du monde entier pour cerner des mesures concrètes et efficaces que l'on peut prendre pour promouvoir le port du casque, et il reflète donc les points de vue de ceux qui ont participé à sa production. Il est fort possible qu'il n'y soit pas question d'interventions fructueuses menées par d'autres pays. Les études de cas – utilisées pour illustrer des processus, de bonnes pratiques et des contraintes sur le plan pratique – ne sont pas non plus exhaustives, mais servent simplement à illustrer des explications données dans le corps du texte.

Le manuel se concentre sur le port du casque par les motocyclistes, mais il s'intéresse aussi aux cyclistes. Cependant, lorsque les mesures entrant dans un processus sont les mêmes pour le port du casque de moto et de vélo, elles ne sont présentées que pour le port du casque de moto, pour éviter les répétitions.

Le manuel n'est pas un ouvrage didactique. Les références qu'il contient, ne concernent que des documents utilisés pour le préparer et il ne vise nullement à une analyse documentaire exhaustive.

### **Comment le manuel a-t-il été préparé?**

Le manuel repose sur un modèle standard défini conjointement par les quatre organisations partenaires (l'Organisation mondiale de la santé, la Banque mondiale, la Fondation de la FIA pour l'Automobile et la Société, et le Partenariat mondial pour la sécurité routière) et examiné par des tiers externes. Le modèle ne se voulait pas rigide, mais devait fournir une structure élastique qui unifierait, autant que possible, les manuels dans leur forme et leur approche.

Un comité consultatif composé d'experts venant des différentes organisations partenaires a supervisé la préparation de tous les manuels et formulé des conseils sur leur contenu. De plus, pour chaque manuel, un petit comité de rédaction a ensuite coordonné le contenu technique.

L'OMS, en tant que chef de projet, a dressé un plan du manuel sur les casques, qu'il a transmis au comité consultatif et au comité de rédaction aux fins de commentaires. La préparation des modules techniques du document a été confiée à des organisations ou à des personnes ayant des compétences particulières dans un domaine. Ces personnes ont tracé les grandes lignes de leur module, examiné la documentation pertinente et rédigé le contenu technique, en veillant à tenir compte des tout derniers points de vue scientifiques en matière de bonne pratique.

Les modules techniques ont été examinés indépendamment par des praticiens de la sécurité routière, des chercheurs et d'autres spécialistes du monde entier. Puis le document a fait l'objet d'une révision technique.

### *Diffusion du manuel*

Le manuel est traduit dans plusieurs langues, et les pays sont encouragés à le traduire dans des langues locales. Il sera largement diffusé par le réseau de distribution utilisé pour le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Les quatre organisations partenaires qui ont produit le manuel organiseront des ateliers de formation pour accompagner le lancement national du manuel.

Le manuel existera aussi dans une version PDF qu'il sera possible de télécharger gratuitement depuis les sites Web des quatre organisations partenaires (voir page 145).

Pour télécharger ce manuel sur les casques, aller à :

[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html)

**Comment obtenir d'autres exemplaires**

Pour passer commande d'autres exemplaires du manuel, écrire à :

Département pour la prévention de la violence et des traumatismes  
Organisation mondiale de la santé  
20, avenue Appia  
Genève 27 - CH-1211  
Suisse

Ou adresser un message électronique à : [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)