

Stratégie de sécurité routière

À l'usage du système
des Nations Unies et
de son personnel

Partenariat pour des trajets plus
sûrs



NATIONS UNIES



Avant-propos

Il est clair qu'une stratégie de sécurité routière des Nations Unies est nécessaire : les collisions sont l'une des principales causes de décès et de blessures graves pour le personnel des Nations Unies, comme ils le sont d'ailleurs pour les populations du monde entier.

Dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, lancée par l'Assemblée générale, la présente stratégie offre des orientations aux organismes des Nations Unies pour qu'ensemble, ils parviennent à faire évoluer les mentalités et à faire en sorte que les trajets soient plus sûrs. L'Organisation doit montrer l'exemple alors que la communauté internationale s'efforce d'atteindre les objectifs de sécurité routière inscrits dans les objectifs de développement durable.

J'attends avec intérêt de travailler avec chacun d'entre vous pour mettre en œuvre cette stratégie, mobiliser des investissements et, surtout, sauver des vies.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies
António Guterres
Janvier 2018

Table des matières

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

VISION

OBJECTIFS

PLAN D'ACTION

Volet 1: Gestion de la sécurité routière

- 1.1 Renforcement du cadre de décision
- 1.2 Amélioration de la gouvernance
- 1.3 Amélioration de la gestion de la sécurité routière
- 1.4 Financement

Volet 2: Sécurité des véhicules

- 2.1 Amélioration de la gestion du parc
- 2.2 Améliorer la sécurité du parc automobile de l'ONU en faisant l'acquisition de véhicules dotés de moyens technologiques plus avancés

Volet 3: Comportement des usagers de la route

- 3.1 Sensibilisation et formation
- 3.2 Accréditation des conducteurs
- 3.3 Application des règles

Volet 4: Soins après collision

- 4.1 Renforcement de la prévention et de la réaction aux collisions routières

Volet 5: Sécurité des environnements routiers

- 5.1 Promotion de la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des voies publiques
- 5.2 Promotion de la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des routes contrôlée par les Nations Unies

CONCLUSION



Introduction

Chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent des suites d'une collision – soit plus de 3 000 morts par jour – et plus de la moitié d'entre elles sont des usagers de la route vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes. Les collisions font par ailleurs entre 20 et 50 millions de blessés graves et sont une cause importante de handicap dans le monde entier. Quatre-vingt-dix pour cent des décès dus à des collisions se produisent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où se trouve environ 54 % du parc automobile mondial. À moins que l'on agisse efficacement et sans plus attendre, les collisions deviendront la septième cause de décès dans le monde d'ici à 2030 et feront quelque 1,9 million de morts par an.



Source: Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (OMS, 2011)

Dans sa résolution 64/255, intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

Dans le droit fil de ces visées ambitieuses, l'ONU a endossé un rôle de chef de file en établissant des normes à l'intention des États Membres, en les sensibilisant au problème et en leur apportant une assistance technique par l'intermédiaire de ses organismes ou commissions régionales ainsi que dans le cadre de ses partenariats internationaux. Afin d'obtenir un engagement politique encore plus soutenu en faveur

OBJECTIFS ET CIBLES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE TOUCHANT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



OBJECTIF 3: Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge

CIBLE 3.6: D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route



OBJECTIF 11: Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables

CIBLE 11.2: D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

de la sécurité routière, le Secrétaire général a nommé, en avril 2015, un Envoyé spécial pour la sécurité routière. In line with these ambitious targets, the United Nations has undertaken a leadership role by providing norms, advocacy and technical assistance to Member States through its agencies, regional commissions and international partnerships. In order to further mobilize sustained political commitment towards road safety, the Secretary-General appointed a Special Envoy for Road Safety in April 2015.

Les collisions¹ sont l'une des principales causes de décès et de blessures graves pour le personnel des Nations Unies². Entre 2009 et 2015, 91 de ses membres y ont trouvé la mort – soit plus du double du nombre de membres du personnel qui ont succombé à des actes de terrorisme³. Au cours des deux années écoulées, en moyenne, 30 personnes étrangères aux Nations Unies ont été tuées et 238 autres ont été blessées dans des collisions impliquant des véhicules de l'Organisation⁴. Le système des Nations Unies essuie

¹ Le mot « collision » est préféré à l'expression « accident de la route » dans la présente stratégie. Système de données : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et praticiens, Genève : Organisation mondiale de la Santé, 2010, p. 4.

² Les membres du personnel des Nations Unies sont : a) les personnes engagées ou déployées par le Secrétaire général de l'ONU en qualité de membres des composantes militaire, civile ou de police d'une opération des Nations Unies ; et b) les autres fonctionnaires et experts en mission auprès de l'ONU ou de ses institutions spécialisées qui sont présent à titre officiel dans la zone où une opération des Nations Unies est en cours. Voir United Nations Security Management System Security Policy Manual (Manuel des politiques de sécurité), chap. III, Applicability of the United Nations Security Management System (Applicabilité du système de gestion de la sécurité des Nations Unies), 8 avril 2011.

³ Selon des statistiques du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions, il s'agit de la deuxième cause de mortalité. Entre 1948 et 2016, 585 membres du personnel des Nations Unies ont été tués et 2 254 autres ont été blessés dans des collisions de véhicules. Ces informations proviennent du Centre des Nations Unies pour les opérations et la gestion des crises et du Centre de situation.

⁴ D'après le Secrétaire général, dans son rapport publié sous la cote A/71/395 : en 2015, 29 personnes n'étant pas membres du personnel

donc des pertes graves, à commencer par celles de nombreux membres de son personnel dévoués, mais aussi car il y a un coût à payer sur les plans opérationnel et financier et en termes de ressources humaines, notamment en rapport aux frais médicaux et aux polices d'assurance, à la perturbation des opérations, aux dégâts matériels et au préjudice subi en ce qui concerne la réputation des organismes.

Une politique relative à la sécurité routière a été promulguée en 2011 dans le cadre du système de gestion de la sécurité des Nations Unies⁵, établissant des pratiques sûres pour l'utilisation des véhicules de l'ONU et décrivant les obligations des organismes des Nations Unies et de leur personnel⁶. D'après les résultats d'une étude menée en 2016 par le Groupe de travail sur la stratégie de sécurité routière du Réseau interorganisations pour la gestion des mesures de sécurité, certaines organisations ont pu réaliser d'importantes avancées en élaborant des stratégies et politiques de sécurité routière, en menant des campagnes de sensibilisation et en formulant des directives sur la gestion des parcs automobiles. Ces progrès restent toutefois limités à quelques organisations.

En outre, cela n'a pas suffi à faire baisser, à l'échelle du système, le nombre de décès ou de blessures imputables à des collisions, qui se maintient à une moyenne de 15 victimes par an.

En tant qu'organisation internationale, l'ONU se doit d'atteindre elle-même les objectifs universels qu'elle a fixés pour la communauté mondiale. Il lui faut établir une stratégie interne applicable à tout le système en vue d'y parvenir. Il est indispensable qu'avant la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière, en 2020, la famille des Nations Unies élabore et adopte une politique organisationnelle globale et cohérente en matière de sécurité routière. Il est également impératif que les entités du système montrent l'exemple en réduisant le nombre de collisions et de pertes connexes subies ou causées par le personnel des Nations Unies.

Mise au point par le Groupe de travail du Réseau interorganisations pour la gestion des mesures de sécurité, la stratégie est approuvée par le Comité de haut niveau sur la gestion et le Conseil des chefs de secrétariat pour la coordination (CCS). Elle est soutenue par l'Envoyé spécial pour la sécurité routière et par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui a un rôle spécial à jouer, en coopération étroite avec les commissions régionales, pour coordonner le traitement des questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, conformément à la résolution 58/289. La stratégie s'applique à toutes les organisations couvertes par le système de gestion de la sécurité. Elles seront désignées dans la suite du présent document comme « organisations du système des Nations Unies ».

des Nations Unies ont été tuées et 202 autres ont été blessées dans des accidents impliquant des véhicules de l'Organisation.

⁵ Le système de gestion de la sécurité des Nations Unies se compose des organisations du système des Nations Unies, des membres du Conseil des chefs de secrétariat pour la coordination et des organisations internationales qui ont signé un mémorandum d'accord avec l'ONU à des fins de sécurité.

⁶ United Nations Security Management System Security Policy Manual (Manuel des politiques de sécurité), chap. VII, sect. D: Road Safety (Sécurité routière), 31 octobre 2011.



Vision



La stratégie a pour but d'amener tous les organismes des Nations Unies à adhérer à une vision unique et à un ensemble convenu d'objectifs et de mesures tendant à réduire, de façon systématique et globale, le nombre de collisions impliquant du personnel des Nations Unies et des véhicules de l'Organisation et les pertes associées.

La stratégie procède d'un impératif moral : aucun usager de la route, piétons compris, ne devrait être tué ou gravement blessé dans une collision impliquant un véhicule de l'Organisation. Les organismes des Nations Unies adoptent par la présente la « Vision Zéro ». L'ONU s'attache à défendre une conception active et prospective de la sécurité routière, qui suppose de gérer, dans une logique holistique, les interactions entre la vitesse, les véhicules, les infrastructures routières et le comportement des usagers de la route.

De plus, la stratégie encourage une nouvelle manière d'aborder la sécurité routière et les moyens de l'assurer. Cela suppose de renoncer aux politiques classiques en la matière pour passer à une approche intégrée, qui permette de faire de la gestion de la sécurité routière un « système sûr »⁷, grâce auquel les conséquences graves des collisions seront réduites et à terme éliminées. Un système est sûr s'il permet de garantir que les collisions ne fassent plus de blessés graves.

⁷ La notion de « systèmes sûrs » dans le domaine de la sécurité routière trouve son origine dans les pays scandinaves dans les années 80. Voir : Forum international des transports (2016) « Zéro tué et blessé grave sur les routes : mener un changement de paradigme dans la sécurité routière ». Publications de l'OCDE, Paris.



Objectifs

Conformément aux objectifs de développement durable et au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, la stratégie de sécurité routière élaborée pour le système des Nations Unies vise à réduire le nombre de décès et de blessures imputables à des collisions impliquant des véhicules de l'Organisation en gérant, dans une logique holistique, les interactions entre vitesse, véhicules, infrastructures routières et comportements des usagers de la route.

PILLARS OF THE GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011–2020⁸

La présente stratégie est fondée sur un partenariat renouvelé entre les organismes des



Nations Unies, entre ces organismes en tant qu'employeurs et les membres de leur personnel en tant qu'usagers de la route, et entre les organismes et leurs interlocuteurs au sein des collectivités locales, ainsi que sur la collaboration avec le secteur privé. Collaboration et partenariats sont essentiels pour tirer profit des savoirs et des initiatives existantes et réaliser des économies d'échelle.

⁸ Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2011.

Le plan d'action repose sur les cinq grands volets suivants :

1. Gestion de la sécurité routière
2. Sécurité des véhicules
3. Comportement des usagers de la route
4. Soins après collision
5. Sécurité des environnements routiers

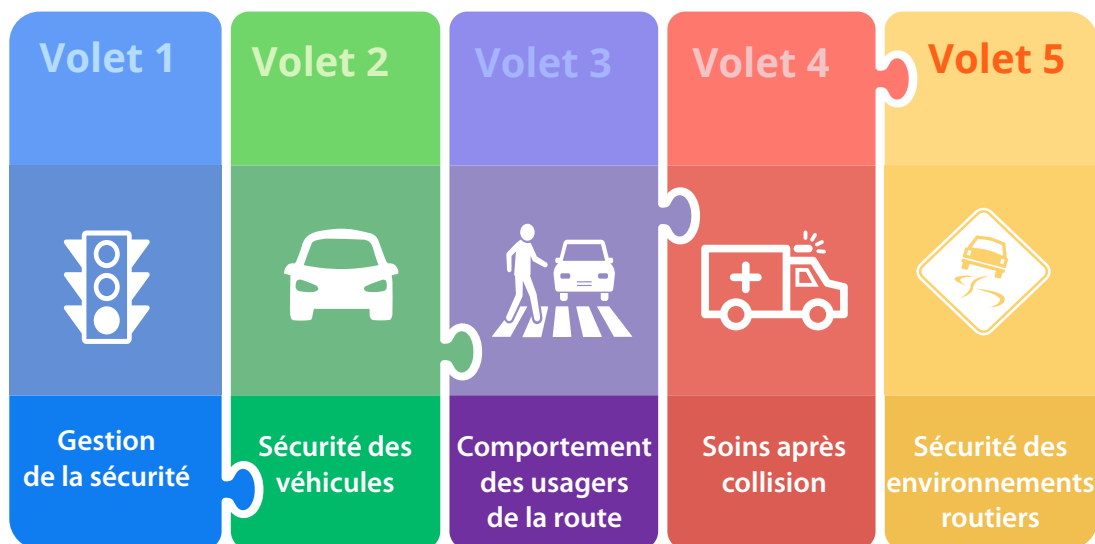
Les volets ci-dessus sont inspirés des cinq volets du Plan mondial pour la Décennie d'action mais légèrement modifiés afin de refléter les besoins propres aux Nations Unies en matière de sécurité routière. La stratégie sera menée à bien en adhérant à l'objectif ambitieux mais néanmoins réalisable de réduire le nombre de décès dus à des accidents de la route, qui figure parmi les objectifs de développement durable. Le nombre de membres du personnel des Nations Unies et d'autres usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant des véhicules de l'Organisation devrait être réduit de 50 % d'ici à 2020.

Le plan d'action, défini dans les cinq domaines clefs, constituera un programme global de sécurité routière à l'échelle du système des Nations Unies, et tiendra compte des initiatives et des programmes de sécurité routière déjà mis en œuvre par les organismes. Tous les organismes des Nations Unies devraient élaborer ou revoir leur propre plan d'action interne de manière à ce qu'il soit aligné sur la stratégie.





Plan d'action



Volet 1

Gestion de la sécurité routière



Gestion de la sécurité

La présente stratégie requiert une gestion de la sécurité routière à l'échelle du système des Nations Unies, qui comprenne les mesures suivantes :

1.1 Renforcement du cadre de décision

À titre de première étape, la politique de sécurité routière du système de gestion de la sécurité⁹ devrait être révisée pour couvrir tous les principaux aspects de la gestion de la sécurité routière. Les politiques et procédures de sécurité routière des missions et des bureaux, organismes, fonds et programmes des Nations Unies devraient également être alignées sur cette politique de sécurité routière à l'échelle du système.

⁹ United Nations Security Management System Security Policy Manual (Manuel des politiques de sécurité), chap. VII, sect. D: Road Safety (Sécurité routière), octobre 2011.

- Au minimum, la politique devrait couvrir les aspects suivants :
- Rôles, attributions et responsabilités clairement définis ;
- Conditions minimales standard à remplir pour conduire un véhicule de l'Organisation, dont état de santé, antécédents, détention d'un permis, autorisation et formation ;
- Adoption d'un ensemble minimal de mesures d'organisation et d'encadrement et de mesures à caractère technique pour faire évoluer les mentalités et les comportements en ce qui concerne la sécurité routière, dont formation, mesures de répression, programmes d'incitation et de dissuasion, préparation des déplacements et gestion du temps de conduite ;
- Prescriptions relatives à la collecte et à la communication de données sur les collisions ;
- Protocoles et procédures d'enquête et d'établissement des faits ;
- Vérification de la connaissance, par les conducteurs de véhicules, des règles locales de circulation et de la signalétique routières, y compris des habitudes et coutumes dans les pays où il n'existe pas de législation en la matière ;
- Vérification, au minimum, du respect des règles locales concernant les prescriptions de construction des véhicules, l'inspection des véhicules, le transport de matières dangereuses et les travaux réalisés sur la voie publique ; lorsqu'il n'existe pas de telles règles dans le pays ou qu'elles ne satisfont pas à la norme de sécurité prévue dans les instruments juridiques des Nations Unies applicables, vérification que les véhicules et leur utilisation satisfont dans la mesure du possible aux dispositions énoncées dans les instruments des Nations Unies énumérés ci-après ; et
- Références concernant les prescriptions de base ou les normes de sécurité routière des Nations Unies :
 - [Convention sur la circulation routière \[1968\]](#)
 - [Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions \[1958\]](#)
 - [Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles \[1997\]](#)
 - [Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues \[1998\]](#)
 - [Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route \(ADR\) \[1957\]](#)
 - Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) – [lien Web vers le texte de l'accord](#) et [lien Web vers le texte d'une publication récapitulative](#)

1.2 Amélioration de la gouvernance

Pour garantir une vision systématique et durable de la sécurité routière, la stratégie doit être appuyée par un mécanisme de gouvernance ayant la responsabilité générale de superviser et de coordonner les activités relatives à la sécurité routière au sein de chaque organisme des Nations Unies. Il serait souhaitable que ce mécanisme bénéficie du concours de personnel expérimenté pour tous les aspects intéressant les Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière.

Mesure 2 : Établir un mécanisme de gouvernance dans chaque organisation

- Confirmer les rôles de direction et de coordination du Département de la sûreté et de la sécurité des Nations Unies au sein du système.
- Créer, dans le cadre du Département, un groupe spécialement chargé d'élaborer les composantes de la stratégie de sécurité routière et de superviser la mise en œuvre du plan d'action.
- Mettre en place des méthodes efficaces de coordination des diverses tâches en établissant un groupe de travail composé de représentants de toutes les filières concernées : services médicaux, ressources humaines, gestion du parc, sécurité, etc.
- Désigner des fonctionnaires attachés aux filières concernées comme représentants du système de gestion de la sécurité de leur organisme qui seront chargés de coordonner les questions de sécurité routière et de donner des conseils et de formuler des directives internes pour l'organisme dont ils dépendent.
- Renforcer les compétences du personnel des Nations Unies au moyen de cours de formation portant sur différentes manières d'envisager la sécurité routière.

1.3 Amélioration de la gestion de la sécurité routière

Les données relatives aux collisions jouent un rôle capital dans l'identification des problèmes de sécurité routière, le choix de mesures pour y remédier et l'évaluation de l'efficacité de la politique, des programmes et des interventions menés en la matière. Il est indispensable de recueillir des données fiables sur les collisions de véhicules à l'échelle du système

Mesure 3 : Améliorer la collecte et la gestion des données sur les collisions de véhicules à l'échelle du système

- Renforcer le dispositif de signalement et de consignation des collisions de véhicule à l'échelle du système, comme suit :
 - Mettre au point un formulaire normalisé de signalement des collisions reprenant la terminologie convenue ;
 - Élaborer un protocole et une procédure normalisés d'enquête et d'établissement des faits ;
 - Créer une base de données centralisée sur les collisions, soit en modifiant le système d'information sur les problèmes de sûreté et de sécurité, soit en développant un nouvel outil simplifié de communication de l'information à partir d'une application en ligne, qui serait placé sous la responsabilité du Département de la sûreté et de

la sécurité ; et

- Mettre au point des instructions permanentes concernant la notification, l'enregistrement et la gestion des collisions de véhicules et définir une chaîne de responsabilité pour assurer le respect des consignes en vigueur conformément à la stratégie de santé et de sécurité du travail de chaque organisme et au devoir de protection des victimes.
- Procéder régulièrement à des analyses des collisions et tenir constamment informés tous les organismes concernés des problèmes de sécurité routière, des mesures prises et des résultats obtenus.
- Établir un mécanisme de consignation des enseignements tirés de l'expérience qui permette d'avoir accès à des données factuelles à l'appui des formations et des campagnes de sensibilisation.

1.4 Financement

Certaines des interventions proposées dans la présente stratégie requièrent un financement. Or, si certains organismes ont mis en place leur propre mécanisme de financement à l'appui de leurs stratégies et campagnes de sécurité routière, il n'existe actuellement pas de fonds interorganisations consacré à l'amélioration de la sécurité routière dans le système des Nations Unies.

Mesure 4 : Revoir le financement de la sécurité routière

- Identifier des sources de financement différentes et novatrices pour la stratégie de sécurité routière à l'échelle du système.
- Recenser et passer en revue les plans d'action de chaque organisme et tirer des enseignements de leurs mécanismes de financement.
- Réaliser des études de cas en vue de garantir des financements durables dans chaque organisme.
- Repérer les méthodes rationnelles et efficaces d'allocation de ressources dans l'ensemble des programmes touchant à la sécurité.
- Étudier des possibilités d'adapter le financement aux activités requises en allouant des fonds puisés dans les contributions volontaires des entités participantes, ou en réaffectant des ressources initialement allouées à d'autres activités.





L'efficacité de toute opération des Nations Unies sur le terrain est fonction de sa mobilité, qui elle-même dépend de son parc de véhicules, c'est-à-dire du nombre, de la qualité, de l'état et du type des véhicules disponibles au regard de l'état des routes et du type de terrain rencontré dans la zone d'opérations.

2.1 Amélioration de la gestion du parc

Premièrement, les organismes des Nations Unies doivent se doter d'une capacité adéquate de gestion de leur parc de véhicules dans un souci de sécurité.

Mesure 5: Encourager les organismes des Nations Unies à procéder aux investissements voulus dans la gestion de leur parc automobile

- Encourager les organismes des Nations Unies à se doter d'une capacité adaptée de gestion de leur parc automobile pour :
- S'assurer que tous les véhicules et toutes les pièces puissent être réparés sur place, sont en état de fonctionnement et présentent une qualité suffisante pour l'utilisation qui doit en être faite, compte dûment tenu des exigences de sécurité ; et
- Vérifier systématiquement que tous les équipements de sécurité utiles sont présents dans le véhicule et en bon état de fonctionnement.
- Encourager tous les organismes des Nations Unies à adopter des dispositifs télématiques et des systèmes de suivi embarqués.

2.2. Améliorer la sécurité du parc automobile de l'ONU en faisant l'acquisition de véhicules dotés de moyens technologiques plus avancés

Le 15 avril 2016, l'Assemblée générale a adopté la résolution A/RES/70/260 intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », qui contient des engagements fermes en faveur de la sécurité des véhicules. Il est impératif que les organismes des Nations Unies appliquent les normes de sécurité minimales définies par leurs propres organes normatifs, tels que la Commission économique pour l'Europe (CEE).

Il incombe aux organismes des Nations Unies d'acquérir, d'utiliser et d'entretenir des véhicules équipés de moyens technologiques de sécurité routière répondant aux normes les plus élevées, comme suit.



Mesure 6 : Encourager l'acquisition et l'utilisation de véhicules plus sûrs

- S'assurer que les véhicules utilisés sont régulièrement inspectés conformément aux règles applicables dans le pays d'utilisation et, si ces prescriptions sont moins strictes que celles des règles 1 et 2 annexées à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Res R.E.6), s'assurer qu'ils sont aussi inspectés conformément à ces règles-ci par du personnel compétent ou des organes d'inspection.
- Encourager les gestionnaires des parcs de véhicules des Nations Unies à acheter, utiliser et entretenir des véhicules qui disposent de technologies de sécurité avancées, présentent un haut niveau de protection des occupants et des usagers de la route et soient compatibles avec les conditions locales de circulation, afin de limiter les effets négatifs de l'exploitation des véhicules de l'Organisation, y compris au moyen de dispositifs de contrôle du respect des vitesses maximales autorisées.
- Encourager le déploiement de technologies d'évitement des collisions à l'efficacité prouvée, telles que le contrôle électronique de la stabilité et les systèmes anti-blo-cage des roues pour les véhicules à moteur.
- Encourager l'application de règles de protection des piétons, et la réalisation de recherches plus approfondies sur les technologies de sécurité conçues dans le but de réduire les risques pour les usagers de la route particulièrement vulnérables.
- S'assurer que tous les véhicules de l'Organisation, y compris les véhicules de location, sont équipés de ceintures de sécurité et de fixations ayant satisfait aux essais de sécurité, de systèmes de sécurité enfant, d'une trousse de premiers secours, d'un extincteur, d'un triangle de présignalisation, d'une roue de secours, d'un cric et des outils appropriés, ainsi que des autres équipements nécessaire au lieu considéré.
- S'assurer que tous les occupants d'un véhicule disposent d'une ceinture de sécurité en état de fonctionner.
- Encourager l'acquisition et l'utilisation de dispositifs qui permettent de mesurer la fatigue, la tension musculaire ou le stress et la présence de substances dans le sang, pour aider le personnel des Nations Unies à utiliser les véhicules en toute sécurité.
- S'assurer que les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses satisfont, dans la mesure du possible, aux prescriptions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en tenant compte des obligations nationales qui peuvent s'appliquer dans le pays d'utilisation.

Comportement des usagers de la route

C'est du personnel des Nations Unies que dépend le succès des mandats, programmes et opérations des organismes, qui doivent parfois être menés dans des conditions difficiles. Les organismes des Nations Unies s'efforcent de proposer à leur personnel des formations et des programmes de sensibilisation pour favoriser une culture de la sécurité routière à l'échelle du système.

3.1 Sensibilisation et formation

De par la nature même de l'Organisation, les membres du personnel des Nations Unies viennent de sociétés très diverses, aux cultures différentes, et leurs compétences et expérience au volant et habitudes de conduite sont variables. Bien souvent, ils travaillent et conduisent sur des terrains ou dans des conditions qui ne leur sont pas forcément familiers. Les principaux comportements à risque qui font des blessés sur la route sont la conduite en état d'ébriété, le non-port du casque, le fait de ne pas utiliser de ceinture de sécurité ou de harnais pour les enfants et la vitesse.

Il est donc extrêmement important que tous les membres du personnel et tous les conducteurs des véhicules des missions soient correctement sensibilisés et formés à ces facteurs de risque, à la fois lors de leur prise de fonctions et à des moments précis de leur contrat. Tout aussi importantes sont les initiatives menées par les missions pour constamment rappeler aux conducteurs les obligations qui sont les leurs en termes d'utilisation et de sécurité physique des véhicules de l'Organisation.



Mesure 7 : Élaborer des méthodes et des supports normalisés de formation et de sensibilisation

- Contrôler que tous les organismes ont la responsabilité de veiller à ce que leurs conducteurs soient dûment formés et évalués. Il convient de s'assurer en particulier que :
 - Tous les membres du personnel reçoivent systématiquement une formation élémentaire et normalisée de sensibilisation à la sécurité routière, qu'ils soient ou non appelés à conduire un véhicule de l'Organisation ;
 - Tous les membres du personnel assistent à une séance appropriée de familiarisation aux règles de sécurité routière, portant notamment sur les techniques de conduite à privilégier compte tenu de l'état des routes et des conditions météorologiques qui prévalent dans la zone d'opérations, avant d'être autorisés à conduire un véhicule de l'Organisation ; et
 - Tous les conducteurs sont dûment formés et préparés aux véhicules qu'ils sont censés conduire. Les organismes devraient dispenser une formation à l'utilisation et à l'entretien des véhicules blindés. La formation à la conduite défensive devrait en particulier être obligatoire et systématique pour les conducteurs de tous types de véhicule, y compris pour les véhicules blindés, à la faveur d'une formation spécialement adaptée.
- S'assurer que les fonctionnaires chargés de la planification des déplacements prévoient des pauses pour les chauffeurs lorsque les trajets durent plus de deux heures, conformément à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).
- S'assurer que sont régulièrement rappelées aux conducteurs les obligations qui leur incombent en termes d'utilisation et de sécurité physique des véhicules des Nations Unies, y compris pour les véhicules blindés.
- Élaborer une campagne de communication stratégique pour informer l'ensemble du personnel, des responsables et des organismes du lancement de la présente stratégie.
- Établir un plan de communication pour garantir la bonne diffusion des informations concernant la sécurité routière au personnel des Nations Unies et mettre en place une plateforme d'information efficace au moyen des technologies modernes de l'information.
- Concevoir des formations et des campagnes de sensibilisation fondées sur un système de gestion des enseignements tirés de l'expérience qui fournisse des informations factuelles, des analyses de données et un examen périodique des analyses d'accident.
- S'assurer que tous les organismes ou missions qui manipulent ou transportent des marchandises dangereuses (combustibles, explosifs, agents infectieux, substances toxiques ou corrosives, etc.) disposent d'un spécialiste des transports dûment formé, et nommé à un poste de conseiller pour la sécurité des marchandises dangereuses, pour le transport de marchandises dangereuses par route conformément aux dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Une fois formée, la personne nommée devrait être en position de faire des recommandations précises aux chefs et au personnel des missions concernés par les opérations de transport, y compris les chauffeurs, les personnes chargées de préparer les marchandises dangereuses à l'expédition, les agents responsables de l'entreposage, de l'arrimage à bord des véhicules et de la réception des marchandises dangereuses, et de faire la liaison avec le personnel de sécurité.
- S'assurer que tous les chauffeurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses sont en possession d'un certificat de formation au titre de l'ADR qui soit valide si et quand l'ADR l'exige. Lorsque le certificat n'est pas requis aux termes de l'ADR, ils devraient être formés conformément au chapitre 1.3 de l'ADR. Si la loi du pays où le véhicule est conduit exige une formation différente ou supplémentaire, ils doivent également se conformer aux obligations de formation applicables dans ce pays.

3.2. Accréditation des conducteurs

Dans certains organismes, les titulaires d'un quelconque permis de conduire valide sont automatiquement qualifiés pour conduire un véhicule de l'ONU. Les conducteurs ne sont pas mis à l'épreuve pour vérifier qu'ils sont à même de conduire en toute sécurité. Les membres du personnel qui ne sont pas de bons conducteurs ne devraient pas être autorisés à utiliser un véhicule de l'Organisation, car les risques associés à cette utilisation sont plus importants que l'avantage potentiel qu'elle pourrait présenter pour l'organisation.

Mesure 8: Élaborer des normes pour l'accréditation des conducteurs

- Établir des conditions minimales standard pour la conduite d'un véhicule de l'Organisation, touchant notamment à l'état de santé, aux antécédents, à la détention d'un permis et à la formation.
- Mettre en place des procédures normalisées pour garantir que le titulaire d'un permis de conduire est apte à conduire de façon sûre pour les Nations Unies ou, si possible, que les véhicules de l'Organisation sont uniquement conduits par des membres du personnel qui ont été mis à l'épreuve par des fonctionnaires qualifiés des Nations Unies et dûment autorisés à l'issue de la vérification (par la délivrance d'un permis de conduire nominatif des Nations Unies).
- S'assurer que les épreuves de conduite sont encadrées par du personnel qualifié.
- S'assurer que les permis de conduire sont délivrés par catégorie de véhicule, comme prévu dans la Convention sur la sécurité routière [1968] (chap. IV et annexes 6 et 7).
- S'assurer que toutes les personnes recrutées par l'organisation en tant que « chauffeur » ont été déclarées médicalement aptes. Toutes les organisations doivent veiller à ce que des examens médicaux aient lieu chaque année (ou au moins tous les deux ans), notamment des examens d'ophtalmologie.

3.3 Application des règles

Les organismes des Nations Unies sont chargés de veiller au respect des dispositions de la Politique de sécurité routière du système de gestion de la sécurité partout où ils gèrent des parcs de véhicules. Il est nécessaire de renforcer l'application des règles régissant l'utilisation de véhicules de l'ONU ainsi que d'établir des mécanismes, ou de les revoir s'il en existe, pour reconnaître les bonnes pratiques et comportements du personnel des Nations Unies en matière de conduite automobile.



Mesure 9: Élaborer un mécanisme minimal standard d'application des règles

- Établir des mécanismes pour contrôler la conformité avec la politique du système de gestion de la sécurité régissant l'utilisation sûre des véhicules de l'Organisation. Prêter une attention particulière à tous les aspects d'un système de transport routier sûr, dont les véhicules, les routes, la vitesse, les usagers de la route et l'environnement général de sécurité routière.
- Établir des mécanismes pour mettre à l'honneur et appuyer les conducteurs prudents et engager la responsabilité des conducteurs, passagers et superviseurs qui enfreignent les règles de sécurité routière de l'organisation ou les lois locales relatives à la sécurité routière.
- Établir des indicateurs de résultats couvrant tous les aspects utiles – véhicule, gestion de la vitesse et comportement – aux fins d'une évaluation globale de la performance en matière de sécurité routière.
- Établir des mécanismes pour s'assurer que les règlements applicables au transport de marchandises dangereuses par route dans le pays d'opération sont pleinement respectés et, lorsque de tels règlements n'existent pas ou sont clairement obsolètes ou inadéquats, que les dispositions de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route sont respectées en tant que meilleures pratiques normatives.





4.1 Renforcement de la prévention et de la réaction aux collisions routières

Reconnaissant qu'en dépit de tous les efforts déployés des collisions peuvent se produire sur la route, les organismes des Nations Unies devraient exercer leur devoir de protection à l'égard de leur personnel en veillant à ce que des plans et des procédures efficaces soient en place en cas d'urgence. Elles devraient aussi travailler avec le gouvernement hôte pour améliorer la réactivité en cas d'urgence.

Mesure 10: Améliorer la réactivité en cas d'urgence après une collision routière

- S'assurer que des consignes générales sont en place concernant les mesures à prendre immédiatement en cas de collision routière, en tenant compte particulièrement des risques de sécurité qui pourraient se poser.
- S'assurer que des plans d'évacuation, notamment sanitaire, sont en place. S'assurer que des trousse de premier secours sont disponibles et que le personnel des Nations Unies a été formé aux mesures à prendre immédiatement pour apporter des premiers secours en cas de collision.
- Offrir une prise en charge psychosociale au personnel impliqué dans une collision.
- S'assurer que des protocoles institutionnels, médicaux et administratifs sont suivis pour exercer le devoir de protection, y compris par l'offre d'une aide pour remplir le formulaire relatif aux blessures imputables au service qui figure à l'Appendice D du Règlement du personnel.
- Élaborer des directives de sécurité routière pour chaque lieu d'affectation en fonction des particularités culturelles et des conditions locales à prendre en considération si les Nations Unies sont impliquées dans une collision ayant causé des dommages à une tierce partie.
- S'assurer que la cargaison s'accompagne des documents requis quand des marchandises dangereuses sont transportées, et que le véhicule porte les inscriptions voulues conformément au règlement applicable afin de faciliter l'intervention d'urgence qui convient en cas de problème.
- S'assurer que les équipes de réaction rapide placées sous la supervision des organisations du système des Nations Unies sont bien au fait des guides et bases de données sur les interventions d'urgence qui sont disponibles pour ce qui concerne les accidents se produisant lors du transport de marchandises dangereuses, tels que le North America Emergency Response Guidebook ou les cartes sur les mesures à prendre en cas d'urgence, et disposent du matériel et de la formation nécessaires pour réagir à une urgence.
- S'assurer que les chauffeurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses ont reçu par écrit les instructions de la section 5.4.3 de l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) dans une langue qu'ils lisent et comprennent avant le début du trajet.

5.1 Promotion de la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des voies publiques

Même si les opérations des Nations Unies sur le terrain n'aient aucun contrôle direct sur la construction, l'exploitation et l'entretien des voies publiques dans les pays hôtes, les organismes des Nations Unies sont encouragés à travailler avec les gouvernements locaux pour les aider à renforcer la sûreté des réseaux routiers dans l'intérêt de tous les usagers de la route, y compris les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

Mesure 11: Promouvoir la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des routes

Encourager les gouvernements hôtes, dans la mesure du possible, à promouvoir la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des réseaux routiers existants ainsi que la sensibilisation à la sécurité routière aux niveaux national et infranational, y compris auprès des collectivités locales où le personnel des Nations Unies mène ses programmes et activités.



5.2 Promotion de la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des routes contrôlées par les Nations Unies

Mesure 12: Améliorer les conditions de circulation routière dans les zones contrôlées par les Nations Unies

- Promouvoir la construction et l'amélioration d'infrastructures routières dans les zones contrôlées par les Nations Unies
- Réaliser des audits de la sécurité dans tous les complexes et parkings des Nations Unies en vue d'identifier les aspects problématiques et d'améliorer les conditions dans ces zones. Certaines des améliorations physiques à envisager comprennent, sans s'y limiter, les mesures suivantes :
 - Redessiner les lignes de stationnement pour éviter le stationnement perpendiculaire (à 90 degrés). Le stationnement en épi présente le grand avantage de réduire le nombre d'accidents causés par des véhicules roulant en marche arrière ou manœuvrant pour se garer ou quitter leur place de stationnement ;
 - Améliorer les conditions de circulation aux entrées principales des complexes, notamment en éliminant les dangers que constituent les barrières de sécurité, en marquant visiblement l'emplacement de tout objet fixe et inamovible comme les murs, les poteaux électriques, les arbres, les piliers, les trottoirs surélevés, etc., et en installant des miroirs de sécurité au niveau des sorties des principaux complexes, où la vision du conducteur est gênée par des objets fixes ;
 - Prévoir des itinéraires de circulation pour que les conducteurs n'aient pas à faire marche arrière, par exemple en recourant à des voies à sens unique ;
 - Prévoir des itinéraires de circulation de telle sorte que les voies réservées aux véhicules et les voies réservées aux piétons soient physiquement séparées et clairement délimitées ;
 - Donner des orientations claires aux conducteurs au moyen de marquages au sol, de panneaux et de dispositifs de signalisation ;
 - Installer un éclairage dans les zones où cela s'impose ; et
 - Installer des ralentisseurs dans les zones où la vitesse doit être réduite, à condition que cela n'entrave pas le fonctionnement des services d'urgence.
- Renforcer ces solutions de génie civil par des mesures administratives, en employant du personnel à plein temps pour faciliter l'entrée et la sortie aux portes du complexe et le stationnement des véhicules dans les parkings, en fonction du volume de la circulation et des risques identifiés.



Conclusion

S'il est des rôles que les organismes des Nations Unies assumeront et des mesures qu'ils prendront pour que la stratégie de sécurité routière puisse être mise en oeuvre, c'est à l'ensemble du personnel des Nations Unies qu'il revient en fin de compte d'assurer le succès de la stratégie. La notion de système sûr suppose que chacun fasse sa part pour améliorer la sécurité des véhicules et de leur utilisation sur la route.

La stratégie a pour objectif de faire en sorte que décès et blessures ne soient plus à l'avenir un corollaire inévitable de l'utilisation des routes par le personnel des Nations Unies. Elle repose donc sur une approche visant la mise en place d'un système sûr, prévoyant 12 mesures clefs réparties sur l'ensemble des cinq volets dont l'objet sera de remédier aux principaux problèmes qui se posent au personnel des Nations Unies en matière de sécurité routière.

La stratégie vise à démontrer qu'il existe un équilibre entre les contributions reçues, les ressources disponibles et les mesures qui peuvent avoir une incidence positive d'après les recherches menées. Les organismes des Nations Unies s'emploieront à mettre en œuvre la stratégie et à améliorer la sécurité routière, mais tout le personnel est vivement encouragé à faire de la sécurité une priorité de premier plan dans son usage des routes. Cela permettra au personnel des Nations Unies de voyager de façon plus sûre et de mener ses programmes et activités en utilisant un système routier sur lequel il puisse se déplacer en sécurité.

Volets	Mesures d'action en 12 points
1. Gestion de la sécurité routière	Établir une politique de sécurité routière qui couvre tous les volets
	Établir un mécanisme de gouvernance
	Améliorer la collecte & la gestion des données
	Revoir le financement
2. Sécurité des véhicules	Encourager les investissements dans la gestion des parc automobiles
	Encourager l'acquisition et l'utilisation de véhicules plus sûrs
3. Comportement des usagers de la route	Élaborer des méthodes et des supports normalisés de formation et de sensibilisation
	Élaborer des normes pour l'accréditation des conducteurs
	Élaborer un mécanisme d'application des règles
4. Soins après collision	Améliorer la réactivité en cas d'urgence après une collision routière
5. Sécurité des environnements routiers	Promouvoir la sécurité dans l'exploitation, l'entretien et l'amélioration des routes dans les collectivités locales
	Améliorer les conditions de circulation routière dans les zones contrôlées par les Nations Unies



UNDSS | DÉPARTEMENT DE LA SÛRETÉ
ET DE LA SÉCURITÉ

<http://www.un.org/undss/>

Publié par le Département de la sûreté et la sécurité, janvier 2018