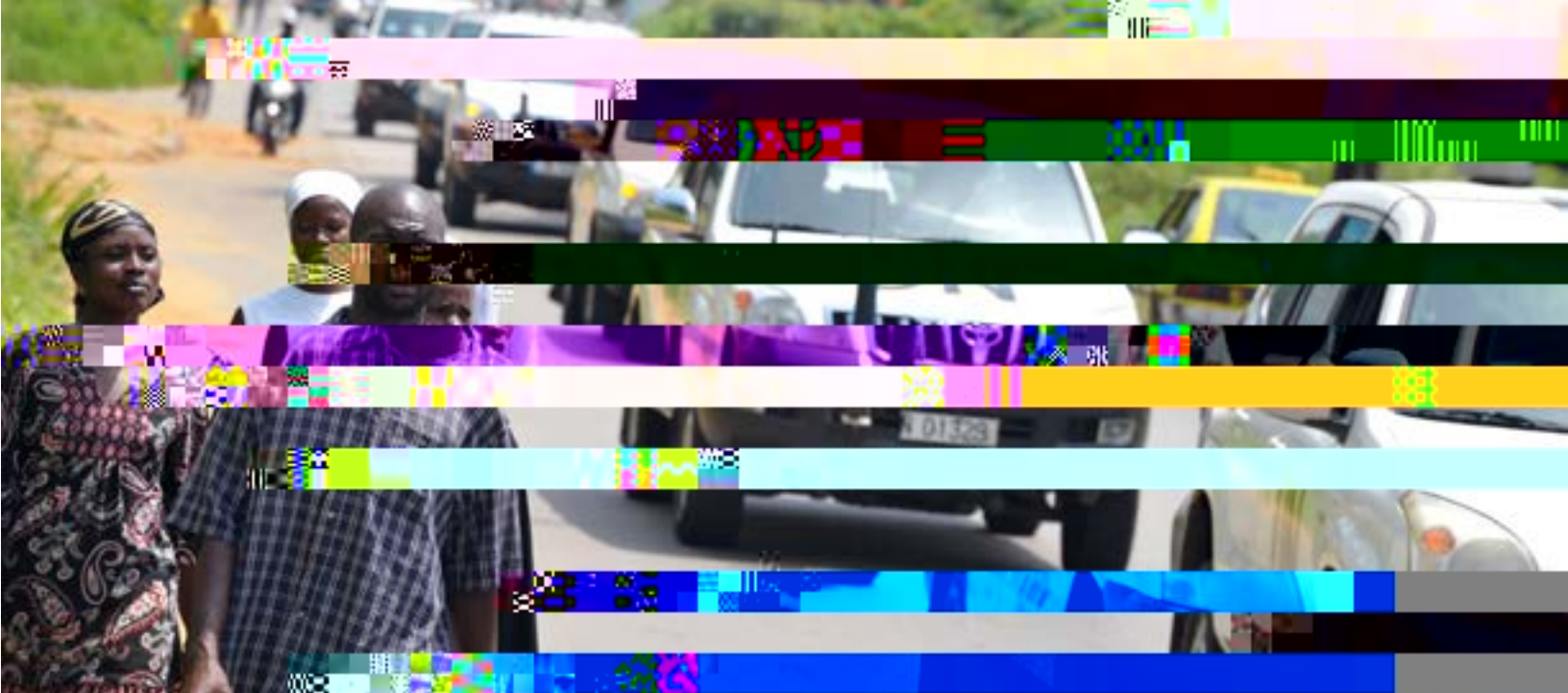


Stratégie de sé

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

Partenariat pour
sûrs



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

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)

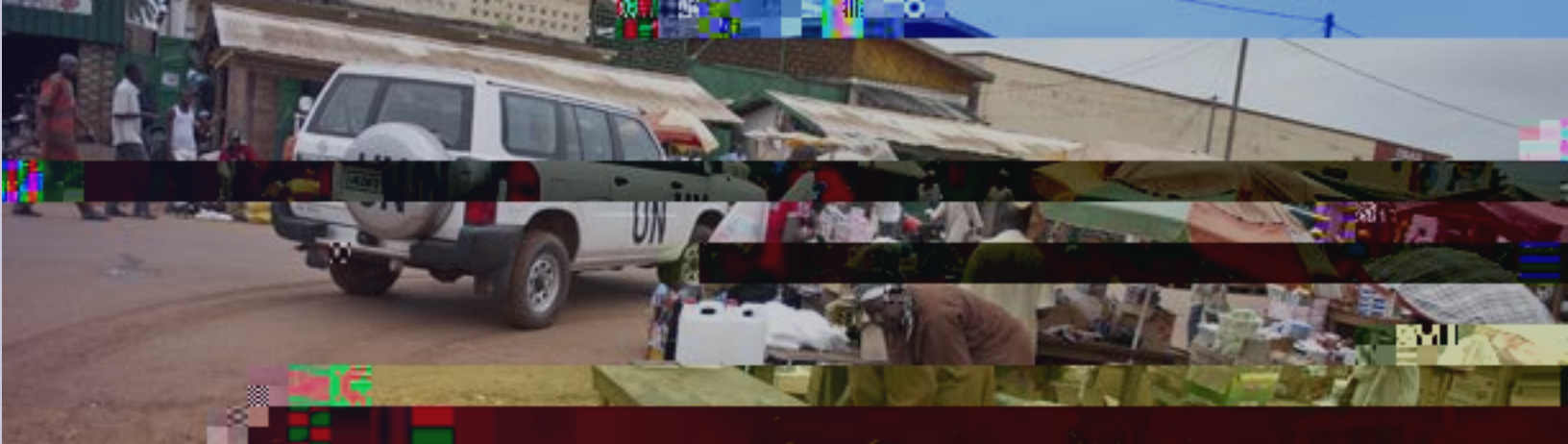
Dans sa résolution 64/255, intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route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

Den 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

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 décès en 2009. ¹ 273.75 ² 6.es Natis m28647

donc des pertes graves, à commencer par celles de nombreux membres de son person-



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 »⁷⁷, grâce auquel les conséquences graves des collisions seront



Objectifs

C

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

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



Plan d'action

Gestion de la sécurité routière

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

1.2 Amélioration de la gouvernance



la sécurité ; et

- 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



Sécurité des véhicules

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, qui doit en être faite, compte dûment tenu des exigences de sécurité ; et
- dans le véhicule et en bon état de fonctionnement.
-



Comportement des usagers de la route

C'est du personnel des Nations Unies que dépend le succès des mandats, programmes et

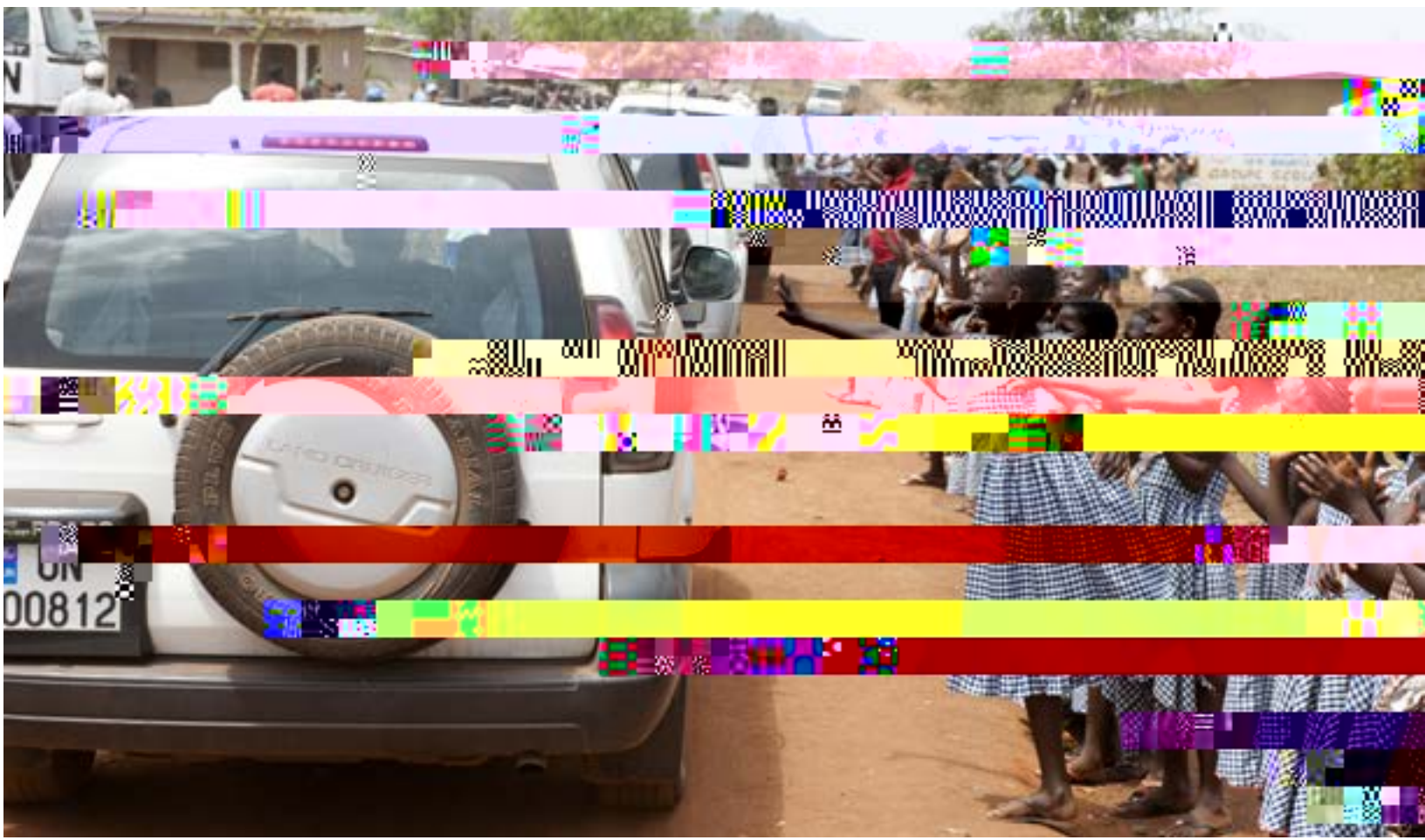
Les organismes des Nations Unies s'efforcent de proposer à leur personnel des formations et des programmes de sensibilisation pour favoriser une culture de la sécurité routière à l'échelle du système.



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.
- 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
- 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 -

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 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 de conduire nominatif des Nations Unies).
-
- 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

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

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 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 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 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.

Sécurité des environnements routiers

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

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 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 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
 - 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



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

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
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

