

SAVING LIVES BEYOND 2025

Taking Further Steps

Résumé

Au cours des dernières décennies, les approches visant à améliorer la sécurité routière se sont principalement concentrées sur les rôles des gouvernements en matière de réglementation, de soutien financier, d'éducation et d'application de la réglementation principalement à l'intention de l'utilisateur de la route. Ces rôles sont essentiels pour progresser et nous avons fait d'importantes avancées en affinant les outils d'action gouvernementale. Nous sommes loin d'avoir terminé et nous devons poursuivre notre travail pour renforcer la capacité des fonctionnaires à mettre en œuvre des mesures de sécurité routière fondées sur des données probantes. Cependant, nous pouvons d'ores et déjà constater que les gouvernements ne seront pas en mesure de réaliser à eux seuls tous les changements nécessaires. Nous devons maintenant être plus ambitieux en nous tournant vers l'ensemble des organisations, gouvernementales et non gouvernementales, afin qu'elles assument mieux encore leurs responsabilités en matière de sécurité routière.

Le potentiel des organisations

Les déplacements routiers étant essentiels pour accomplir la mission de pratiquement toutes les organisations, les propriétaires ou les gestionnaires d'organisations devraient être contraints de faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de prévenir les accidents de la route impliquant leurs véhicules, responsables de blessures à leurs employés et aux personnes avec lesquelles ils partagent la route. En effet, les accidents de la route sont la principale cause de blessures graves et de décès liés au travail dans le monde. L'accent mis au niveau mondial sur ces obligations des organisations pourrait changer la donne en matière de sécurité routière. Selon nos estimations, un tiers des décès sur la route dans le monde - jusqu'à 400 000 décès par an - se produisent dans le cas d'accidents impliquant une personne conduisant au travail ou pour son travail.

Le potentiel des organisations est encore plus convaincant si l'on considère la portée de leurs chaînes de valeurs dans les pays à faibles et moyens revenus pour accéder à la main-d'œuvre, à la production et aux matières premières, et l'opportunité qu'offre ce réseau pour mettre en œuvre des activités de prévention efficaces et efficaces dans des pays qui représentent plus de 90 % des décès sur la route dans le monde.

Le pouvoir des lois sur la santé et la sécurité au travail

Chaque organisation, publique ou privée, a un contrat social qui l'oblige à agir de manière responsable et dans le respect de la loi. Au cœur de ce contrat social se trouve l'obligation - légale, morale, ou les deux - de prendre soin de leurs employés et des personnes affectées par leurs activités. Dans la plupart des pays, ces obligations sont codifiées par les autorités et/ou la réglementation et les lois relatives à la santé et à la sécurité au travail. La sécurité routière est

incluse, explicitement ou implicitement, dans une série de conventions, de réglementations, de normes et de pratiques en matière de santé et de sécurité au travail.

La circulation routière liée au travail est tout à fait différente de l'utilisation de la route par d'autres personnes en ce qui concerne le degré de contrôle disponible pour mettre en œuvre des mesures de prévention efficaces. La prévention des risques selon les principes de la Vision Zéro et du Système Sûr est la clé de la sécurité routière. La prévention commence par le respect de toutes les règles routières et implique des décisions concernant les types de véhicules et les technologies de sécurité que l'on utilise, les routes empruntées et une série de facteurs opérationnels tels que l'attention du conducteur, la sobriété, le port de la ceinture de sécurité ou du casque, la fatigue, la pression temporelle ainsi que la vitesse de déplacement. Dans l'environnement de travail, les principes du Système Sûr peuvent être intégrés dans la relation établie entre l'organisation et l'employé, et les attentes en matière de performance organisationnelle peuvent être définies, contrôlées et appliquées par le biais de lois et de pratiques relatives à la santé et à la sécurité au travail.

Responsabilités au-delà du périmètre de l'entreprise

Grâce aux lois sur la santé et la sécurité au travail et aux attentes selon lesquelles un employeur doit prendre toutes les précautions raisonnables pour assurer la sécurité de ses travailleurs, la sécurité au travail s'est considérablement améliorée au cours du siècle dernier. Toutefois, ces progrès ont surtout été réalisés à l'intérieur de l'entreprise, dans les installations qui lui appartiennent et qu'elle exploite.

Les principes juridiques reposent sur des attentes fondamentales selon lesquelles ceux qui détiennent le contrôle ont la responsabilité d'agir dans l'intérêt public, ces attentes n'étant pas limitées par la proximité. Les organisations ont un contrôle extraordinaire sur les risques liés à leurs opérations routières, et on peut en attendre qu'elles assument leur responsabilité, que leurs véhicules se trouvent dans le périmètre de l'entreprise ou à des milliers de kilomètres de leur siège social.

Le concept d'empreinte carbone a changé la façon dont nous envisageons la sphère d'influence des organisations, en soulignant le fait que l'impact des actions des organisations dépasse largement ce qui se passe à l'intérieur de leurs installations. La responsabilité des organisations en termes d'empreinte totale s'applique aussi bien au climat qu'à la sécurité routière. Les principes, conventions, normes et lois en matière de santé et de sécurité au travail s'étendent à l'ensemble du périmètre du lieu de travail, ce qui comprend généralement des voies publiques.

Un examen informel effectué par le groupe d'experts universitaires n'a pas permis de trouver de convention, de réglementation ou de norme en matière de sécurité au travail qui différencie la responsabilité de la prévention des décès et des blessures graves dus à la circulation routière pour les employés ou les tiers, selon que l'accident se produit à l'intérieur de l'établissement ou à l'extérieur sur la voie publique. A contrario, les méthodes courantes de sécurité au travail basées sur le processus « planifier, faire, vérifier et agir » sont bien adaptées à la prévention des conditions de travail dangereuses sur la voie publique.

La feuille de route

Profiter de cette opportunité pour la sécurité routière est tout à fait faisable mais nécessite un ajustement des attentes et des pratiques de la part de certaines parties prenantes. Notre rapport examine plusieurs actions clés nécessaires de la part des organisations gouvernementales et non gouvernementales, des fournisseurs de financement et du secteur automobile en particulier.

Pour obtenir des améliorations significatives en matière de sécurité routière, nous continuerons à compter sur les gouvernements pour qu'ils agissent sur l'ensemble des piliers de la sécurité routière, y compris les politiques, la réglementation, l'orientation et le financement. En outre, nous avons maintenant besoin du leadership des gouvernements pour intégrer pleinement la sécurité routière dans les attentes et les pratiques en matière de santé et de sécurité au travail. Nous avons également besoin d'une action innovante de la part des municipalités pour démontrer comment les règles de sécurité sur le lieu de travail peuvent être utilisées pour améliorer la sécurité routière et d'autres problèmes de durabilité pour leurs résidents ainsi que réformer les processus d'achats afin de répondre aux besoins sociaux, y compris en matière de sécurité routière. Nous recommandons que le secteur public commence par montrer l'exemple, en démontrant comment ses propres organisations pratiquent la prévention de la sécurité routière dans le cadre de leurs activités de service public. Les organisations gouvernementales pourraient ensuite intégrer ces attentes dans leurs marchés publics, de sorte que toute organisation faisant affaire avec le secteur public soit censée pratiquer le même niveau de sécurité routière sur l'ensemble de son empreinte. Nous recommandons aux gouvernements de franchir une étape supplémentaire en clarifiant les attentes en matière de sécurité routière dans le cadre des mandats de santé et de sécurité au travail et des processus d'inspection et de vérification gouvernementales.

Le secteur financier exerce une forte influence sur les organisations par le biais des conditions préalables qu'il fixe pour les prêts et les investissements. Au cours des 20 dernières années, le secteur s'est organisé pour tirer parti de son contrôle, avec des initiatives telles que les Principes d'Investissement Responsable, qui établissent des attentes et des méthodes pour vérifier que les organisations recevant des fonds contrôlent pleinement leurs performances concernant les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). Un mouvement s'est amorcé en faveur de l'inclusion des facteurs de sécurité routière dans les décisions financières, avec par exemple les nouveaux critères d'évaluation adoptés par la Banque mondiale en septembre 2023, qui incluent des facteurs de sécurité routière détaillés dans l'évaluation des marchés publics internationaux. Reconnaisant l'importance de la sécurité routière pour la performance ESG, le groupe d'experts académiques recommande que le secteur financier définissent des attentes spécifiques et explicites en matière de sécurité routière comme conditions préalables au financement.

Quel que soit le type d'organisation, notre groupe d'experts académiques recommande l'utilisation d'outils efficaces comme les systèmes de gestion de la sécurité et des normes telles que ISO 45001 et ISO 39001. Les systèmes de gestion de la sécurité se sont avérés efficaces pour guider les organisations pour la mesure, l'amélioration et la communication des progrès en matière de sécurité routière tout au long de leur chaîne de valeurs. Nous recommandons également aux organisations d'établir et de maintenir une culture de la sécurité qui favorise la confiance nécessaire pour identifier et signaler les risques dans les opérations routières et systématiquement mettre en œuvre des améliorations.

Le secteur automobile étant essentiel au progrès, nous lui adressons des recommandations spécifiques, à la fois en tant que l'un des plus grands employeurs mondiaux, avec les obligations qui en découlent en matière de santé et de sécurité au travail, et en tant que propriétaire d'une vaste chaîne de valeurs de fournisseurs et de distributeurs qui crée une empreinte d'influence extraordinaire pouvant être mise à profit pour l'amélioration de la sécurité routière. En outre, nous soulignons l'importance pour le secteur automobile de faciliter les efforts des autres organisations en matière de santé et de sécurité au travail en fabriquant des véhicules utilitaires présentant les plus hauts niveaux de performance en matière de sécurité, dont des technologies qui facilitent les efforts d'autres organisations pour s'assurer que leurs véhicules seront utilisés en toute sécurité et dans le respect du code de la route.

Le groupe d'experts académiques n'est pas le premier à examiner la pertinence des exigences en matière de santé et de sécurité au travail pour la sécurité routière. Cependant, à la lumière du potentiel des nouvelles technologies de prévention des accidents, notre examen des possibilités dans le contexte de la réflexion actuelle sur les empreintes organisationnelles conclut ce qui suit:

- Les accidents de la route sont la cause la plus fréquente de décès accidentel sur le lieu de travail, soit 400 000 par an.
- Les employeurs ont la responsabilité de prévenir le risque de blessures sur le lieu de travail et sont censés utiliser ce contrôle en vertu des lois, des normes, des pratiques et de la responsabilité sociale.
- Il n'y a pas de différence de responsabilités des organisations pour les risques liés au travail à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de l'entreprise.
- Les pratiques de prévention sont extrêmement puissantes, et le simple fait de veiller au respect des règles de conduite de base est une première étape importante qui devrait être appliquée partout.

RECOMMANDATIONS DU GROUPE D'EXPERTS ACADÉMIQUES POUR LA 4E CONFÉRENCE MONDIALE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

	Sujet	Recommandations
1	La sécurité routière au travail, règles et pratiques en matière de sécurité	<p>Afin de prévenir les décès et les blessures dus à la circulation routière parmi les employés et les tiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les organisations privées et publiques devraient accorder une attention particulière à la sécurité routière dans la gestion systématique de leur environnement de travail, comme l'exige la loi sur la santé et la sécurité au travail (SST). • Le respect des meilleures pratiques en matière de sécurité routière devrait être une norme essentielle de SST et une responsabilité première de l'organisation. • Des activités de prévention devraient être mises en œuvre pour aborder les risques de sécurité routière dans l'ensemble de l'empreinte organisationnelle, puis mesurées et rapportées dans le cadre du contrôle de la conformité à la SST. <p>Le respect de la conformité devrait également être assuré par l'application du code de la route lorsque des infractions sont commises sur la voie publique, en appliquant à l'organisation des sanctions pour défaut de précautions adéquates par le biais des lois sur la SST.</p>
2	Les organisations gouvernementales donnent l'exemple et les villes montrent la voie	<p>Afin d'utiliser pleinement le potentiel des organisations gouvernementales pour améliorer la sécurité routière à l'échelle mondiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les gouvernements nationaux, les municipalités et l'Organisation des Nations unies devraient user de leur influence en tant que leaders et modèles, de leur pouvoir en tant que grands employeurs et de leur autorité en tant que régulateurs responsables de l'application des lois, pour faire progresser les actions de sécurité routière en suivant l'approche du Système Sûr. • Les villes, notamment, peuvent jouer un rôle essentiel en utilisant leur pouvoir d'innovation pour montrer comment la SST peut être un facteur clé de progrès en matière de sécurité routière. • Les autorités municipales, nationales et autres autorités compétentes devraient être explicites quant aux responsabilités des organisations en matière de sécurité routière dans le cadre de leurs obligations de SST. Les gouvernements devraient également être clairs quant à leur intention de contrôler régulièrement et de faire appliquer ces obligations. Les autorités municipales, nationales et autres administrations devraient utiliser la passation de marchés pour inciter à une meilleure performance en matière de sécurité routière dans les organisations avec lesquelles elles travaillent et dans le cadre de programmes et de projets qu'elles financent. <p>Le système des Nations Unies devrait servir de modèle en démontrant l'attention portée à la sécurité routière dans le cadre de la SST, en raison</p>

	de l'influence de l'ONU en tant que leader dans tous les pays quel que soit leur revenu.
<p>3</p>	<p>La sécurité routière dans les décisions financières</p> <p>Afin d'inciter les organisations à améliorer la sécurité routière, les acteurs financiers tels que les banques, les investisseurs, les compagnies d'assurance et les auditeurs devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exiger explicitement des entités qu'elles s'occupent activement de la sécurité routière dans leurs chaînes de valeurs comme condition préalable à leur participation financière. • Exiger spécifiquement que les organisations recevant des fonds d'investissement maintiennent un processus d'assurance comprenant le rapport de leur empreinte en matière de sécurité routière sur l'ensemble de leurs chaînes de valeurs, la définition d'objectifs de réduction des accidents et, si nécessaire, la mise en œuvre d'interventions fondées sur des données probantes afin de réduire ou d'éliminer les accidents graves. <p>Les initiatives financières collaboratives, telles que les PRI (Principes pour l'investissement responsable) et les PRB (Principes pour une banque responsable), devraient spécifiquement inclure la sécurité routière comme élément essentiel des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) qu'elles prennent en compte pour évaluer la durabilité des investissements et conseiller les investisseurs et les banques concernant l'évaluation des performances en matière de sécurité routière.</p>
<p>4</p>	<p>Les niveaux de sécurité les plus élevés dans les chaînes de valeurs des organisations</p> <p>Afin d'internaliser la responsabilité de la sécurité routière dans l'ensemble de leur chaîne de valeurs, de répondre aux exigences légales et de garantir le respect du code de la route en tant que norme minimale, les organisations publiques et privées devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appliquer un système de gestion de la sécurité tel que ISO 45001 ou ISO 39001. • Pour toute utilisation de la route liée aux opérations de leur chaîne de valeurs, acheter a minima des véhicules présentant les meilleures performances en matière de sécurité et assumer la responsabilité de la vitesse, de l'aptitude à conduire, de l'utilisation d'un équipement de protection approprié et du choix de l'itinéraire. <p>Rendre compte de leur empreinte, de leurs objectifs, de leurs actions et de leurs résultats en matière de sécurité.</p>
<p>5</p>	<p>Les organisations adoptent une culture de la sécurité</p> <p>Afin d'instaurer une culture de la sécurité qui aille au-delà du respect des règles, les organisations devraient introduire et entretenir un principe de priorité à la sécurité, selon lequel les employés peuvent s'attendre à l'environnement de travail le plus sûr :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encouragement des employés à identifier et à signaler les risques liés à la sécurité sans craindre de sanction ou de représailles afin que l'organisation mène une enquête et prenne des mesures correctives, en tenant compte, si possible, des suggestions des employés pour améliorer la sécurité des procédures et des produits. <p>Engagement et action de la direction de l'organisation pour adopter des politiques et des processus de communication transparente sur la performance en matière de sécurité, y compris le signalement des incidents de sécurité et la mise en œuvre de mesures de sécurité améliorées conformément au principe de priorité de la sécurité.</p>

6**Le secteur automobile soutient les niveaux les plus élevés de sécurité des véhicules au niveau organisationnel**

Afin de soutenir les efforts des organisations pour se conformer aux obligations en matière de SST, assumer la responsabilité de la sécurité routière sur l'ensemble de leur empreinte et bénéficier des avantages potentiels de véhicules plus sûrs dans le parc automobile mondial, le secteur automobile, y compris les constructeurs de véhicules et les équipementiers, devrait :

- Assumer la responsabilité de la sécurité routière dans l'ensemble de leur organisation, y compris la collecte de données, l'identification des problèmes, la mise en œuvre d'interventions fondées sur des données probantes et l'établissement de rapports sur les progrès accomplis.
- Fabriquer et commercialiser les véhicules les plus sûrs possibles à des fins commerciales et de flotte, y compris une gamme complète d'applications professionnelles et organisationnelles, allant des poids lourds aux deux-roues motorisés.
- Intégrer des technologies de sécurité dans les véhicules à usage commercial ou les flottes pour aider les organisations à s'assurer que leurs véhicules respectent toutes les règles de la circulation et protègent les tiers contre les blessures, telles que l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA), la prévention de la conduite avec facultés affaiblies, les systèmes de freinage d'urgence autonomes (AEB), la détection d'angle mort (BSD), les systèmes d'aide au maintien dans la file de circulation (LSS) et les systèmes de protection des usagers vulnérables de la route.
- Commercialiser des véhicules présentant le plus haut niveau de performance en matière de sécurité sur tous les marchés mondiaux.

Soumettre les véhicules commercialisés pour un usage commercial ou un parc automobile à des programmes de tests de consommateurs indépendants, afin de renseigner les acheteurs institutionnels sur la performance de leurs produits en matière de sécurité.