

**: CHAPITRE 8 :**

**Sécurité rouère**

**: NOTES :**

## **Sécurité routière**

Les statistiques internes confirment que le nombre de victimes des accidents de la route, morts et blessés, est très élevé pour les employés de CRS et les forces armées, surtout les cyclistes et les piétons. Cependant, la plupart des morts et des blessures dues à des accidents de la route sont tout à fait évitables. Il faut appliquer une gestion stricte de la sécurité routière pour inverser la tendance actuelle. C'est tout le personnel de CRS qui est responsable, pas seulement les chauffeurs. Les passagers des véhicules ont l'obligation de s'assurer que les mesures de sécurité routière sont appliquées. Si ce n'est pas le cas, ils doivent exprimer leurs préoccupations au chauffeur.

### **Morts et blessures dues à la circulation routière**

Le Rapport de l'OMS sur la prévention des blessures sur la route indique que le nombre de décès dus aux accidents de la route, qui dépasse déjà 1,2 millions par an, va augmenter dans le monde entier de 60% d'ici 2020. Bien qu'il doit continuer à baisser de 20% dans les pays à revenus élevés (du fait de l'amélioration de la sécurité routière, de l'application plus stricte des règles et de l'amélioration des technologies), il risque d'augmenter de 80% dans les pays à revenus moyens et bas. Les tendances indiquent aussi que les blessures sur la route seront la troisième cause de mortalité et de handicap d'ici 2020<sup>22</sup> (c'était la 9<sup>e</sup> en 1990). Les blessures sur la route sont un problème majeur de santé publique complètement évitable !

Les raisons principales de l'augmentation actuelle et attendue du nombre des blessés de la route dans les pays à revenus moyens et bas sont la croissance de la population, surtout dans les zones urbaines où les gens dépendent de plus en plus des véhicules motorisés pour leur transport, et une classe moyenne de plus en plus nombreuse qui devient plus mobile (donc capable de posséder et de conduire des véhicules motorisés privés). Le résultat est une augmentation rapide du nombre de véhicules qui n'est pas suivi d'une amélioration de la sécurité routière (infrastructures, véhicules en bon état, comportement des usagers de la route, maintien de l'ordre, etc.). Tous les usagers de la route sont concernés par la sécurité routière, pas seulement les usagers de véhicules motorisés. Par exemple, les jeunes piétons représentent 50% des victimes d'accidents de la route dans les pays à revenus bas et moyens.

La sécurité routière est l'un des principaux problèmes auxquels sont confrontées les sociétés en développement, les pays, justement, où nous travaillons, et c'est un problème critique pour les conducteurs, les passagers et les autres usagers de la route. Un nombre important de travailleurs humanitaires (internationaux et nationaux) sont impliqués dans des accidents de la route chaque année, ce qui cause des pertes importantes dans tout le secteur humanitaire et a des conséquences catastrophiques pour les personnes et leur famille. Les cadres doivent trouver des moyens créatifs pour protéger nos employés, nos biens et les personnes que nous cherchons à aider. Le besoin est particulièrement aigu en période d'urgence car le volume de la circulation dans les zones d'interventions

---

<sup>22</sup> Source : Murray, CJL, Lopez AD, eds. The global burden of disease : a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries and risk factors in 1990 and projected to 2020. Boston University Press, 1996.

augmente souvent de façon spectaculaire avec l'arrivée des agences humanitaires, des militaires et d'acteurs du secteur privé. Le résultat est trop souvent une augmentation des accidents de la route qui mène à des morts et des blessures inacceptables d'usagers de la route et à des pertes de ressources. CRS doit agir de manière responsable, surtout durant les situations d'urgence où il est sous le feu des projecteurs. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour participer à réduire les accidents de la route au niveau mondial, et les morts, les blessures et les pertes financières graves qui en résultent. Nous pouvons, et nous devons, montrer l'exemple.

La manière dont les gens conduisent est largement déterminée par divers facteurs de risque ; certains sont acceptables et certains sont contrôlables, mais beaucoup ne sont ni contrôlables ni acceptables. Pourtant, ces facteurs contribuent directement à la fréquence et à la gravité des accidents de la route. Quand ils planifient et quand ils autorisent des déplacements, les cadres doivent prendre en compte :

- **L'exposition** : la quantité de déplacements, les distances parcourues, le temps passé sur la route, le nombre et le type de véhicules utilisant l'infrastructure et la qualité de l'infrastructure.
- **Le comportement** : la compréhension qu'a le conducteur du code de la route et le respect de ses règles, sa connaissance de la circulation, son âge, son expérience, ses compétences et sa formation, sa vitesse et les manœuvres qu'il fait, sa consommation d'alcool ou de drogues, et sa perception et son acceptation des risques. Les conducteurs inexpérimentés, ou ceux qui conduisent sous l'influence de l'alcool ou de drogues, tendent à sous-estimer les risques, à prendre de mauvaises décisions sur la route, et ne font généralement pas preuve de considération pour les autres conducteurs, les usagers de la route et les piétons.
- **État de l'infrastructure** : qualité de la construction de la route, entretien et réparations, signalisation routière, obstacles, feux de signalisation ou ronds-points, insuffisance de passages ou passerelles piétons, manque de trottoirs ou de pistes cyclables. Les dommages aux routes durant les catastrophes naturelles et la nécessité d'accéder aux bénéficiaires de nos programmes peuvent mener à des décisions dangereuses.
- **Caractéristiques des véhicules** : ce sont des éléments autres que le type, comme : de vieux véhicules, souvent hors d'état de marche, sont conduits librement, mauvais systèmes d'inspection des véhicules, disponibilité et installation de pièces qui ne sont pas d'origine, entretien et réparations inadéquats, fonctionnaires corrompus qui ne peuvent pas ou ne veulent pas empêcher l'utilisation de véhicules dangereux, pneus et freins usés, manque d'éclairage, etc. Tous ces éléments sont des facteurs majeurs de risque aussi bien pour les poids lourds que pour les véhicules légers et sont les principales causes d'accidents de la route.
- **Autres facteurs** : la vulnérabilité et la prise de risque d'autres usagers de la route (par ex. les piétons, les cyclistes et les motards), les véhicules avec des normes et des capacités de protection des passagers insuffisantes (par ex. pas de ceintures de sécurité ni d'airbags), la non utilisation des dispositifs de sécurité quand ils existent (par exemple le port de la ceinture de sécurité et du casque, l'utilisation de sièges pour enfants, qui ne sont souvent pas obligatoires), une conception des routes qui sont « impitoyables » pour les erreurs des conducteurs ou des usagers de la route (par ex. barrières centrale ou au bord de la route insuffisantes, manque de passerelles pour que les piétons

puissent traverser les routes à grande circulation) et l'absence de bons soins médicaux d'urgence et post-traumatiques.

## CONCEPT

Pour la gestion de la sécurité routière, il faut :

- Recruter des chauffeurs sûrs et compétents, qui respectent les autres usagers de la route, surtout les piétons et les cyclistes.
- Connaître les règles de la sécurité routière, les respecter et le faire respecter, en particulier la conduite défensive (être vigilant tout le temps).
- Gérer le parc de véhicules de manière professionnelle (vérifications préventives et services réguliers d'entretien).
- Récompenser les chauffeurs prudents et mener des actions disciplinaires en cas d'accidents causés par une conduite dangereuse.
- Créer au niveau de l'agence une culture de sécurité routière, grâce à de multiples activités innovantes.

## PRATIQUE

### Mini étude de cas

Deux employés internes ont demandé à un chauffeur de CRS de les emmener à une réunion dans une Toyota Prado. Comme ils sont partis en retard, les employés ont demandé au chauffeur de se dépêcher pour qu'ils puissent arriver à l'heure. Le chauffeur a eu peur de discuter avec les employés par crainte des conséquences, a dépassé les limites de vitesse et a conduit de façon agressive pour arriver rapidement à destination. Sur un grand axe où les piétons étaient nombreux, un taxi roulant lentement a coupé la route du véhicule de CRS.

Le chauffeur de CRS a fait un écart pour éviter une collision, mais il a perdu le contrôle du véhicule, a dérapé jusque dans le fossé, et le véhicule s'est couché sur le côté, évitant de peu deux enfants qui partaient à l'école. Personne n'a été sérieusement blessé, mais les dommages au véhicule étaient de plus de 8 000\$. Plus tard, on s'est rendu compte que le véhicule avait dérapé parce que ses pneus étaient très usés et sous-gonflés et que les freins étaient usés et auraient dû être remplacés depuis longtemps.

Le calendrier d'entretien n'avait pas été suivi, le problème avait été signalé au gestionnaire de la flotte, mais aucune mesure n'avait été prise et le chauffeur n'avait pas fait la vérification quotidienne du véhicule ce matin-là. Qui est en tort ? Quel est l'impact sur l'image de CRS ? Qu'auraient été l'impact et le coût pour l'agence si les enfants ou n'importe quel autre piéton avait été fauché et blessé ou tué ? Est-ce qu'arriver à l'heure à une réunion justifie de tels risques ?

- Une vérification du véhicule doit être faite et documentée chaque jour par un chauffeur ou le gestionnaire de la flotte. L'état d'usure et le gonflage des pneus sont deux éléments qui doivent être vérifiés.

- Le calendrier d'entretien doit être respecté pour garantir que le véhicule puisse être utilisé en toute sécurité.
- Les chauffeurs doivent être encouragés à résister à la pression de désobéir au code de la route, à démontrer de bonnes techniques de conduite défensive et être récompensés pour cela.
- Les chauffeurs qui ont besoin d'une formation complémentaire seront formés par des institutions professionnelles ou par des programmes gérés à l'interne.

## EXEMPLE DE MEILLEURES PRATIQUES

### PROMOUVOIR UNE CULTURE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE À CRS :

S'il est important de mener des actions disciplinaires en cas de non respect des mesures de sécurité routière, il est encore plus important de promouvoir une culture de sécurité routière au niveau de l'agence. Voici quelques pratiques recommandées :

- Récompenser les chauffeurs quand ils appliquent des techniques de conduite défensive et qu'ils montrent un respect particulier pour les usagers vulnérables de la route.
- Rendre tous les employés responsables pour les incidents de sécurité routière.
- Se procurer et distribuer des posters, des brochures, etc. pour sensibiliser les employés aux questions de sécurité routière.
- Concevoir des outils pour tester les chauffeurs et des programmes de formation appropriés.
- Fournir des codes de conduite pour les chauffeurs et des guides pratiques pour la gestion de la flotte de véhicules.
- Organiser une animation divertissante sur la sécurité routière pour les enfants des employés.
- Peindre des slogans artistiques sur la housse de la roue de secours que l'on trouve à l'arrière de certains véhicules 4x4. Illustrer des messages positifs, comme : « *Ce véhicule respecte les piétons.* »
- Soyez imaginatifs et imaginez d'autres actions. Partagez les bonnes idées avec les autres bureaux de pays.

## PRINCIPAUX FACTEURS CONTRIBUANT AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE, AUX BLESSURES ET AUX MORTS

### Ne pas attacher sa ceinture de sécurité

- Les ceintures de sécurité réduisent le risque de blessures graves ou mortelles de 40% à 60%.
- Le port obligatoire de la ceinture a été l'une des grandes réussites de l'histoire de la prévention des blessures dans les accidents de la route et a sauvé de nombreuses vies.
- Les conducteurs des véhicules sont responsables de la sécurité de tous les passagers qu'ils transportent.

### Ne pas porter de casque sur les deux-roues

Les blessures à la tête sont la principale cause de décès chez les conducteurs de deux-roues

### Vitesse

La vitesse est un facteur clé, qui influe sur :

- La capacité à contrôler les véhicules.
- Le risque d'accidents.
- La gravité des blessures.

- Le niveau de dégâts matériels.

La probabilité pour un piéton de survivre à un choc avec un véhicule roulant à 30 Km/h est de 90% ; elle est de moins de 50% s'il roule à 45 Km/h et virtuellement nulle s'il roule à 80 Km/h.

### **Configuration du véhicule**

Certaines régions ont institué une politique interdisant aux véhicules de CRS d'avoir des pare-buffles. Les pare-buffles sont les extensions métalliques qui renforcent le pare-choc avant et le radiateur du véhicule et ils sont parfois utilisés pour monter les antennes HF. Les pare-buffles protègent les véhicules mais sont extrêmement dangereux pour les piétons en cas de choc. Il existe des pare-chocs prolongés destinés à monter des treuils, mais ils ne doivent pas comprendre de pare-buffle.

### **Conduite altérée**

La consommation d'alcool et l'utilisation de substances interdites augmentent beaucoup la probabilité d'accidents occasionnant des morts ou des blessures graves. Des études dans des pays à bas revenu et à moyen revenu ont montré qu'entre 33% et 69% des conducteurs victimes d'un accident mortel avaient de l'alcool dans le sang.

### **Utilisation de téléphones portables**

Les conducteurs utilisant un téléphone portable courent un risque six fois plus élevé d'accident. Les recherches ont montré que **les personnes qui parlent au téléphone en conduisant sont plus dangereuses que les conducteurs ivres ; les installations mains-libres ne réduisent pas les risques de façon significative.**

### **Fatigue du conducteur**

Les facteurs contribuant à la fatigue et aux accidents sont : conduire de longues distances, sous pression, sur des routes monotones ou inconnues, après avoir consommé de l'alcool, dans des conditions météorologiques extrêmes, durant des heures où on devrait dormir, après une mauvaise nuit et durant certaines périodes de la journée (comme l'après-midi) quand le conducteur se sent normalement somnolent. Les conducteurs doivent faire une halte de 10-15 minutes toutes les 2 heures et quand c'est possible, faire de petites siestes. Les chauffeurs ne doivent jamais avoir à conduire plus de 10 heures sur une journée et doivent avoir une journée de congé pour 6 jours de travail, si possible.

### **MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE – GÉNÉRALISER LA CONDUITE DÉFENSIVE**

Pour conduire de manière défensive, les conducteurs ne doivent pas seulement respecter le code de la route, mais aussi prendre en compte le fait que les autres conducteurs peuvent conduire dangereusement. Donc :

- Attendez-vous à l'inattendu !!!
- L'important, ce n'est pas d'arriver vite, c'est d'arriver.
- Vérifiez que les pneus sont en bon état et bien gonflés.
- Testez les freins avant d'aller dans la circulation.

- Prévoyez toujours que les autres véhicules ou les deux-roues peuvent dévier brusquement sans prévenir.
- Prévoyez toujours que les piétons (surtout les enfants) ou des animaux peuvent tout à coup traverser la route ou aller sur une voie de circulation.
- Faites attention aux conducteurs des véhicules en stationnement qui peuvent ouvrir leur porte du côté de la circulation.
- Utilisation de deux-roues :
  - N'utilisez pas de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup>.
  - Portez un casque, il protège très efficacement contre les blessures à la tête.
  - Les phares doivent être utilisés dans la journée.
- Tous les passagers du véhicule portent des ceintures de sécurité.
- Respectez les limitations de vitesse et adaptez votre vitesse à l'état de la route et aux conditions météorologiques.
- Sachez que les risques augmentent quand il pleut. Réduisez votre vitesse en conséquence, augmentez la distance de sécurité avec les autres usagers de la route et prévoyez que la route peut être glissante.
- Évitez de traverser rapidement une étendue d'eau. Vos freins peuvent être saturés et ne pas fonctionner pendant un moment.
- Faites particulièrement attention quand vous traversez des villages ou sur des routes où les piétons utilisent sur la chaussée.

### **Il est interdit de conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues.**

- Il est interdit de prendre des médicaments psychotoniques ou des drogues et de conduire.
- Ne roulez pas trop près du véhicule devant vous. Maintenez toujours une distance de sécurité (c'est-à-dire qu'il faut être au moins à deux secondes de la voiture précédente), et gardez autant d'espace que possible sur le côté entre votre véhicule et, par exemple, un véhicule à l'arrêt ou n'importe quel obstacle qui pourrait cacher quelqu'un qui traverserait la route.
- Évitez d'être serré de trop près. Vous devriez pouvoir voir les phares de la voiture derrière vous dans votre rétroviseur. Si vous avez l'impression que la voiture derrière vous roule trop près, mettez votre clignotant et mettez-vous sur le côté pour permettre à l'autre conducteur de passer.
- Les conducteurs ne doivent jamais conduire avec le pied sur le frein. Les conducteurs qui vous suivent risquent de ne pas savoir ou de ne pas être prêts quand vous donnerez un coup de frein volontaire ou pas.
- **On n'utilise pas de téléphone portable ni d'autres moyens de communication en conduisant (même en mains-libres).**
- S'ils doivent conduire la nuit, les conducteurs de CRS allumeront leurs phares et les garderont allumés depuis ½ heure avant le coucher du soleil et les éteindront au lever du soleil.
- Même si vous avez priorité, ne partez pas du principe que les gens vont la respecter. Même si le feu est vert ou si vous arrivez à un croisement où vous avez priorité, ralentissez toujours et regardez dans les deux directions pour vérifier que la route est libre. Soyez prêt à réagir à l'inattendu.
- Si vous voulez doubler une voiture, suivez les règles suivantes :
  - Si vous n'êtes pas sûr que vous avez le temps de doubler, ne prenez pas de risques.



- Assurez-vous que vous avez le droit de doubler.
- Soyez absolument sûr qu'il n'y a pas de voitures dans l'autre sens.
- Ne doublez pas quand vous arrivez près d'un virage ou du haut d'une côte.
- Regardez bien dans tous les rétroviseurs avant de changer de voie.
- Regardez derrière vous au cas où il y aurait un véhicule qui veut vous doubler.
- Faites attention aux angles morts. Une fois que la voie est libre, mettez votre clignotant pour indiquer que vous allez doubler.
- Passez sur la voie de gauche et accélérez pour doubler la voiture devant vous.
- Une fois que vous voyez le véhicule que vous avez doublé dans le rétroviseur, rabaissez-vous. Si vous devez vous rabaisser rapidement devant le véhicule que vous avez doublé pour éviter des voitures arrivant en face, vous n'auriez pas dû le doubler.

### **EMBAUCHER DES CHAUFFEURS**

C'est la norme à CRS d'utiliser des chauffeurs, surtout pour les voyages sur le terrain. L'utilisation d'un chauffeur local a des avantages car il connaît bien les routes locales, les langues locales et des bases de mécanique. CRS doit embaucher des chauffeurs professionnels. L'utilisation d'un chauffeur permet aux employés de se reposer pendant qu'ils voyagent. Il faut donc veiller à recruter des chauffeurs qualifiés qui ont toutes les compétences et aptitudes nécessaires pour garantir une bonne sécurité à leurs passagers, aux autres usagers de la route et à eux-mêmes.

Au moment du recrutement, les chauffeurs doivent être testés sur :

- Leurs connaissances du code de la route généralement accepté et des règles locales de la circulation.
- La mécanique de base, pour pouvoir faire l'inspection quotidienne des véhicules et de petites réparations ou entretien.
- Les compétences pour la conduite et le comportement au volant : vérifier que les candidats respectent les autres usagers de la route, qu'ils gardent une bonne distance de sécurité, une vigilance visuelle et qu'ils appliquent toutes les autres règles de la conduite défensive.
- Une bonne vision, certifiée par un ophtalmologue.
- Enfin, vérifiez que vous embauchez des chauffeurs qui ont un permis de conduire valide.

NOTE : les tests de conduite doivent être plus ou moins standardisés et documentés. On trouvera dans le Chapitre 11, Formulaires et graphiques, un exemple de carte de notation pour un test de conduite.

### **Personnel autorisé à conduire**

Certains employés et les conjoints des employés internationaux peuvent être autorisés à conduire. Les enfants des employés internationaux ne sont jamais autorisés à conduire des véhicules de CRS. Tous les conducteurs de véhicules doivent avoir un permis de conduire valable, être testés sur leurs compétences en conduite et sur leur comportement au volant et être approuvés par le Représentant résident ou le Directeur régional.

## **GESTION DU PARC**

### **Élaborer des politiques d'utilisation des véhicules**

Les politiques et procédures locales doivent être cohérentes avec les politiques de CRS, être mises par écrit et distribuée à tous les usagers des véhicules.

### **Concentrez-vous sur la sûreté et la sécurité routière**

dans tous les tests, les formations et les sessions de suivi avec les chauffeurs et les utilisateurs. Tous les tests et les autorisations de conduire des équipements de CRS doivent être documentés par écrit dans le dossier personnel du chauffeur. Tous les conducteurs doivent signer un formulaire de dégageant de responsabilités pour conduire des véhicules de CRS (Cf. Chapitre 11, Formulaires et graphiques). Les éléments à évaluer comprennent, entre autres :

- La sûreté générale sur la route et la connaissance des lois locales.
- La sensibilisation à la sécurité.
- La connaissance des infrastructures locales et de la circulation.
- La capacité d'ajustement à des routes et des conditions météo diverses.
- La conduite défensive.
- L'attitude (non-agressive).
- Le respect des lois locales et des politiques de CRS.
- La responsabilité pour la sûreté et la sécurité des passagers et des biens (par ex. vérifier que tous les passagers portent leur ceinture de sécurité).
- Une connaissance générale des véhicules de CRS.
- Un niveau minimal de connaissances en mécanique (par ex. changer un pneu, vérifier les niveaux de liquides).
- La capacité de faire face aux accidents de la route.
- Les relations avec les autorités.
- Le comportement aux contrôles.
- Les compétences générales en conduite.

### **Préparer un plan d'entretien pour tous les équipements**

Les fabricants d'équipements motorisés fournissent des directives spécifiques pour l'entretien. En général, il faut les respecter scrupuleusement pour bénéficier des garanties et permettre un bon fonctionnement du véhicule. Dans certains cas, les directives du fabricant sont trop libérales pour les conditions dans lesquelles les équipements sont utilisés. Il est de la responsabilité du Gestionnaire Du parc et de son superviseur de préparer des calendriers d'entretien qui respectent les directives du fabricant et sont appropriés à l'environnement d'opération. Les calendriers peuvent être révisés quand c'est nécessaire et approprié. Tout l'entretien et toutes les réparations seront documentés dans un dossier d'équipement créé pour chaque véhicule.

### **Inspections quotidiennes**

Un entretien régulier et des réparations régulières des équipements roulants sont d'une importance capitale, aussi bien pour éviter des accidents de la circulation que pour éviter des dommages aux

équipements. Conduire des véhicules de CRS n'est pas un droit, c'est un privilège. De ce fait, l'utilisation de véhicules de CRS comporte des responsabilités particulières pour l'utilisateur.

Le premier utilisateur du véhicule de la journée fera une inspection du véhicule (un exemple de format d'inspection quotidienne des véhicules est fourni dans le Chapitre 11, Formulaire et graphiques). Quand vous louez des véhicules avec chauffeur, vérifiez que les chauffeurs sont formés aux protocoles et aux comportements de conduite de CRS et qu'ils font des inspections journalières. Les éléments devant être inspectés incluent (la liste n'est pas complète) :

- La propreté générale du véhicule.
- Le niveau de carburant (vérifier que le réservoir est toujours plein au moins à 50%).
- Niveaux de l'huile à moteur, du liquide de freins, du liquide de refroidissement, du liquide des lave-glaces.
- Usure et pression des pneus (y compris la roue de secours). Les sculptures doivent avoir un minimum de 3 mm, sans aucun autre dommage visible. Tous les véhicules doivent comporter un manomètre.
- Les boulons des roues sont tous présents et serrés.
- Sur les moteurs diesel, vider éventuellement le décanteur à eau.
- Les phares avant, arrière, les clignotants et autres feux fonctionnent tous normalement.
- Le klaxon fonctionne normalement.
- Des fuites de liquide (vérifier sous le véhicule).
- Les outils et l'équipement (cric et manivelle, démonte pneu, démonte roue, lampe torche, extincteur, clés et autres outils, triangles de sécurité, trousse de premiers soins).
- Les portes, fenêtres et rétroviseurs se ferment et fonctionnent normalement.
- Ceintures de sécurité en état de marche installées pour tous les passagers du véhicule. Chaque passager de la moto a un casque, des chaussures fermées (pas des sandales), un pantalon long et une chemise (de préférence une veste).
- Documents du véhicule (carte grise, papiers d'assurance, permis de conduire, livre de bord du véhicule).
- Démarrer le moteur : chauffe normalement, pas de bruits ni d'odeurs inhabituelles, pression de l'huile OK, la batterie se charge, pas de voyant de surchauffe ni d'autres avertissements.
- Freins (vérifier le frein à main ; tester les freins en roulant, mais avant d'entrer dans la circulation).
- Suspension OK, ni trop raide, ni trop « molle. »
- L'embrayage est ferme, les vitesses passent normalement, pas de bruits inhabituels venant du changement de vitesse, de la transmission ni de la boîte de transfert.
- Le système 4X4 fonctionne normalement.
- Tous les passagers ont attaché leur ceinture avant que le véhicule ne démarre.

### **Livres de bord des véhicules**

Les conducteurs ont la responsabilité de remplir complètement le livre de bord de véhicule après chaque déplacement du véhicule et quand ils prennent du carburant. Le cas échéant, un passager

apposera ses initiales à côté de l'écriture sur le livre de bord. Il est important que toutes les écritures soient lisibles et que le DSPN (Numéro de fonds et de projet) soit noté pour chaque déplacement. Si le véhicule est utilisé pour raisons personnelles, cela doit être noté dans la colonne DSPN.

### Chargement

CHARGEMENT MAXIMAL POUR UN TOYOTA LAND CRUISER		
TYPE DE ROUTE	PICK-UP	BREAK
Route et bonne piste	800 kg	700 kg
Mauvaise piste	600 kg	500 kg

### EN CAS D'ACCIDENT DE LA ROUTE

Les procédures et les répercussions des accidents de la route varieront d'un pays à l'autre. Les employés de CRS devront se fier à leur jugement, mais essayer de suivre les directives ci-dessous :

- 1. Arrêtez-vous et aidez. 2. Évacuez les victimes dans l'établissement médical le plus proche, si le transport du ou des blessé(s) ne présente pas de risques. 3. Informez le CR, le Chef de bureau ou le Responsable de la sécurité le plus tôt possible.
- Ne vous arrêtez pas s'il y a un risque que la foule ne devienne violente. Informez le CR ou le chef de bureau, allez au commissariat de police le plus proche et revenez éventuellement avec une escorte.
- Ne reconnaissez pas votre responsabilité dans l'accident.
- Assurez-vous que les blessés reçoivent des soins médicaux.
- Prenez des photos du site de l'accident si possible. Documentez en photos tous les dommages éventuels au véhicule de CRS.
- Notez les numéros minéralogiques des autres véhicules impliqués dans la collision.
- Faites un rapport d'accident sur le site ou à la police. Demandez des copies des rapports de police.
- Si le véhicule est confisqué, fermez les portes et les fenêtres, enlevez tous les documents et prenez les clés. S'il y a un multi-lock, utilisez-le.
- Préparez un rapport écrit d'incident pour CRS.

### VOYAGER DANS DES ENVIRONNEMENTS DANGEREUX

#### Sécurité des voyages par la route

- Prévenez les autorités locales des mouvements de CRS.
- Procurez-vous des informations récentes avant de partir.
- Informez la base de CRS de l'itinéraire et des passagers qui voyagent (système de suivi).
- Limitez les déplacements quand la situation est tendue.
- Ayez toujours quelqu'un pour surveiller le véhicule (chauffeur, gardes).
- Pas de déplacement de nuit en dehors des villes principales.
- Quand vous voyagez à l'extérieur des villes, déplacez-vous si possible en convois d'au moins deux voitures, surtout pour aller dans des lieux isolés ou dans des environnements opérationnels tendus.

#### Évacuation

- Il y a toujours des véhicules disponibles pour une évacuation.

- Prévoyez un kit d'évacuation dans chaque véhicule.
- Réévaluez régulièrement les plans de voyage pour l'évacuation.
- Gardez un contact radio permanent avec la base.
- Conduisez lentement.
- Vérifiez que tout le monde est présent sur l'itinéraire.

### **Convois**

- Roulez avec un véhicule de CRS au début et à la fin du convoi.
- Établissez l'itinéraire avant le départ, estimez la durée sur les cartes, prévoyez une route alternative et donnez des instructions aux chauffeurs.
- Avant le départ, vérifiez que tous les véhicules sont en bon état de fonctionnement.
- Prenez assez de carburant pour toute la distance, plus 25%.
- Identifiez tous les véhicules avec des drapeaux et des emblèmes de CRS.
- Sachez exactement ce que transporte chaque véhicule.
- Tous les membres du convoi doivent avoir leurs papiers.
- Établissez des communications radio au moins entre le premier et de dernier véhicule.
- Un véhicule doit avoir un contact radio permanent avec la base de CRS.
- Allumez les phares.
- Distances : au moins 30 m entre chaque véhicule, au maximum 100 m.
- Les véhicules ne doivent jamais être séparés. Maintenez un contact visuel avec tous les véhicules du convoi.
- Enlevez l'identification des camions loués à la fin du voyage.

### **Barrages routiers**

- Leur emplacement doit être connu des passagers et de la base de CRS (indiqués sur les cartes).
- Réduisez la vitesse le plus possible quand vous en approchez.
- La nuit, éteignez les phares lors de l'approche finale et en même temps, allumez les lumières intérieures pour permettre de bien voir les passagers.
- Arrêtez les contacts radio.
- Arrêtez-vous quand on vous le demande ou à la barrière, si on ne vous a pas donné d'ordres oraux.
- Restez calme et poli.
- Un seul représentant du groupe doit être en contact avec les autorités.
- Refusez poliment de donner de l'argent.
- Ne soulevez aucune objection pour la vérification des bagages.
  - Si des véhicules arrivent derrière vous, informez le contrôle du numéro des véhicules du convoi.
  - Prenez contact avec la base par radio après le passage de tous les véhicules.

### **Mines terrestres**

Cf. Chapitre 10, situations dangereuses

## **Check-list pour le véhicule**

### **Suggestions d'équipement**

- Extincteur au peroxyde d'hydrogène.
- Trousse de premiers soins.
- Lampe torche et piles de rechange.
- Roue de secours et outils de base.
- Pompe à pied.
- Triangle de détresse et fusées (si on en dispose).
- Câbles de démarrage.
- Jerrycan de carburant (pour long voyage/évacuation).
- Eau potable (pour long voyage/évacuation).
- Équipement pour dégager le véhicule de la boue, du sable, de la neige (selon les besoins, par ex. des pelles, un câble de 10-20 m x 5 mm, ou courroie de remorquage).

### **Documents**

- Itinéraire et, éventuellement, copies de l'autorisation écrite de voyage, si elle est nécessaire.
- Formulaire de dégagement de responsabilité pour tous les passagers n'appartenant pas à CRS.
- Déclaration de mission de CRS dans la langue locale.
- Livre de bord du véhicule.
- Tous les papiers du véhicule (copies : importation, enregistrement, taxes, assurance, immatriculation).
- Cartes (indiquant : routes minées, contrôles, itinéraire d'évacuation, etc.).
- Liste de fréquences radio et d'indicatifs d'appel.
- Liste de contacts d'urgence (par ex. hôpital, consulat, police, etc.).

### **LIENS / RESSOURCES EN LIGNE**

Global Road Safety Partnership (GRSP) : <http://www.grsproadsafety.org/>

Organisation mondiale de la santé, publications en lien avec la sécurité routière et la prévention des blessures :

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

Cf. Chapitre 11, Formulaires et graphiques, pour des exemples de :

- Check-list pour l'inspection des véhicules.
- Fiche de notation d'examen de conduite.
- Formulaire de limitation de responsabilité – Utilisateurs autorisés des véhicules de CRS
- Formulaire d'autorisation de conduire les véhicules de CRS
- Autocollant « Pas de passagers »
- Autocollant « Pas d'armes à feu »