

# objectif sécurité



## SPORTS DE NEIGE

Le bpa et ses partenaires lancent un programme prioritaire

## JOURNÉES DE SPORTS D'HIVER STOP RISK

Quand prévention rime avec plaisir

## INSTALLATIONS DE SKATE DANS LA COMMUNE

Bien construites et bien fréquentées

# Sommaire

## EN CHIFFRES

Vitesse souvent mortelle 3

## DOSSIER SPORTS DE NEIGE

Accidents de sports de neige:  
le bpa et ses partenaires font front commun 4

Campagne: Casque et respect sur les pistes 6

Pour ou contre le port du casque sur les pistes?  
Les avis de Fränk Hofer et de Paul-Victor Amaudruz 7

Journées de sport STOP RISK:  
Quand prévention rime avec plaisir 8

Matériel: Fixations réglées... 3, 2, 1 skiez! 10

## SUR LE TERRAIN

Commune:  
Patch donne la leçon – Prévention des morsures de chiens 11

Un skate park au cœur de la cité 12

Chevalier de la route: «On me parle souvent de ma distinction» 14

## NOTRE CAMPAGNE

Les tests de casques reprennent le chemin des pistes! 16

## IMPRESSUM

**Editeur:** bpa – Bureau de prévention des accidents, Hodlerstrasse 5a, CH-3011 Berne, info@bpa.ch, www.bpa.ch, tél. +41 31 390 22 22

**Changements d'adresses:** abo@bpa.ch

**Rédaction:** Magali Dubois (bpa), Ursula Marti (wortreich gmbh), Natalie Rüfenacht (bpa)

**Adresse de la rédaction:** Ursula Marti, wortreich gmbh, case postale 7922, CH-3001 Berne, objectif@bpa.ch, tél. +41 31 305 55 66

**Traduction:** Pierre-Alain Chopard, Bienne

**Illustrations et photos:** pages 1, 4, 6, 9, 13 (Buchser): bpa; pages 2, 7 (Hofer), 10, 12, 14: Iris Andermatt; page 7 (Amaudruz): Nicolas Genoud; page 11: Andrea Ganz; pages 5, 8, 13 (Sur le vif), 15: photos mises à disposition

**Mise en page:** Partner & Partner, Winterthour **Impression:** UD Print AG, Lucerne

**Tirage:** Allemand: 9200, Français: 3300, Italien: 1100. Parution trimestrielle.

© L'utilisation et la citation d'articles ne sont possibles qu'avec l'accord de la rédaction et moyennant l'indication exacte des sources.

## EDITORIAL



### Un engagement résolu pour la sécurité

Le nouveau programme prioritaire visant à accroître la sécurité dans les sports de neige se caractérise par sa visée intégrative: associant l'ensemble des partenaires – remontées mécaniques, formateurs de moniteurs et prestataires de cours, services de sauvetage des pistes, médecins, SKUS et assureurs – il les engage tous à tirer à la même corde que le bpa. Il recense les domaines d'accidents selon les méthodes les plus récentes, il prend en compte les circonstances et les nouvelles tendances et examine les mesures de prévention possibles sous l'angle de leur efficacité ainsi que de leur rapport coût/utilité et de leur acceptation. On attend avec impatience les résultats que les spécialistes dégageront de leur étude. Dans l'état actuel, on en sait déjà beaucoup, et nombre de principes de sécurité sont connus. Outre les règles de comportement édictées par la FIS, il y a bien sûr le port du casque de sécurité. Vous rencontrerez souvent cet accessoire de protection si précieux dans ce numéro. Nous vous expliquerons aussi comment des entreprises peuvent faire un travail de prévention qui ne soit pas qu'une sèche énumération de préceptes, mais qui prenne corps dans des événements vécus suivis d'effets réels.

La rubrique SUR LE TERRAIN vous livrera à nouveau quelques hauts faits de la prévention des accidents faisant la part belle aux interventions courageuses devant un grave danger encouru.

Au nom de l'équipe de rédaction, je vous souhaite une bonne lecture et forme mes vœux les meilleurs: puissiez-vous passer dans l'année nouvelle sans accident – sur les pistes ou ailleurs.

**Ursula Marti**

# Vitesse souvent mortelle

**FORUM DU bpa** L'excès de vitesse est la cause d'accident la plus fréquente puisqu'il est à l'origine du tiers de tous les accidents. Un séminaire commun du Conseil européen de la sécurité routière et du bpa a engagé la discussion sur les mesures susceptibles de réduire les vitesses.

«Actuellement, la route tue chaque jour 3300 personnes dans le monde. Et un décès sur trois est à mettre au moins en partie sur le compte d'une vitesse excessive.» C'est par ces constats alarmants que Raphael Denis Huguenin, psychologue du trafic au bpa, a ouvert le forum commun au Conseil européen de la sécurité des transports ETSC et au bpa. consacré à la vitesse. Il est donc urgent d'agir. Mais quelles mesures concrètes peut-on adopter?

Selon l'orateur principal, M. Huguenin, on déplorerait beaucoup moins de cas de décès et de blessés graves si tous les usagers se tenaient aux limitations de vitesse en vigueur. Il serait toutefois encore plus important d'adapter les limites aux conditions réelles du trafic. Il est donc urgent de prendre des mesures de

prévention structurelle, comme d'indiquer une vitesse adaptée à un tronçon déterminé ou de s'assurer que les conducteurs connaissent aussi la limitation autorisée. Un expert autrichien, Klaus Machata, a pour sa part plaidé en faveur d'une meilleure lisibilité de la route – qui doit rendre largement superflues les limitations de vitesse signalées – et aussi de systèmes d'assistance intelligents ISA à la conduite, qui affichent en permanence la limitation courante dans le véhicule.

Par ailleurs, les spécialistes sont tombés d'accord pour reconnaître la nécessité de mesures de prévention comportementale, telles que la surveillance du

trafic et l'intensification de l'éducation routière, susceptible d'améliorer l'acceptation des mesures de sécurité. La formation de base devrait insister encore davantage sur la problématique de la vitesse.

Monsieur Stephen Strading, du Royaume Uni, a comparé les diverses catégories de conducteurs qui commettent des excès de vitesse et, parlant du petit groupe dangereux des incorrigibles «fous de la vitesse», a fait ce constat: «Ces personnes ont besoin d'aide!» **um**

Pour accéder aux exposés: [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch) (→ Cours et séminaires → Forum du bpa 2008)

3300

## ZOOM

### Régime 30/50 selon le modèle du bpa: le point de la situation

Il y a cinq ans que le bpa a lancé son modèle de régime de vitesses 50/30 km. La finalité est de réduire les vitesses à l'intérieur des localités et du même coup de mettre en valeur l'espace routier. Le bpa entend maintenant évaluer les effets de ce programme 50/30. La première étape a consisté à enregistrer le nombre de mises en œuvre du modèle.

Les chercheurs ont constaté que si un grand nombre de zones 30 ont vu le jour en Suisse, avec à la clé des transformations de plusieurs traversées de localité, le concept complet du bpa n'a que peu de réalisations à son actif. Ce modèle comporte en effet, en plus des zones 30 km, des traversées de localités remodelées où la vitesse de 50 km/h est

autorisée. Gianantonio Scaramuzza, qui dirige le projet, conclut la première partie du travail de recherche par la réflexion suivante: «Il ne sera possible d'évaluer valablement l'effet du modèle du bpa que sur la base d'un plus grand nombre de réalisations. Et pour encourager celles-ci, nous devons mieux faire connaître les avantages du modèle.» **um**

# Le bpa et ses partenaires font front commun

**COLLABORATION** Quoi de plus efficace, pour la prévention, que d'allier théorie et pratique? Avec son programme prioritaire Sports de neige, le bpa ouvre la voie.



De belles perspectives pour les amateurs de sports de neige: la sécurité est au cœur d'un nouveau programme prioritaire du bpa.

Depuis plusieurs années, le bilan annuel des accidents de sports de neige s'élève environ à 70000 cas par an, avec des fluctuations minimales. Pas d'augmentation notable donc, mais pas de baisse sensible non plus. De là à tirer la conclusion que la prévention ne porte pas ses fruits, il n'y aurait qu'un pas. Mais ce serait réduire une question épineuse à une explication simpliste, comme l'explique Fränk Hofer, responsable de la section

Sport au bpa et initiateur du programme prioritaire: «Le nombre de week-ends ensoleillés, la qualité de la neige, les changements dans les comportements des skieurs, l'évolution démographique, pour ne citer que quelques paramètres, ont tous un poids plus ou moins significatif dans la balance».

En tout état de cause, en raison de leur fréquence et de leur gravité, les accidents de sports de neige constituent une prio-

rité pour le bpa. Ils font partie d'un «programme prioritaire» qui comporte les objectifs principaux suivants:

- faire le point sur la prévention telle qu'elle est pratiquée dans notre pays et sur son efficacité
- mettre en lumière les facteurs de risque les plus importants et les mesures à prendre pour les éliminer
- mettre en œuvre les mesures de manière systématique et coordonnée en impliquant l'ensemble des partenaires
- évaluer le processus et l'impact des mesures.

## Une passerelle entre théorie et pratique

En Suisse, nombreuses sont les parties intéressées par la question des accidents de sports de neige: qu'on parle des organisations en charge de la prévention, des remontées mécaniques, des écoles de ski, ou encore, des magasins de sports, tous souhaiteraient voir une embellie de la situation dans les statistiques des accidents. En participant au groupe d'experts conduit par le bpa, ces derniers ont l'opportunité de façonner ensemble la

### Pour en savoir plus

Le bpa dispose d'une vaste palette de publications sur la question des accidents de sports de neige. Elles peuvent toutes être obtenues via le site [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch), sous la rubrique «commandes», avec le mot clé «sports de neige».

prévention de demain. A ce jour, ledit groupe compte des représentants de 10 organisations différentes. «Nos réflexions s'appuient d'une part sur les données scientifiques du bpa et internationales, d'autre part sur les expériences des gens de terrain», souligne Fränk Hofer. Autrement dit, une combinaison optimale qui tient compte aussi bien de la théorie que de la pratique.

### Les facteurs de risque sous la loupe

Clé de voûte du programme prioritaire, l'identification des facteurs de risque sert de base à la définition de mesures concrètes de prévention. Jusqu'ici, le groupe d'experts a retenu 26 de ces facteurs, parmi lesquels, par exemple, le danger de chute des télésièges, le non-port du casque ou encore le mauvais réglage des fixations. A chaque facteur de risque correspond un potentiel de réduction du nombre de blessures et d'accidentés. Il s'agit de répondre à un certain nombre de questions afin de dégager les priorités: la mesure pour éliminer le facteur de risque a-t-elle des chances d'être acceptée par les usagers des pistes? Quel en est le rapport coût/utilité? Au bout du compte, chaque partenaire pourra participer concrètement au programme de prévention selon ses propres moyens d'action. Nul doute que ces efforts coordonnés permettront de donner une ampleur nouvelle à la prévention des accidents de sports de neige et de combler des lacunes le cas échéant.

Magali Dubois

## «La recherche est essentielle»

Membre du groupe d'experts, **Georg Ahlbäumer** est médecin-chef à la clinique Gut de Saint-Moritz, spécialisée dans la chirurgie post-accidents. Ses impressions au sujet du programme prioritaire Sports de neige du bpa.



*Objectif sécurité: Georg Ahlbäumer, vous représentez notre pays dans la société internationale de sécurité dans les sports de neige. Quel est le niveau de la prévention suisse par rapport à ce qui se fait ailleurs?*

Le terrain de la prévention est occupé avant tout par le bpa et la Suva dont les activités sont à la fois efficaces et complémentaires. En comparaison internationale, la Suisse me paraît donc plutôt bien placée. Néanmoins, afin d'agir le plus efficacement possible, nous devons établir une typologie des accidents. Comment et pour quelles raisons exactes se déroulent-ils? Contrairement à la circulation routière, où la police établit un rapport suite à l'accident, nous ne disposons pas de telles sources d'informations. Actuellement, les connaissances progressent dans ce domaine grâce au groupe d'experts, c'est l'une des grandes forces de la collaboration mise en place par le bpa avec son programme prioritaire.

*Quel est l'importance de la recherche dans vos réflexions?*

Les résultats de recherche, suisses et internationaux, ont une importance

majeure; ils nous surprennent parfois, en allant à l'encontre d'idées reçues. On a longtemps pensé que les skieurs et snowboarders étaient plus susceptibles de se blesser le matin, lorsqu'ils n'étaient pas «chauds». Or, la recherche a démontré que la majeure partie des accidents se déroule l'après-midi entre 14h et 16h. Ce genre de connaissance permet de mieux calibrer les mesures de prévention.

*Quelle influence le programme prioritaire pourra-t-il avoir à large échelle?*

Que tous les partenaires tirent à la même corde est gage d'efficacité: on évite les doublons dans la mesure où chaque partenaire contribue à combler les lacunes d'un programme coordonné selon ses moyens et ses compétences. A terme, s'il fait ses preuves, le programme prioritaire pourrait induire de nouvelles réglementations étatiques, ou pourquoi pas, une collaboration avec l'industrie pour développer des produits toujours plus sûrs. **md**

# Casque et respect sur les pistes

**CAMPAGNE DE PRÉVENTION** Parallèlement au programme prioritaire Sports de neige, le bpa a lancé fin 2007 une nouvelle campagne de sensibilisation dont la deuxième saison battra son plein dès début décembre. Coup de projecteur sur la mouture 2008–2009.

Si le matériel de protection, et le casque en particulier, occupent toujours une place prépondérante dans la campagne du bpa, le message de prévention de la nouvelle vague fait également place au respect: «Nous nous adressons avant tout aux 18–30 ans, un public plus enclin que d'autres à adopter un comportement risqué, pas encore habitué à porter le casque systématiquement, et donc plus fréquemment impliqué dans les accidents», relève Andrea Kammermann Häberli, responsable de campagne. Par ailleurs, les traditionnelles journées «Test de casque» auront à nouveau lieu cette année, avec, entre autres, quatre rendez-vous en Suisse romande (agenda complet en page 16): «L'évaluation sur la première vague de la campagne l'an dernier a montré que nos messages de prévention étaient net-

tement moins connus en Suisse romande; nous allons donc redoubler de moyens pour y renforcer notre présence cette année, par le biais de ces journées, de même que par notre visibilité médiatique», explique Andrea Kammermann Häberli.

## Une action spéciale pour les entreprises

D'après le SSAA (service de centralisation des statistiques de l'assurance-accidents), quelque 40 000 employés consultent un médecin en raison d'une blessure subie durant la pratique du ski, du snowboard ou de la luge. Même si, dans 90 pour cent des cas, les blessures sont bénignes, ces personnes sont absentes de leur poste de travail en moyenne pendant 18 jours ouvrables. Autant dire que les sports de neige sont un vrai casse-tête pour les em-

ployeurs! Forte de ce constat, le bpa a lancé une action auprès des entreprises au début de l'été: jusqu'à la mi-janvier 2009, celles-ci peuvent se mettre sur les rangs avec un concept de campagne de prévention des accidents de sports de neige en entreprise qui sera évalué par un jury composé de spécialistes du bpa. Originalité, innovation et mise en pratique dans l'entreprise sont les critères à l'aune desquels les projets seront jugés. A la clé, une belle palette de prix allant du week-end de ski pour deux personnes, aux cartes journalières pour divers domaines skiables, en passant par les incontournables lunettes et casques de sports de neige.

Pour en savoir plus sur la campagne: [www.protegetoi.ch](http://www.protegetoi.ch)

**Magali Dubois**

### Encombrant, le casque?

#### Le bpa a la solution!

Au rayon de ses cadeaux promotionnels, le bpa compte désormais un curieux objet, qui accompagnera sans doute plus d'un skieur sur les pistes: un crochet pour casque.

Ce dernier pouvant s'avérer encombrant lors des pauses à l'intérieur, ledit crochet permet de placer le casque sous la table, comme on le ferait avec une veste. Un argument de plus pour convaincre tout un chacun que le casque n'est pas plus gênant sur la tête qu'ailleurs! Les crochets seront distribués lors des huit journées de «Test de casque» organisées cette saison sur les pistes.



# Porter le casque sur les pistes?

**POUR OU CONTRE** avec Fränk Hofer et Paul-Victor Amaudruz

**J**e suis un partisan convaincu du port du casque de neige, tout simplement parce que les avantages prédominent nettement. Même si le casque n'est pas conçu de façon à encaisser tous les chocs, il protège ma tête d'effets indésirables, et ceci est un atout... capital. Mon casque est bien adapté et c'est à peine si je le sens sur ma tête durant une longue journée de sport de neige. Mieux: je l'oublie complètement parfois, au point de déjeuner casqué. Pour moi, je ne regrette pas le temps que j'ai consacré à choisir mon casque, il est important qu'il m'aille bien afin d'offrir le meilleur confort et la meilleure protection possibles. Je tiens aussi beaucoup à protéger la tête de ma fille; c'était donc évident pour moi que j'allais

porter un casque afin de lui montrer par l'exemple qu'il est facile à manier. Mon casque de neige me garantit un confort supplémentaire auquel je n'avais pas songé avant l'achat: il réchauffe la tête et les oreilles lorsque c'est nécessaire, et il est aussi agréable par les températures plus douces du printemps, puisque je peux enlever les protège-oreilles et ouvrir les rainures d'aération. C'est ce qui s'appelle le confort à géométrie variable! J'ajoute que j'ai opté pour un modèle «tous usages», mon casque de neige est parfait autant pour la luge, les excursions, le télémark, le snow et le ski. Je lui fais même de temps en temps prendre l'air de la patinoire.»

**POUR**



**Fränk Hofer** est le responsable de la section Sport au bpa.

**CONTRE**



**Paul-Victor Amaudruz** est chef de la sécurité de Télérévier.

**J**e ne mets pas fondamentalement en cause l'utilité du casque. C'est un bon moyen de se protéger de blessures particulièrement sévères. Cependant, il ne répond que partiellement aux problèmes constatés dans les domaines skiabiles. Que ce soit lors d'accidents individuels ou lors de collisions, les blessures à la tête recensées dans nos statistiques restent peu nombreuses: durant la saison 2007–2008, sur 620 accidents, nous en recensons 4 avec blessure à la tête. Raison pour laquelle nous préconisons le casque de manière active pour les enfants et pour les instructeurs de l'école de ski, mais ne sommes pas convaincus de l'impact qu'aurait une obligation pour l'ensemble des skieurs. Au contraire, dans certains cas,

le port du casque semble même être contre-productif: se sentant protégés, certains s'arrogent encore plus de libertés pour foncer par exemple. Et la vitesse est précisément notre principale préoccupation à laquelle le casque est un élément de réponse parmi d'autres. A mon sens, en effet, une stratégie de prévention efficace doit englober d'autres paramètres, probablement plus importants. Les infrastructures, par exemple; à Verbier nous créons des obstacles sur les pistes pour ralentir les skieurs. Par ailleurs, nous allons renforcer la présence visible des patrouilleurs sur les secteurs rapides et examinons les possibilités de mieux séparer les skieurs avancés de ceux qui ont envie d'adopter un tempo tranquille.»

# Journées de sport STOP RISK: quand prévention rime avec plaisir

Les CFF offrent des journées de sports d'hiver STOP RISK aux employés de l'entreprise qui s'y intéressent. Loin du travail quotidien, les collaborateurs vivent une journée consacrée à la prévention et à l'esprit d'équipe. Peter Knaus, chef de ce projet qu'il a aussi conçu, répond à nos questions.



Le directeur de projet **Peter Knaus** (à gauche) accueille les participants d'une journée sportive.

*Peter Knaus, vous êtes responsable de la conduite de l'exploitation des CFF à Rapperswil. Comment en êtes-vous venu à diriger les journées de sports d'hiver STOP RISK?*

En plus de mon activité professionnelle, j'ai suivi un cours postgrade en management sportif et d'événements; j'envieais de consacrer mon travail de diplôme à la conception d'un événement pour une entreprise. Il était donc assez naturel que je m'adresse d'abord à mon employeur, les CFF. Comme notre régie des chemins de fer n'avait pas jusque-là connu beaucoup de succès avec ses campagnes de prévention, elle s'est intéressée à mon idée de créer un événement centré sur des messages de prévention.

*Et comment les choses ont-elles continué?*

Les CFF nous ont chargés d'organiser des journées de sports d'hiver; nous avons donc mené, au cours de la saison 2006/07, un projet pilote qui a touché 400 collaborateurs des CFF, sous le label STOP RISK bien connu désormais. Ensuite, durant la saison suivante 2007/08, 12 manifestations ont eu lieu.

*Quels buts les CFF ont-ils assigné à ces journées de sports d'hiver?*

L'objectif déclaré est de réduire le nombre des accidents de ski et de snowboard parmi les collaborateurs. On l'a déjà atteint, puisqu'en deux ans le taux de jours d'absence causés par ces accidents a

passé de 15,8 à 10 jours pour 100 collaborateurs. Le nombre des cas s'est aussi réduit, passant de 1 à 0,7 accident pour 100 collaborateurs.

*Quel est le déroulement d'une journée sportive?*

Les participants se rendent individuellement dans un domaine skiable – Engelberg, Crans-Montana, Davos ou Grindelwald, c'est selon –, ils reçoivent à leur arrivée une carte journalière et le café-croissant de bienvenue. Au centre de services, ils peuvent essayer des skis et des casques, et faire régler leurs fixations sur les installations du bpa. Ensuite, un atelier de deux heures sur la piste, sous la direction d'un instructeur de ski, permet de rafraîchir les compétences à ski et la connaissance des règles de sécurité. La fin de la journée est à la libre disposition de chacun; certains restent sur les pistes, d'autres se rendent au centre d'informations, qui renseigne sur de multiples thèmes: équipement de sport et de protection, filtres solaires et alimentation équilibrée.

*Tout cela paraît très attractif. Quels messages voulez-vous transmettre?*

Nous entendons proposer une prévention globale et la renforcer par l'expérience vécue. Elle est centrée sur le port du casque, les protections dorsales pour le ski et le snowboard et l'équipement adéquat. Tous les participants reçoivent un maillot fonctionnel qui leur permet de garder la chaleur corporelle. Nous accordons aussi de l'importance à la nour-

riture: notre stand de dégustation offre aussi aliments et boissons.

**Comment vous y prenez-vous pour inciter vos collaborateurs à s'inscrire à la journée sportive?**

Pas de problème à cet égard! Très vite les places sont toutes réservées! Les employés accèdent aux informations par le biais du journal interne des CFF et d'Intranet. Ils consacrent une journée de congé à cette activité de ski, mais tout leur est payé: carte journalière, nourriture, cadeaux, etc. Il n'est pas rare que des employés s'annoncent par équipes entières. La journée de ski contribue alors à renforcer la cohésion des groupes.

**N'avez-vous jamais craint que la journée devienne une simple occasion de s'amuser et que la prévention soit réduite au minimum?**

Nous avons songé à ce risque. L'évaluation montre que pour l'hiver dernier 94 pour cent des participants se sont arrêtés à tous les postes d'information. Et la diminution du nombre des accidents est déjà un signe éloquent.

**Comment réagissent vos collaborateurs?**

De nombreux retours d'informations, souvent spontanés, révèlent que l'accueil

est très positif. Beaucoup apprécient de pouvoir par ce biais faire plus ample connaissance avec des collègues de travail. On est reconnaissant aux CFF de rendre une telle journée possible. Il ressort de ces avis que le gain est double: prévention et satisfaction des collaborateurs.

**Et comment le programme va-t-il continuer?**

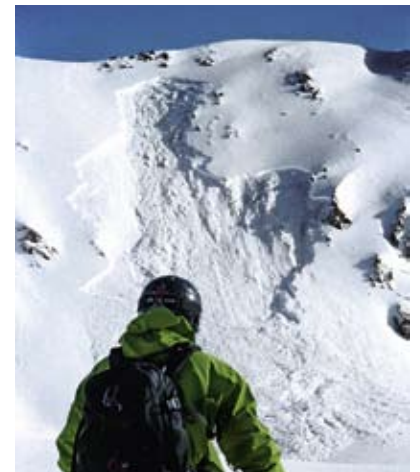
La troisième saison va commencer sous peu, avec une offre de 1200 places pour des collaborateurs CFF. Dans l'intervalle, ce n'est plus la régie elle-même qui met sur pied les journées sportives STOP RISK, mais l'entreprise «dasevent» que j'ai fondée avec quelques collègues et qui m'emploie en tant que directeur de projet. Nous offrons de telles journées aussi à d'autres entreprises. Je tiens pourtant à insister: sans les CFF, les événements STOP RISK n'existeraient pas! Dès le début, les CFF ont été convaincus par l'idée et ont eu le courage de s'impliquer dans le projet. J'adresse aussi mes remerciements au bpa, notre partenaire officiel, pour le soutien qu'il nous apporte en mettant son savoir faire à disposition.

**Ursula Marti**

**Le bpa est partenaire des journées de sport d'hiver STOP RISK**

Pour nombre d'entreprises, les accidents de sports d'hiver occasionnent beaucoup de jours d'absence. Sous l'égide de STOP RISK, des journées de sport d'hiver visent à présenter la prévention globale des accidents d'une manière souple et plaisante. Les manifestations offrent des informations mises à jour et rafraîchissent des faits connus touchant à la pratique du ski et du snowboard. Le risque d'accident diminue chez les collaborateurs, et du même coup l'esprit

d'équipe s'en trouve renforcé. Au titre de partenaire de sécurité, le bpa soutient les journées STOP RISK par la mise à disposition de matériel, des conseils aux organisateurs, afin d'assurer que les manifestations soient conformes aux principes de la prévention des accidents. Toutes les places pour les manifestations de la saison 2008/09 sont déjà prises! Il est possible de s'inscrire pour la saison suivante 2009/10. Un concept de journées de sport estivales est actuellement en voie d'élaboration. Informations: [www.dasevent.ch](http://www.dasevent.ch)



## Hors piste: à savourer très prudemment

En quittant la piste sécurisée, le skieur prend une lourde responsabilité. Les adeptes du hors piste doivent être instruits sur les risques d'avalanches, être équipés en conséquence et adopter les comportements qui conviennent. En effet: qui dit risque d'avalanche dit danger de mort!

- Si vous êtes plutôt inexpérimenté, restez sur les pistes balisées à partir du degré de danger «marqué» (niveau 3) ou joignez-vous à un groupe conduit par un professionnel.
- Suivez une formation, informez-vous sur les prévisions météorologiques et la situation des avalanches, et emportez l'équipement d'urgence (détecteur de victimes d'avalanches, pelle à neige et sonde à avalanche).
- Ne partez jamais seul et que si la visibilité est bonne. Ne suivez pas de traces menant dans un terrain inconnu.
- Contournez les dépôts récents de neige soufflée.
- Descendez les passages clés et les pentes extrêmement raides un à un. On accède au bulletin des avalanches à l'adresse [www.slif.ch](http://www.slif.ch) ou par téléphone au numéro 187. Pour d'autres informations, consulter la brochure du bpa Hors piste à l'adresse [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch) (→ Commander → article n° 3.028).



# Fixations réglées... 3, 2, 1 skiez!

**CONTRÔLE DU MATÉRIEL** Au nombre des contrôles annuels à entreprendre avant d'enfourcher ses skis, celui du test des fixations sanctionné par la vignette bpa a toute son importance. Rencontre automnale avec Vincent Humbert chez Intersport Tosalli à Colombier (NE).

Avec l'arrivée des premiers frimas, les magasins de plaine se préparent également au début de la saison de ski: chez Intersport Tosalli à Colombier, l'appareil de réglage est prêt à contrôler les fixations des nouveaux skis ou ceux de location qui ne manqueront pas de trouver acquéreur avant l'apparition de la première neige.

## Un triple test

«L'appareil a été développé en partenariat avec les fabricants de fixations», relève Vincent Humbert en installant un

ski et une chaussure dans l'appareil. «En effet, la sensibilité est différente selon le modèle et la marque». Malgré le manque d'entraînement lié à la belle saison, la machine ne semble pas avoir de secret pour le commerçant spécialisé. Il commence par introduire électroniquement des valeurs individuelles qui sont susceptibles de varier avec le temps: l'âge, la taille, le poids, la longueur des semelles et le niveau du skieur. L'appareil donne alors une mesure – équivalant à la valeur de déclenchement – qui sera ensuite testée dans trois positions diffé-

rentes: une torsion violente à droite, puis à gauche, ainsi qu'une simulation de chute en avant.

## Une attestation: la vignette de ski

Dans le cas où la fixation répond bien aux trois tests, une quittance électronique est alors imprimée, résumant les données introduites et récoltées. Une vignette bpa peut alors être apposée sur le ski droit en guise de certification à l'issue de ce contrôle qui dure une dizaine de minutes au total. «Mais il est judicieux de conserver le justificatif: il représente une sécurité pour le client et fait office de garantie de réglage», explique Vincent Humbert. «Chez nous, un tel contrôle coûte 20 francs: une somme peu élevée qui peut éviter bien des accidents». A noter que dans la région neuchâteloise, de nombreuses écoles rendent ce réglage obligatoire avant les départs en camp de ski, alors que des entreprises prennent le coût de l'opération à leur charge pour leurs employés: un contrôle vaut mieux qu'une jambe cassée!

Particulièrement important pour les enfants durant la croissance et les personnes âgées aux os plus fragiles, le réglage n'en est pas moins utile pour les skieurs de tous âges et de tous niveaux. En effet, les blessures affectant les genoux, les jambes et les chevilles comptent pour environ la moitié des 45'000 accidents de ski comptabilisés annuellement en Suisse.



Grâce à l'appareil de réglage, **Vincent Humbert** assure un réglage optimal de la fixation qui se déclenchera au bon moment en cas de chute.

**Virginie Borel**

# «Patch» donne la leçon

**MORSURES DE CHIENS** À Klotten, les petits du jardin d'enfants ont des leçons spéciales pour apprendre à se comporter avec les chiens. Ces cours sont d'un profit reconnu et suscitent une forte demande. Pour l'effort préventif de ce projet, le bpa a remis un diplôme à la commune de Klotten.

C'est à Jürg Schaub, vice-directeur de la police municipale de Klotten, qu'on doit l'idée de ces cours centrés sur les chiens. Père de trois enfants et propriétaire de chiens, il sait le profit que les enfants tirent à se familiariser avec eux. Avec le soutien de ses supérieurs, Jürg Schaub a conçu une leçon de 50 minutes. Depuis 2006, il fait des visites régulières dans les jardins d'enfants et les écoles du degré inférieur accompagné de son chien «Patch» et d'un collègue du corps de police. Déjà les cours ne sont plus limités à Klotten, d'autres communes achètent cette prestation: quand l'horaire de service le permet, les policiers municipaux se rendent dans d'autres écoles pour présenter leur cours.

## Les enfants bien pris en charge

Le cours a lieu en général dans une halle de gymnastique. Le policier nous explique: «Chaque enfant réagit différemment devant un chien, je suis donc accompagné d'un collègue, chargé de prendre en charge les enfants particulièrement craintifs jusqu'à ce qu'ils soient en confiance.»

Pour ne pas placer la barre trop haut, Jürg Schaub se limite à quelques points forts. Ainsi, il exerce avec les enfants la manière de s'approcher d'un chien: d'abord, demander au propriétaire si le chien se laisse caresser, puis parler à l'animal et le caresser doucement.

Les enfants apprennent aussi comment faire quand un chien court dans leur direction: rester tranquille, garder



Jürg Schaub et Patch exercent avec les enfants la manière de s'approcher.

les bras le long du corps, ne pas bouger, regarder au loin et attendre que le chien soit parti. Si l'on a un objet dans les mains, il est préférable de le laisser tomber par terre. Finalement, les enfants apprennent à se ramasser, dans la position du «petit paquet»: se mettre à genoux à terre et serrer les mains derrière la nuque. On adopte cette position quand un chien attaque.

## Plus instruits, moins exposés

Grâce au contact direct et aux exercices avec «Patch», Jürg Schaub parvient à libérer bien des enfants de leur peur des chiens. Des enseignants et des parents le confirment, qui apprécient cette offre. Jürg Schaub est très motivé: «C'est un travail gratifiant. Plus les enfants sont renseignés sur la manière d'aborder les

chiens, moins il devrait y avoir d'accidents.» Et aussi: «Ce sont souvent les propriétaires de chiens qui sont incorrigibles; nous devons axer nos efforts sur les victimes potentielles».

Même si les morsures de chiens ne constituent pas – et c'est heureux – une catégorie d'accidents prioritaire, le bpa a tenu à distinguer ce projet dans le cadre du «Prix de la sécurité» en remettant un diplôme à la commune de Klotten. Monsieur Rolf Winkelmann, membre du jury, est élogieux: «Avec ce projet, la commune de Klotten a contribué à dépassionner le débat. Le projet a convaincu le jury par la simplicité de sa conception, son orientation pratique, ainsi que par sa mise en œuvre peu coûteuse.

**Ursula Marti**

# Un skate park au cœur de la cité

**SUR DES ROULETTES** Les jeunes de Saint-Gall sont nombreux à se réjouir: depuis cette année, leur cité leur offre un skate park du tonnerre. Le délégué bpa à la sécurité de la commune et son équipe ont veillé à ce que la construction soit conforme aux exigences de sécurité. Quant aux règles de comportement, elles contribuent à la bonne marche de l'installation.



Le délégué à la sécurité **Jürg Hellmüller** satisfait du nouveau skate park.

Il y a quelques mois, Saint-Gall a inauguré un vaste emplacement moderne réservé aux sports à roulettes. C'était l'aboutissement d'un travail de plusieurs années porté par les initiateurs du projet et les autorités compétentes, comme nous l'explique Jürg Hellmüller, délégué bpa à la sécurité de la commune de St-Gall: «Il existait déjà une installation pour le skate, avec des équipements implantés, mais elle était de moins en moins fréquentée et d'un entretien très coûteux. Les jeunes souhaitaient un nouveau parc. Une intervention au parlement municipal a été déposée, et adoptée. Une longue phase de planification a suivi.»

## **Infrastructure pour un sport non organisé**

Dans ses fonctions de chef de l'office du sport, Jürg Hellmüller est soucieux de garantir une bonne infrastructure non seulement au sport scolaire et aux associations, mais aussi au sport non organisé. Il avait par ailleurs tenu à s'engager, au sein de l'équipe chargée du projet, pour que le parc voie le jour en un emplacement bien centré, au lieu-dit «Kreuzbleiche», où se trouvent déjà d'autres installations sportives. Cette option s'explique par des considérations de sécurité, comme il nous le précise: «Le skate park doit être d'un accès aisé et sans danger, et à proximité des transports publics. Un emplacement bien cen-

tré est aussi gage d'un contrôle social.» Après avoir étudié la situation du trafic, on a choisi d'aménager le skate park dans une impasse ne comportant pas de transit. Le parc est entouré d'une clôture, qui protège les usagers de dangers imprévus et garantit que personne, par exemple des petits enfants, ne puisse y arriver sans le vouloir et y courre des dangers.

C'est une entreprise spécialisée qui a construit l'installation, sous la surveillance du service municipal des espaces verts. Les associations de quartier et les riverains ont été associés à la planification, ainsi que les jeunes gens intéressés, bien entendu. Ceux-ci ont été très actifs, ils ont même fondé une association, «Rollpark». Par leurs suggestions et leurs idées, ils ont obtenu que l'aménagement du nouveau parc tienne compte des dernières tendances, touchant par exemple aux différentes sortes de revêtement à prévoir. S'agissant de la sécurité lors de la construction du parc, les brochures du bpa ont rendu de précieux services.

## **Des règles d'ordre et de sécurité**

Après une demi-année d'exploitation, quel premier bilan peut-on tirer? Jürg Hellmüller est satisfait: «Le parc a du succès, les sportifs le trouvent extra. Souvent d'excellents athlètes viennent s'y exercer; il n'est pas rare d'y voir 50 skaters en même temps.» Certes, quelques voisins se sont plaints du bruit. La Ville de Saint-Gall y a répondu clairement: le règlement d'exploitation autorise au maximum quatre manifestations bruyantes par année (avec musique et

## Casque et protections contre les accidents



**Markus Buchser**, conseiller au bpa est spécialiste des installations de loisirs et de sport.

*Markus Buchser, vous conseillez les communes pour la construction et l'entretien d'installations de skate. Quelle est la question que l'on vous pose le plus souvent?*

On nous demande souvent sur quel type d'emplacement on peut implanter de telles installations. Ce qui est important, c'est que le skate park soit architecturalement séparé d'autres zones d'activité.

En outre, une clôture peut empêcher des personnes d'emprunter le skate park avec des VTT, des vélos ou d'autres engins non autorisés.

*Et sur quels points les responsables de skate park doivent-ils particulièrement porter leur attention?*

Les installations – Fun-Box, Jump-Ramp, Quarter-Pipe etc. – doivent être parfaitement construites et solidement implantées dans des zones de sécurité exemptes d'obstacles. Celles-ci sont accessibles par des surfaces de roulement, mais les spectateurs n'y sont pas admis. Si les équipements ont une hauteur de plus d'un mètre, il faut les munir de protections contre les chutes (par ex. garde-corps); mais ces balustrades ne doivent pas inciter à l'escalade.

*Comment les communes peuvent-elles encourager les skaters à porter l'équipement de protection adéquat et à se comporter de manière sûre?*

Actuellement, on rencontre toujours davantage de skaters qui ne sont pas équipés correctement: certains ne portent le casque (quand ils en ont un) que sur le Half-Pipe, souvent les coudières et les genouillères font défaut, malgré la fréquence des éraflures et des contusions. C'est pourquoi il convient d'apposer un tableau avec des pictogrammes bien visibles, pour attirer l'attention sur le port de l'équipement de protection – casque, protège-poignets, genouillères et coudières – et sur les règles de comportement. Il importe aussi que les parents et l'école exercent une influence positive sur ce point. **um**

Informations:

- Notice du bpa «Skate parks», [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch) (→ Commander → art. n° 9602)
- Norme suisse SN EN 14974 «Installations pour sports à roulettes et vélos bicross – Exigences de sécurité et méthodes d'essai», à commander à l'adresse [www.snv.ch](http://www.snv.ch) (→ chercher les normes et commander)

haut-parleurs), sinon la musique est interdite. Les heures d'utilisation sont aussi fixées: à 22 heures au plus tard (le dimanche à 21 heures) le skateboard est terminé.

Des règles du jeu sont nécessaires pour qu'une telle installation fonctionne bien. On a apposé des pictogrammes pour rappeler les bons comportements. Les principes de sécurité ne sont pas oubliés, comme celui de ne pas utiliser l'installation quand il pleut, de ne pas y rouler avec des objets interdits, d'annoncer immédiatement les dégâts et – essentiel du point de vue du bpa – de porter des genouillères, des coudières et des protections des poignets.

**Ursula Marti**

### SUR LE VIF

## Les filles casquées de Bubendorf

Le poster pour le port du casque que la jeune troupe des unionistes de Bubendorf a avisé en gare d'Olten ne provient pas de la plus récente campagne du bpa. Pourtant, les jeunes filles n'ont pas manqué de se faire photographier casquées devant l'affiche. Ensuite, elles sont allées à leur camp de base à Wyssachen. Nous les remercions de nous avoir envoyé la photo et souhaitons bonne route à leur vaillante troupe.



# «On me parle souvent de ma distinction»

**CHEVALIER DE LA ROUTE** Martin Eichenberger, jeune policier argovien, a libéré un automobiliste prisonnier de son véhicule en flammes et lui a sauvé la vie. Il a été adoubé chevalier de la route pour son acte de courage. Il se souvient pour «objectif sécurité».



Le «Chevalier de la route» **Martin Eichenberger** est convaincu que l'action contribue à sensibiliser les gens et les incite à adopter des comportements responsables.

Mercredi 19 décembre 2007, sur l'A3. Il est environ deux heures du matin lorsqu'une voiture qui circule en direction de Zurich commence soudain à dérapier vers Mumpf (AG). Le véhicule touche les glissières de sécurité à plusieurs reprises avant d'entrer en collision avec la glissière centrale et de s'immobiliser. Le jeune policier Martin Eichenberger roule dans la même direction.

## *Martin Eichenberger, comment avez-vous remarqué l'accident?*

Je rentrais de patrouille avec la voiture de service. Comme il y avait peu de trafic, je roulais avec les feux de route. J'ai vu d'abord des traces de dérapage et j'ai freiné. Puis j'ai remarqué des débris de carrosserie sur la chaussée et j'ai aperçu la voiture accidentée emboutie sur la glissière centrale et qui était en flammes. Aussitôt je me suis arrêté et j'ai enclenché la lumière bleue.

## *Et le feu ne vous a pas effrayé?*

Dans la réalité, les voitures de tourisme n'explorent pas aussi rapidement qu'au cinéma. Il fallait quand même faire vite. J'ai parlé à l'occupant de la voiture à travers la vitre qui était cassée. L'homme essayait en vain de libérer le verrouillage central. Les flammes commençaient à l'entourer de près. On ne pouvait ouvrir ni les portières, ni le hayon arrière. Alors j'ai sorti le conducteur de la voiture par la fenêtre latérale et je l'ai tiré d'affaire en le menant sur la bande d'arrêt d'urgence.

## *Avez-vous exercé ces situations à l'école de police?*

Non, en tous les cas pas avec ce degré de réalité. Ce qui augmentait la difficulté, c'est que j'étais seul pour sécuriser le lieu de l'accident et pour sauver le blessé. Par bonheur, des chauffeurs poids-lourds se sont arrêtés peu après et ont bloqué le trafic sur les deux pistes. Il m'ont aidé aussi, avec leurs extincteurs, à circonscrire l'incendie. Elles m'ont paru interminables, les dix minutes qui se sont écoulées jusqu'à l'arrivée des renforts de police et des pompiers. Ceux-ci ont repris ensuite le contrôle du lieu de l'accident.

## *Quel a été le moment le plus dangereux?*

Les autres usagers passaient à grande vitesse devant le lieu de l'accident. En outre, l'automobiliste ivre voulait toujours aller de la bande d'arrêt d'urgence à sa voiture en traversant les deux voies. Il se faisait du souci pour ses effets et

cherchait à les mettre en lieu sûr. Cela a été la croix et la bannière pour le préserver d'un autre accident.

#### *Et ensuite, qu'avez-vous fait?*

J'ai parqué la voiture de police à Frick, puis je suis rentré chez moi et je me suis endormi profondément. À onze heures, j'ai été réveillé par mon supérieur. Plusieurs médias voulaient m'interviewer. Alors seulement je me suis rendu compte que j'avais vécu une intervention pas comme les autres.

#### *Quelle importance accordez-vous à cette distinction de chevalier de la route?*

J'ai été très heureux et fier de cette reconnaissance. Je souhaite qu'une telle distinction incite d'autres personnes à s'engager avec courage et lucidité dans un cas d'urgence comparable, au lieu de rester inactif à se tenir là et à regarder.

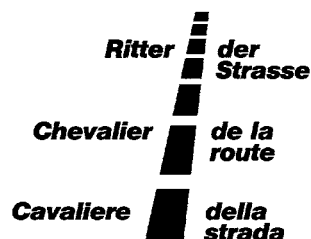
**Beatrice Suter**

#### **«Il nous faut des modèles, des exemples à suivre»**

La campagne du «Chevalier de la route» récompense l'engagement altruiste, le comportement solidaire et le courage; ces qualités ne vont pas de soi.» explique Peter Remund, président du jury. C'est la seule façon, estime-t-il, d'influencer positivement les comportements dans la circulation routière et de proposer à soi-même et aux autres de nouvelles normes en matière d'engagement personnel. «L'intervention rapide et courageuse des usagers de la route complète la chaîne de solidarité et de sauvetage. On peut éviter tout autre accident, limiter les suites, et bien entendu sauver des vies», précise-t-il. Ce courage civique, il y a 39 ans que l'action «Chevalier de la route» le distingue. Plus de 425 personnes ont reçu le titre, dont une fillette de 9 ans

et un vétéran de 78 ans. Tous ont accompli un acte de courage exceptionnel dans la circulation routière, risquant parfois leur vie pour venir en aide à des personnes en difficulté. Soutenue par de nombreuses organisations (SSR SRG idée suisse, bpa, ACS, TCS, ASTAG, CCCS, Direction des affaires sociales et de la sécurité du canton de Zurich), l'action est cofinancée par le Fonds de sécurité routière et jouit d'une grande faveur dans la population. **bs**

Information: [www.chevalierdelaroute.ch](http://www.chevalierdelaroute.ch)



## FALLAIT Y PENSER



## Des vestes réfléchissantes pour une sécurité à 360°!

Ornées sur chaque côté de bandes réfléchissantes «3M-Scotchlite», les vestes pour enfants «Bivio 3in1» de l'entreprise Rukka sont incontournables dès l'arrivée de l'automne! On ne le répétera jamais assez: de nuit ou lorsque les conditions météo sont mauvaises, les piétons et les cyclistes courent un risque d'accident trois fois plus élevé qu'en journée. En raison des leur apport incontestable en termes de sécurité, ces vestes ont reçu le label de sécurité du bpa. **md**

Elles peuvent être obtenues chez le distributeur Manor ou directement auprès du fabricant:  
Rukka AG  
Tél. +41 71 841 28 28  
[bestellungen@rukka.ch](mailto:bestellungen@rukka.ch)  
[www.rukka.ch](http://www.rukka.ch)

## Les tests de casques reprennent le chemin des pistes!

Dans le cadre de la campagne «Casque et respect sur les pistes», le bpa organise une nouvelle fois des journées «Tests de casques». C'est pour tous l'occasion d'essayer gratuitement cet accessoire dans

des tailles, modèles et couleurs divers pour se convaincre de ses bienfaits. Car, contrairement aux idées reçues, casque et fun font décidément bon ménage... Coup d'envoi le 25 janvier à Airolo. **md**



### Journées Tests de casques du bpa en 2009

25 janvier	Airolo
1er février	Grindelwald, Petite Scheidegg
8 février	Gstaad Mountainraides, Saanenmöser
15 février	date de réserve
22 février	Bigels
1er mars	Verbier
8 mars	Les Crosets
15 mars	Leysin
22 mars	Montana Crans

Pour le bpa, chaque journée «Test de casque» offre l'opportunité de nouer près d'un millier de contacts avec des intéressés.

**CASQUE ET RESPECT SUR LES PISTES**  
1000 ACCIDENTS PAR JOUR, C'EST TROP

www.parcbergfca.ch

ASA | SVV  
Les Assureurs Suisses

bpa