

# objectif sécurité

## GESTION DE LA VITESSE

**Systèmes d'assistance à la  
conduite et radars mobiles**

## SECURITÉ DANS LA COMMUNE

**Gachnang (TG) en forme  
pour l'Euro 08**

## SUR LE TERRAIN

**Rencontre avec le  
spécialiste de la sécurité  
d'un centre de distribu-  
tion COOP**

# Sommaire

## EN CHIFFRES

Que coûtent les accidents de loisirs? 3

## DOSSIER GESTION DE LA VITESSE

Le système d'assistance ISA ouvre de nouvelles perspectives 4

Limites de vitesse: le point de vue de Brigitte Buhmann, directrice du bpa 7

Excès de vitesse: la lutte s'organise dans le Canton de Vaud 8

## SUR LE TERRAIN

Gachnang la sportive 10

«Renforcer la culture de sécurité»: l'objectif de Beat Bachmann, spécialiste de la sécurité 14

## NOTRE CAMPAGNE

Attaché à la vie 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 1/2/4/5/7/10/11/12/13/14: Iris Andermatt; page 8: Jean-Bernard Sieber, ARC; page 9: Marco Zanoni; page 13: Christoph Ramseyer; pages 15/16: bpa

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

**Tirage:** Allemand: 9100, 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



L'équipe de rédaction d'«objectif sécurité» (de g. à dr.): Natalie Rüfenacht, Magali Dubois, Ursula Marti.

### Chers lecteurs,

C'est avec grand plaisir que nous vous accueillons dans les colonnes du tout nouveau magazine «objectif sécurité». Nous formulons le vœu que cette publication vous appuie dans vos tâches quotidiennes de prévention, au sein de la commune ou de votre entreprise. Chaque numéro sera l'occasion de traiter un problème de sécurité avec un éclairage précis, ainsi que des arguments et des conseils utiles à votre activité pratique. Cette première mouture est consacrée au thème de la gestion de la vitesse.

En outre, la deuxième partie du magazine «sur le terrain» s'adresse tout particulièrement à nos multiplicateurs et partenaires. C'est donc votre engagement en faveur de la sécurité qu'il s'agit de présenter!

Le magazine du bpa n'existerait pas sans vous. Pour l'équipe de rédaction, une collaboration et un échange réguliers sont indispensables. Nous nous réjouissons de ces contacts précieux et enrichissants. N'hésitez pas à nous envoyer vos commentaires et vos idées d'articles, à l'adresse: objectif@bpa.ch

A tous très bonne lecture!

### La rédaction

# Que coûtent les accidents de loisirs?

**NOUVELLE ÉTUDE DU bpa** Chaque année, un million de personnes sont victimes d'accidents: sur les routes, en faisant du sport, à la maison ou durant les loisirs. Le bpa a fait calculer le coût économique global de ces accidents. Les dommages matériels à eux seuls se chiffrent au total à 13,1 milliards de francs.

Sur la base de la statistique 2003 du bpa et des indications sur les cas fournies par la statistique de la Suva, le bureau Ecoplan a calculé les coûts économiques des accidents non professionnels en Suisse. Les dommages matériels, donc les traitements médicaux et la perte de production pour raison d'absence représentent un montant de 13,1 milliards. La moitié de ce total provient des accidents de la circulation, un bon tiers des accidents domestiques et de loisirs, et environ un sixième des accidents de sport.

Par ailleurs, les coûts immatériels, résultant des souffrances subies à cause des accidents, ont aussi été pris en considération. Ces coûts, évalués selon des

modalités induits par l'ensemble de la collectivité équivalent à un total de 54,4 milliards de francs.

Nous disposons ainsi de nouveaux chiffres qui nous permettent de comparer les coûts des accidents avec ceux générés par d'autres risques pour la santé, comme l'abus d'alcool, le tabac, etc. Ils mettent clairement en évidence la nécessité d'accroître les efforts de

**13 100 000 000**

prévention des accidents. Les mesures de prévention pourront aussi être évaluées avec plus de précision et planifiées de façon mieux ciblée. **um**

modalités utilisées aussi dans d'autres domaines de la santé publique, représentent en tout un multiple des coûts matériels. Globalement, les coûts éco-

## ZOOM

### Les régions linguistiques sous la loupe

Les questions liées à la sécurité de la circulation routière font toujours apparaître des différences entre les régions linguistiques. Un exemple connu: alors qu'en Suisse alémanique 85 pour cent des conducteurs bouclent leur ceinture, le taux est de 70 pour cent seulement en Suisse

romande, voire de 66 pour cent au Tessin. Yvonne Achermann, collaboratrice scientifique au service Recherche du bpa, précise: «Nous avons constaté par ailleurs que le Tessin enregistre bien plus de tués et de blessés graves par 100 000 habitants que les autres régions linguistiques.» Le bpa entend

maintenant se pencher sur le phénomène: une étude scientifique d'envergure analysera ces différences, recensera les facteurs d'influence et recherchera des explications possibles. La parution de cette étude sur les différences régionales est prévue pour le printemps prochain. **nr**

# Le système d'assistance ISA ouvre de nouvelles perspectives

**TECHNIQUE DU VÉHICULE** Pour parvenir à maîtriser le problème de la vitesse, le Conseil européen de la sécurité des transports CEST mise sur le système électronique d'assistance au conducteur ISA. Quelle est la marge de progression d'un tel système? Le point de vue de Stefan Siegrist, responsable du département Recherche et membre de la direction du bpa.



Une vitesse inappropriée est un facteur accidentogène fréquent.

La vitesse est l'un des plus grands problèmes de la circulation routière. Des allures inadaptées, une vitesse excessive jouaient un rôle dans à peu près un tiers de tous les accidents comportant des blessés graves ou des tués. Les chiffres de 2007 pour les routes suisses indiquent 134 tués dans des accidents liés à la vitesse, et 1223 blessés graves. Parti-

culièrement attristant: le grand nombre de jeunes adultes entre 18 et 24 ans parmi les victimes.

Les méthodes classiques que sont les enregistrements radar et les contrôles de police ne suffisent apparemment pas à convaincre les conducteurs de respecter les limitations de vitesse. En outre, les contrôles de police sont gourmands en

personnel et les enregistrements radar ne surveillent qu'une partie du réseau routier. La Suisse n'est pas seule à être concernée par le problème. Dans d'autres pays européens, on cherche aussi des moyens susceptibles de faire baisser le nombre des victimes de la vitesse. Au CEST on paraît avoir trouvé la solution avec l'ISA.

## «Nous sommes impatients de connaître les expériences d'autres pays»

Les lettres ISA (Intelligent Speed Assistance) désignent donc un système électronique qui communique automatiquement au conducteur la vitesse maximale autorisée dans l'endroit qu'il traverse. Le dispositif intégré au véhicule se renseigne par le biais du GPS sur le lieu où le véhicule est en train de passer et il compare la vitesse effective avec la vitesse maximale autorisée. Le système peut alors réagir de plusieurs façons aux informations recueillies. Dans la variante «advisory» (ISA conseiller), l'ustensile renseigne sans arrêt le conducteur sur les vitesses à adopter. La variante d'appui (ISA d'appui) engendre un avertissement lorsqu'on roule à une vitesse supérieure à la limite autorisée. La troisième variante (ISA intervenant) procède à une adaptation automatique de l'allure du véhicule.

À l'heure actuelle, le système d'assistance ne sait rechercher que les vitesses maximales autorisées en général. À l'avenir en revanche, l'ISA pourra calculer une vitesse du véhicule adaptée aux conditions météo et de la route.

Au CEST, on est persuadé que l'on dispose avec l'ISA du moyen idéal qui permettra d'abaisser le nombre des accidents graves en Grande-Bretagne dans une proportion estimée à 18 pour cent avec Advisory ISA, et même à 37 pour cent avec Intervening ISA. Selon le CEST dans un document de prise de position, si tous les motards avaient équipé leur bécane d'ISA, on pourrait diviser par deux le chiffre des victimes de la route. Aussi le CEST préconise-t-il l'introduction du produit sur le marché, même s'il se trouve encore en phase de test.

Natalie Rüfenacht



Les excès de vitesse: **Stefan Siegrist**, membre de la direction du bpa, entend attaquer le problème par une gestion globale des vitesses.

*objectif sécurité: Monsieur Siegrist, le CEST évoque une division par deux du nombre des tués sur les routes en Europe – aurait-on trouvé avec ISA la solution au problème de la vitesse?*

Stefan Siegrist: Il est clair que l'introduction du système d'assistance au conducteur ISA aurait des répercussions très importantes sur le niveau de la sécurité routière. Nous nous réjouissons de cette perspective, même si nous sommes un peu plus réservés que le CEST dans notre évaluation du potentiel de prévention.

*Pourquoi cette réticence du bpa?*

À notre connaissance, certaines études internationales à ce sujet n'ont pas abouti à des prévisions aussi optimistes. Mais je le confirme: ISA offre des ouvertures encourageantes; ce moyen est à mes yeux une manière élégante d'aider le conducteur au volant.

*Il est difficile d'imaginer qu'une simple aide technique ait tant d'influence sur la sécurité routière...*

Le système aura cette influence surtout sur les automobilistes à qui il arrive ponctuellement de rouler trop vite,

mais qui ne sont pas des fous du volant pour autant.

*Justement, les fous du volant notoires ne sont-ils pas ceux qui font problème?*

Ces chauffards ne sont heureusement qu'une petite minorité. La plupart des excès de vitesse sont commis par une majorité de conducteurs qui conduisent presque toujours correctement. Sur les fous du volant, le système ISA n'aurait guère d'impact.

*Comment donc? Le système doit-il pouvoir intervenir dans la manière de conduire?*

Oui, la version complète d'ISA réduit effectivement l'allure. Cependant, le conducteur peut à tout moment supprimer le blocage en pressant à fond l'accélérateur. On peut donc mettre le système hors service. Celui qui veut rouler vite peut le faire malgré ISA.

*Pourquoi n'interdirait-on pas aux conducteurs connus pour leurs excès de vitesse la possibilité d'intervenir sur le pilotage du système? Ne s'agirait-il pas d'une sanction justifiée?*

Une telle mesure serait certainement

contre-productive; il faudrait s'attendre à ce qu'un conducteur contraint et forcé de limiter sa vitesse se mette alors à rouler le plus vite possible par simple défi.

*Mais cela signifierait quand même qu'il ne circule pas plus vite que ce qui est autorisé...*

... oui, mais on n'agit que sur une partie du problème. Quand, en langage de prévention, on parle de la vitesse comme cause d'accidents, on ne pense pas qu'au dépassement de la vitesse maximale autorisée, mais aussi à une allure inadaptée à la route et aux conditions météo. Un automobiliste qui par temps de pluie ou de neige circule à la vitesse maximale autorisée représente un risque pour la sécurité.

*A vous entendre, ISA n'est pas la solution au problème de la vitesse...*

La panacée n'existe pas, la solution unique non plus. C'est seulement en combinant systématiquement des mesures de diverses natures, donc par une gestion globale de la vitesse, qu'on arri-

vera à modifier vraiment et de façon durable la situation. Le système d'assistance ISA est une pierre de l'édifice, son rôle sera intéressant.

*Et quels sont alors les autres éléments fondamentaux du système de gestion de la vitesse?*

On peut amener à une conduite plus prudente et plus modérée en aménageant l'infrastructure, par exemple avec des tronçons de route rendus plus étroits. On a vu aussi les résultats d'une stratégie alliant information et répression, en clair des campagnes associées à des contrôles de police. Sans doute il faut s'attendre à d'autres aides venant des progrès techniques. On pourrait maintenant déjà disposer de signaux de circulation adaptant leur message aux conditions de la route et du temps.

*Quand donc introduira-t-on le système ISA dans notre pays?*

Certains véhicules en sont déjà équipés, il n'existe pourtant pas de plans qui nous dirait comment encourager la diffusion de ce système. Actuellement

pour nous c'est Via sicura qui est clairement prioritaire, donc un ensemble de mesures pour la sécurité routière. Si ce programme est bien reçu au niveau politique, cela représentera déjà un grand gain pour la sécurité du trafic en Suisse. En attendant, nous observons les autres pays, et nous sommes très impatients de connaître les expériences qu'ils feront avec ISA.

Interview: **Natalie Rüfenacht**

#### DISTINCTION

### Les autoroutes les plus sûres

#### La Suisse sur le podium devant le Danemark et les Pays-Bas.

Le Conseil européen pour la sécurité des transports a distingué la Suisse comme le pays aux autoroutes les plus sûres. Nulle part en Europe on n'affiche un taux aussi bas de personnes tuées sur les autoroutes (moins de deux personnes par milliards de véhicules-kilomètres). En outre, la Suisse est aussi le pays qui a connu, en cinq ans, la plus nette réduction du nombre des morts sur les autoroutes. En 2006, on a enregistré 31 victimes, cinq ans plus tôt le chiffre était de 71. Ce gain important de sécurité résulte principalement de l'intensification des contrôles policiers de vitesse et d'alcoolémie. **um**

#### AGENDA

### Forum du bpa: zoom sur la vitesse

Une fois n'est pas coutume, le 10<sup>e</sup> Forum du bpa se muera cette année en rencontre internationale! Organisé conjointement avec le Conseil Européen de la Sécurité des Transports (ETSC), il sera consacré à un fléau sur les routes du monde entier: les excès de vitesse. La question sera abordée

sous différents angles, général, technique et psychologique. Le Forum aura lieu le 25 septembre 2008 dès 15 heures au stade de Suisse à Berne. Le programme et le formulaire d'inscription adéquat seront en ligne à la fin du mois de juin. [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)  
**md**

# «Faire respecter les limites de vitesse plutôt que les abaisser»

**POINT DE VUE** Par Brigitte Buhmann, directrice du bpa



«Le problème n'est pas la limitation de la vitesse en soi, mais le fait que les conducteurs ne s'y conforment pas.»

**L**a vitesse est l'un des problèmes majeurs de la circulation routière. Plus on roule vite, plus il y a d'accidents et plus graves en sont les suites. Une allure inadaptée ou excessive joue un rôle dans près du tiers de tous les accidents comportant des blessés graves et des tués.

Et pourtant, le bpa est d'avis que les limitations générales de vitesse – de 120 km/h sur les autoroutes, de 80 km/h sur les routes hors localités et de 50 km/h dans les localités – ont fait leurs preuves et qu'il n'est pas nécessaire de les modifier. Par ailleurs, l'aménagement pratiqué actuellement dans le réseau routier renforce les effets positifs du régime en vigueur depuis les années 80. En matière de limitations de la vitesse, la Suisse se trouve dans une

situation analogue à l'ensemble des pays d'Europe. La population et le monde politique acceptent bien les prescriptions relatives à la vitesse, ce qui est un facteur positif pour le respect des limitations.

Du point de vue de la prévention, on peut envisager des réductions ponctuelles sur des tronçons particulièrement dangereux à l'extérieur des localités (passer de 80 à 70 km/h ou à 60 km/h), et de faciliter l'introduction de zones 30 dans des quartiers où les usagers exposés sont nombreux.

Par contre, de l'avis du bpa, il est urgent de prendre des mesures, pour le respect effectif des limitations en vigueur. Beaucoup de conducteurs et de motocyclistes, les jeunes hommes en particulier,

ont tendance à rouler trop vite et, ce faisant, à faire courir des risques à d'autres usagers. A tous les niveaux du travail de sécurité routière, des efforts doivent être entrepris pour mieux maîtriser ce problème.

On attend beaucoup de l'intensification des contrôles de police assortis de campagnes d'information et de travail avec les médias. On a pu constater l'efficacité de l'information automatique faite au conducteur sur la vitesse maximale autorisée sur tel ou tel tronçon. Le succès passera aussi par une meilleure formation à la conduite, par une application systématique de la procédure des retraits de permis, des cours organisés à l'intention des conducteurs qui défraient la chronique et des contacts écrits des autorités avec les personnes ayant au volant des comportements problématiques. Finalement, des innovations d'ordre technique telles que le programme électronique de stabilité ESP et l'assainissement de routes ne satisfaisant pas les nouvelles normes de sécurité sont aussi de nature à empêcher des accidents dus à une vitesse maximale inadaptée.

Pour le bpa, il s'agit donc avant tout d'exploiter le potentiel que représentent de telles mesures de sécurité afin que les limitations de vitesse soient respectées. ●

# Excès de vitesse: la lutte s'organise dans le Canton de Vaud

**CONTRÔLES RADAR** Au début des années 2000 dans le Canton de Vaud, un tiers des accidents mortels étaient dus à la vitesse. Grâce au concept «Apaiser la conduite», les routes sont devenues plus sûres. Mais les efforts doivent continuer.



A l'aide des radars, les routes du Canton de Vaud bénéficient de davantage de surveillance.

En ce mercredi matin, nous accompagnons une patrouille sur les routes des environs de Lausanne. Un radar mobile est placé à l'entrée d'Echallens. En une heure, une petite dizaine d'automobilistes se font intercepter. Le moins prudent d'entre eux roulait à plus de 70 km/h. Pour lui, les ennuis ne font que commencer. Les deux gendarmes affectés à l'opération exécutent leur tâche avec la conscience d'un travail nécessaire.

Comme partout ailleurs en Suisse, la vitesse reste l'un des problèmes centraux sur les routes vaudoises; elle est d'ailleurs en cause dans 36% de l'ensemble des accidents. Néanmoins, depuis le lancement en 2004 de l'opération «Apaiser la conduite», le Canton peut se targuer de résultats spectaculaires, en particulier en ce qui concerne la mortalité. De 56 victimes de la route en 2004, les chiffres sont passés successivement à 44 en 2005, 36 en 2006 et 35 l'an dernier.

## Un changement de comportement bienvenu

Sur la route, de nouvelles attitudes se font jour: «Auparavant, il fallait que les excès de vitesse soient vraiment élevés pour que la collectivité les condamne. Aujourd'hui, les avis sont plus nuancés et les limitations mieux acceptées», commente Jean-Christophe Sauterel, porte-parole de la Police cantonale vaudoise. Il faut dire que cette dernière a mis un point d'honneur à communiquer clairement ses intentions: il ne s'agit pas de se cacher pour attraper le conducteur et le faire passer à la caisse. L'idée est au contraire d'avoir une politique de lutte contre la vitesse claire et transparente qui incite à lever le pied. Au sein même de la police, des changements sont aussi intervenus. Grâce à une volonté sans cesse réaffirmée de lutter contre les incivilités routières, le Commandant de la Police cantonale vaudoise Eric Lehmann

a su mobiliser ses troupes autour d'un credo: lorsque des vies sont en jeu, les forces de l'ordre doivent faire appliquer la loi. Les bons résultats obtenus ont contribué à insuffler une bonne dose de confiance à l'ensemble du corps de police.

## L'axe vitesse

Au vu des statistiques, la vitesse s'est imposée comme un axe prioritaire évident du concept «Apaiser la conduite». Restait à savoir quel type d'actions entreprendre pour enrayer le fléau. «Les contrôles de police sont importants pour le travail de sensibilisation. Mais ils sont gourmands en temps, en matériel et en présence policière», explique Jean-Christophe Sauterel. Difficile dès lors de beaucoup les intensifier. Ce d'autant plus que les points de contrôles prioritaires, définis à l'aide d'une carte accidentogène établie par un ingénieur cantonal, montraient fin 2004 une centaine d'endroits potentiellement dangereux en raison du type de route, du nombre de véhicules y passant chaque jour ou du nombre d'accidents enregistrés. L'autoroute A1 entre Lausanne et Genève, quotidiennement saturée, faisait partie du lot.

A l'évidence, la surveillance du trafic par le biais de radars à rayon laser fixes s'est imposée comme la solution la plus pragmatique et la moins coûteuse. En plus, elle a permis de libérer des radars mobiles pour les routes cantonales qui bénéficient désormais de davantage de

surveillance. A ce jour, on recense 17 radars fixes sur les 42 kilomètres séparant Lausanne de Genève et 3 sur l'auto-route de contournement de Lausanne, un à Yverdon-les-Bains, à Montreux et à Bursins, ainsi que 2 autres pour l'échangeur de Villars-Ste-Croix. Pour la seule année 2001, celui-ci était le théâtre de 107 accidents; en 2007, on n'en dénombrait plus que 2!

### Une technologie de pointe

Notre patrouille terminée, cap sur le Centre d'intervention régional de la Blécherette. En quelque temps, le Chef du Bureau du Radar et son équipe y ont vécu une réelle révolution technologique: «Nous travaillons avec un outil développé en collaboration avec une start up de l'EPFL et deux fournisseurs suisses. Celui-ci a considérablement simplifié le traitement des données. En cas d'excès de vitesse, le radar automatique prend deux photos, l'une de face, l'autre de fuite. Celles-ci nous sont immédiatement envoyées via un réseau numérique. Nous décryptons la plaque d'immatriculation et recherchons le propriétaire de la voiture dans nos banques de données pour lui envoyer sa contravention. L'image de face nous permet de l'identifier formellement. C'est utile en cas de doute sur l'identité du conducteur lors de l'infraction», explique-t-il. En termes d'efficacité, le système adopté par les Vaudois suscite de l'intérêt, dans les autres cantons et même au-delà des frontières: l'an dernier, la police française a effectué une visite à la Blécherette.

### Apaiser la conduite: dans les communes aussi!

Reflétant une tendance générale, le nombre d'accidents sur les passages piétons reste relativement élevé dans le

## L'avis du spécialiste

La vitesse en trois questions avec **Christian Ary Huber**, Responsable de la section Technique de la circulation au bpa.

*On reproche aux radars fixes de ne pas créer d'effet de surprise, et, par conséquent, de ne pas inciter à la vigilance en tout temps. Qu'en dites-vous?*

C'est certainement le cas pour les conducteurs qui connaissent les lieux. Cela étant, dans la mesure où ils réduisent leur vitesse, l'effet escompté est atteint. Les radars, comme les contrôles, sont des piqures de rappel. Leur but est de sensibiliser les usagers de la route aux règles de circulation, pas de distribuer un maximum d'amendes.

*On parle souvent du fameux «effet accordéon»: entre les radars, les conducteurs circuleraient à coup d'accélération et de freinages successifs. Un comportement dangereux?*

Le bpa part du principe que les radars fixes sont adéquats là où aucune solution technique n'est envisageable. D'après des relevés effectués par les polices cantonales, on constate une diminution de la vitesse en tout cas 200 mètres avant et après le radar. On observe



parfois une conduite inconstante, avec des accélérations et des freinages forts, mais il s'agit de cas isolés. Autrement, les différences de vitesse sont relativement peu marquées. Un moyen de prendre la mesure du problème est d'effectuer des contrôles sur une section de parcours. On fait la moyenne de deux relevés, et non pas d'un seul. Cela donne une idée de la vitesse moyenne et ne pénalise pas le conducteur qui dépasserait la limite prescrite lors d'un dépassement, par exemple.

*Recourent-on à ces relevés de section en Suisse?*

Pas encore, mais l'OFROU a manifesté son intérêt et devrait prochainement procéder aux premières expériences, avec la participation du bpa. **md**

Canton. Raison pour laquelle la prévention doit être renforcée en localité. Forte de ce constat, la Police cantonale a réalisé une opération de sensibilisation des communes l'automne dernier. L'action «Apaiser la conduite» leur a été présentée, avec les différentes formes possibles au niveau local: mise en place de zones 30, pertinence et modalités de l'installation de radars fixes ou mobiles, etc. L'engouement des communes a surpris la gendarmerie elle-même. Elles sont nombreuses à souhaiter prendre des

mesures, mais dans chaque cas, une analyse préalable doit déterminer les besoins réels.

Avec le temps donc, l'idée que le respect des prescriptions de vitesse va de paire avec une plus grande qualité de vie fait bel et bien son chemin. Reste à savoir si les autres cantons suisses emboîteront le pas aussi vigoureusement.

**Magali Dubois**

# Gachnang la sportive

**LA SUISSE BOUGE – EN FORME POUR L'EURO** Dans l'ambiance de l'Euro 08, quelque 200 communes de tout le pays prennent part à un projet de promotion de l'activité physique. Les délégués bpa à la sécurité sont concernés. La commune thurgovienne de Gachnang s'est beaucoup engagée dans les préparatifs. «objectif sécurité» était sur les lieux lors de la course test.

«Tout le monde a mis son casque?» Reto April, instituteur à Gachnang, parcourt du regard le groupe de ses élèves avant de les lâcher sur le parcours. Les enfants sont là, qui avec son vélo, qui en mini-trottinette, d'autres rollers aux pieds; tous se réjouissent de passer leur leçon de gymnastique à faire l'épreuve-test pour le parcours de mobilité. Énergiques et volontaires, les petits coureurs s'en donnent à cœur joie avec leurs en-

gins, sur le circuit de 2 km. qui longe une zone d'habitations et traverse un domaine agricole. Chacun voudrait rouler en tête.

La course-test de cet après-midi voit la présence de plusieurs membres du comité d'organisation, dont Andrea Waltenpül, conseillère communale en charge de la culture et du sport, qui le préside. Sitôt élue, l'année dernière, elle a milité pour que sa commune participe

au projet «La Suisse bouge – En forme pour l'Euro». Et ce n'est pas un hasard, car les 3300 habitants de cette commune accordent beaucoup d'importance au sport. La société de gymnastique, en particulier, réunit de grands effectifs avec tous ses groupes d'actifs. «L'année dernière, c'est notre chef-lieu Frauenfeld qui a accueilli la Fête fédérale de gym. Nous sommes encore sur la vague qu'a créée l'événement» nous explique Mme Waltenpül, qui a siégé dans le CO de la Fête. Son expérience lui sert, à l'échelon communal, pour le projet «La Suisse bouge»; elle tient à amener ses administrés sur le parcours de sport et à les voir s'y dépenser à pied ou sur roues, pour leur bonne forme juste avant l'ouverture de l'Euro 08.

## Délégué bpa à la sécurité «Toujours avec le casque»

La responsabilité de l'ensemble du projet incombe à Silvano Tedesco, délégué bpa à la sécurité. D'entrée de jeu, il a clairement décrété le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes, les usagers de trottinette et les adeptes des rollers. Un participant qui n'aurait pas (encore) cet équipement ne doit pas rentrer chez lui, mais on lui prête un casque pour le jour du concours. Silvano Tedesco tient beaucoup à offrir un tel service, ne serait-ce que pour familiariser le public avec l'objet même. Après



Les petits de quatrième lors de la course-test.



**Silvano Tedesco**, délégué bpa à la sécurité et **Andrea Waltenspül**, conseillère municipale de mettent tout en œuvre pour sécuriser le parcours!

avoir demandé sans succès à des magasins de sport de prêter des casques, Tedesco a contacté Stefan Meile, le responsable des délégués bpa à la sécurité pour la Suisse orientale. Ce dernier s'est approché de Fränk Hofer, responsable de la section Sport au bpa, qui a fait en sorte de mettre à disposition des habitants de Gachnang 70 casques cyclistes

### Le bpa a mis 70 casques à disposition pour le jour de la manifestation.

pour le jour de la course-test. Dans un tel cas, les casques sont livrés avec un bandeau de protection anti-sueur... un casque de protection déjà mouillé n'est guère engageant! Silvano Tedesco est admiratif: «L'engagement du bpa pour les casques est formidable!»

Lors de la course-test, le comité d'organisation examine les emplacements des futurs grillages de protection, des marquages et des postes de contrôle. Le jour du concours durant la semaine de lancement, des centaines d'enfants et d'adultes se presseront sur le circuit entre 10 et 18 heures. Il s'agit donc de sécuriser parfaitement le parcours. Le document de sécurité mis au point par le village situe exactement les tables d'information, les barrières et les postes de contrôle. Il faut tout planifier très soigneusement, comme l'indique le délégué bpa à la sécurité. «Nous avons retenu des rues peu fréquentées, mais malgré notre option, le parcours emprunte aussi des routes où normalement des véhicules circulent.»

Le service sanitaire est un point central du dispositif de sécurité; Andrea Waltenspül informe ses collègues du CO à ce propos: «Le médecin de notre village vient de donner son accord: il se

### Le projet

En préambule à l'Euro 08, quelque 200 communes de toutes les régions du pays s'affrontent en duels sportifs dans le cadre de la campagne de l'Office fédéral du sport (OFSP): «La Suisse bouge – En forme pour l'Euro» visant à motiver les gens à bouger davantage. Cette fête au mouvement destinée à toute la population est une façon, pour les communes, de se mettre au diapason de l'Euro, mais plus encore un appel aux habitants à avoir une activité sportive. A chaque fois, la joute se présente comme un duel et une mise est fixée au préalable. La commune qui aura totalisé la plus importante durée de mouvement remportera la mise. En outre, des billets d'entrée pour les matches de l'Euro sont tirés au sort parmi les participants.

### Le bpa comme partenaire de la sécurité

Le bpa s'engage dans la promotion du mouvement parce qu'il part du principe que des personnes sédentaires sont plus sujettes à des accidents – avec des suites plus graves – que celles qui pratiquent une activité sportive. Il s'est donc annoncé comme partenaire du projet «La Suisse bouge – En forme pour l'Euro».

Des spécialistes des domaines du sport et de la technique de la circulation ainsi que des délégués bpa à la sécurité ont élaboré ensemble une check-liste. Les communes et leurs délégués bpa à la sécurité sont donc détenteurs d'un instrument qui pourra les aider à organiser des manifestations en toute sécurité.

chargera du service des urgences.» L'infirmerie trouvera place dans la salle à usages multiples, à proximité du départ. Deux agents sanitaires mobiles stationneront au bord du parcours, équipés de sac à dos, prêts à répondre aux appels radio. Par ailleurs, le délégué bpa à la sécurité a fait en sorte que la commune acquière un défibrillateur, et les employés communaux ont été formés à son maniement.

A la question de savoir si le projet correspond en tous points à la check-liste de sécurité dressée par le bpa, Silvano Tedesco fait la grimace et déclare: «En fait, nous n'avons consulté la check-liste qu'après avoir établi notre plan de sécurité, pour constater qu'il en respectait les critères».

### Duel Gachnang contre Zihlschlacht-Sitterdorf

Bien vite, la leçon de gym est terminée, les enfants quittent les engins et se défont de leur casque. Le maître les accompagne dans l'école toute proche. Le bilan de la course de test: un élève est tombé, heureusement sans se faire mal. L'essai a motivé encore davantage les enfants pour la semaine officielle de mai, durant laquelle environ 200 communes organisent un défi à la course et à vélo sur un circuit sportif.

Le principe est celui du duel sportif: la commune qui défiera Gachnang est Zihlschlacht-Sitterdorf, un endroit «au fin fond de la Thurgovie», nous dit la conseillère communale en riant. Le jour du concours, chaque commune addi-

Un CO fort, bien intégré à la commune, rend l'événement possible!



tionnera les temps d'engagement sur le parcours. Bien entendu, on a convenu d'un enjeu: en l'espèce, la commune qui aura enregistré le plus d'heures d'acti-

**L'équipe comptant le plus d'heures d'activité physique se verra offrir l'apéro de Nouvel-An.**

tivité physique aura le plaisir de se voir offrir par l'autre village les boissons de l'apéro de Nouvel-An.

Les enfants ont quitté le circuit, les membres du CO rangent les barrières. Les adultes eux aussi sont impatients. La

manifestation, selon la conseillère communale, ne s'adresse pas qu'aux enfants. «Nous voudrions inviter toute la population, jeunes et aînés, à prendre part à l'événement. Et nous souhaitons que l'année prochaine aussi les gens reviennent pour le concours du villageois le plus rapide que nous mettons sur pied chaque année». On a toutes les raisons d'avoir prévu cette année des joutes sportives plus importantes que d'habitude; la commune politique de Gachnang fête ses dix ans. Toute jeune, elle s'est constituée en 1998 par la fusion de cinq villages.

A propos: avant de mettre sous presse, nous apprenons que les habitants de Gachnang ont réussi à écouler les 1000 dossards préparés pour la manifestation,

et qu'ils comptent donc exactement le même nombre de participants que Zihlschlacht-Sitterdorf. S'agissant de la sécurité, les mesures prévues ont donné entière satisfaction: les postes de secours n'ont eu que des éraflures et des piqûres de moustiques à traiter. Nous félicitons les deux communes pour leur engagement réussi!

**Ursula Marti**

## FALLAIT Y PENSER

### La commune au secours des écoliers

Les parents de la commune soleuroise de **Kyburg-Buchegg** peuvent maintenant envoyer leurs enfants dans le village voisin de Küttigkofen sans se faire de souci. Cela n'était pas le cas dans le passé, car le trajet scolaire longeait une route cantonale très fréquentée et – comme les autorités l'ont constaté – très rapide. Il n'y avait pas de trottoir sur le tronçon, ni de projet d'en construire un. Une dépense disproportionnée, selon les autorités cantonales compétentes. Malgré un budget modeste, les habitants de la petite commune (320 habitants) ont pris les choses en mains: dans les champs qui longent la route, ils ont aménagé un chemin de terre à l'aide

de plaquettes de bois, les propriétaires du terrain ont mis à disposition, gratuitement et sans hésiter, les surfaces nécessaires au projet. Le travail a été effectué par des hommes du service civil. La commune de Kyburg-Buchegg a donc profité de la solidarité et de l'initiative d'un petit nombre pour agir concrètement en peu de temps et apporter une contribution importante à la sécurité de ses écoliers. Coût de l'opération: 2350 francs. Le jury du prix de la sécurité du bpa a considéré qu'il y avait là matière à un prix de reconnaissance.

La rubrique «fallait y penser» présente des idées d'une grande simplicité, ou



**Un trajet scolaire sûr grâce à un nouveau chemin de terre.**

des projets originaux qui ont permis de résoudre un problème de sécurité dans la circulation, dans le sport ou dans le ménage. Si vous connaissez un tel cas, racontez-le-nous! [objectif@bpa.ch](mailto:objectif@bpa.ch). nr

# «Renforcer la culture de sécurité»

**PORTRAIT** Beat Bachmann est chef de la sécurité chez Coop pour la région de Suisse centrale-Zurich; avec un talent de communication indéniable, il sensibilise les collaborateurs au problème de la sécurité durant les loisirs. «Objectif sécurité» lui a rendu visite sur son lieu de travail à Zurich.



**Beat Bachmann**, responsable de la sécurité et SSST au centre de distribution Coop de la région Suisse central-Zurich: un engagement résolu en faveur de la prévention des accidents.

Il n'est pas nécessaire de faire la leçon à Beat Bachmann, il est déjà convaincu de l'importance des équipements de protection. Il l'était déjà avant l'accident de ski qu'il a vécu l'hiver dernier. «Je suis allé donner de la tête sur une surface gelée et j'ai littéralement senti le casque encaisser l'énergie du choc en l'amortissant. J'en ai été quitte pour une luxation de l'épaule et j'ai eu la chance d'échapper à la commotion.» Notre homme porte aussi un casque quand il fait du vélo, un autre de ces passe-temps favoris.

## **En faire davantage pour la sécurité durant les loisirs**

Beat Bachmann est chef du groupe sécurité à Coop Suisse centrale-Zurich, l'une des cinq régions de vente de Coop. Les tâches principales de son service consistent à intervenir contre les vols à l'étalage et les délits commis par les collaborateurs et, une fois par année, à dresser l'inventaire complet des produits sur les rayons des 180 points de vente. Pour la prévention des accidents, il ne reste donc que peu de temps, dont l'essentiel est consacré au domaine de la sécurité au travail réglé par des prescriptions légales. Ces contraintes n'em-

pêchent pas M. Bachmann de s'engager résolument pour la sécurité durant les loisirs, avec la conviction qu'il existe une grande marge de développement dans ce domaine. «En effet, nous explique-t-il, les chiffres montrent que ce sont les accidents non professionnels qui font problème. L'an dernier, pour 206 accidents professionnels, nous avons enregistré 474 accidents pendant les loisirs.»

La direction régionale des ventes a réagi au message clair de la statistique interne des accidents: elle a donné mandat de renforcer la sensibilisation aux comportements sûrs durant le temps libre. Un groupe de projet s'est constitué. Il réunit des représentants du personnel, du marketing, des assurances et, bien évidemment, Beat Bachmann. Le «spécialiste pour la sécurité et la protection de la santé au travail» SSST donne des impulsions importantes au groupe de projet, cela lui est naturel vu son expérience de plusieurs années en tant que spécialiste de la sécurité dans diverses entreprises et grâce aux connaissances acquises dans les cours du bpa. Il aime aussi recourir aux nombreux dépliants du bpa, aux check-listes et autres documents. Il trouve spécialement pratique le système des newsletters. «Des informations brèves me parviennent au bon moment.»

## **Gravée dans les mémoires: la démonstration de casque cycliste**

La première action de sensibilisation du groupe de projet, intitulée «le coup d'en-

voi», a consisté en une présentation d'une heure du bpa sur le thème «Loisirs et vacances sûrs». Les participants, au nombre d'environ 750, étaient les collaborateurs des centrales de distribution de Zurich et de Kriens, administration comprise. La présentation a eu un écho favorable et a laissé une impression durable, comme s'en souvient Beat Bachmann: «Ce que beaucoup gardent en mémoire, c'est une démonstration du casque cycliste; on y voyait combien notre tête est fragile sans la fameuse protection».

Le groupe de projet a ensuite conçu deux papillons, l'un pour les activités estivales, randonnées, sports aquatiques, VTT et football, l'autre consacré à l'hiver avec des conseils pour la conduite sur la route et les sports de neige. Les flyer ont été distribués, dans les points de vente, à tous les 6500 collaborateurs de Coop Suisse centrale-Zurich. Pour en augmenter l'impact, les chefs de fi-

liale ont été invités à remettre le document en mains propres à leur personnel, avec quelques mots choisis, par exemple lors de l'information rapide donnée avant l'ouverture du magasin.

Beat Bachmann le sait, l'effet de ce genre d'informations dépend beaucoup de l'engagement personnel des chefs. C'est pourquoi il ne renonce jamais à leur expliquer la nécessité de faire une place à des thèmes tels que la sécurité des loisirs et la promotion de la santé, quels que soient par ailleurs les défis quotidiens et la pression pour le chiffre d'affaires. Chaque jour d'absence, justement, représente un coût de 600 à 800 francs pour l'entreprise. Et par ailleurs, on a aussi le désir de préserver les collaborateurs des accidents et de la maladie.

#### Coop montre la bonne direction

Cet intérêt pour les gens, Beat Bachmann le partage: «Je suis à l'aise quand j'entre en contact avec les gens. Cela m'intéresse, en particulier, de réussir à convaincre un interlocuteur critique et à l'inciter à agir.» Pour y parvenir, il faut du doigté, des égards, et un bon dosage entre persuasion, appel et patience. Beat Bachmann est conscient qu'en matière de sécurité des loisirs, il y a du pain sur la planche et que les résultats ne suivent pas du jour au lendemain. «La culture de la sécurité doit encore progresser», indique-t-il. En tant que SSST, il est certain que la direction prise chez Coop est la bonne; le projet suivant l'occupe déjà: ce sera un calendrier avec 12 dessins illustrant des problèmes de sécurité et qui trouvera place en 2009 dans tous les locaux du personnel de la Coop. L'idée que l'humour puisse ainsi faire réfléchir est venue à Beat Bachmann – s'en étonnerait-on? – lors d'un cours de perfectionnement.

Ursula Marti

## TEMPS LIBRE



### River Rafting: bien choisir l'organisateur

Avec le rafting, chaque participant vit une aventure qui allie découverte de la nature sauvage, sensations fortes et plaisir. Pourtant, la sécurité ne doit pas prendre l'eau! Le principe consiste à choisir une entreprise certifiée avec le label «Safety in Adventures». Et en aucun cas, il ne faut planifier tout seul les opérations.

Les prestataires d'activités de plein air et d'aventure se conforment dans leur travail à un concept de sécurité clairement défini et complet et font l'objet d'un contrôle annuel. Sont pris en compte dans l'évaluation: la formation des guides, l'état du matériel et son maniement, les procédures en cas d'urgence, la planification de route et l'information des clients, les activités de plein air et d'aventure proposées. **wamo/um**

Liste des entreprises certifiées à l'adresse:  
[www.safetyinadventures.ch](http://www.safetyinadventures.ch).



#### Les SSST, spécialistes de la sécurité

Les SSST sont les spécialistes sécurité et protection de la santé au travail. Parmi eux, on trouve des médecins du travail, hygiénistes du travail, ingénieurs en sécurité et autres chargés de sécurité. Ils conseillent la direction pour les questions de prévention des accidents et apportent leur aide à la réalisation des mesures concrètes. Leur objectif: réduire le nombre des accidents professionnels et non professionnels du personnel. Le bpa soutient les SSST par des **conseils**, un vaste choix de **cours** et des **présentations thématiques** destinées aux collaborateurs. Plus d'infos sur [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch), rubrique «Prévention en entreprise».

## Attaché à la vie: la campagne de prévention routière incontournable

Lancée en 2005 sous la conduite du bpa, la campagne en faveur du port de la ceinture de sécurité, financée par le FSR, peut se targuer de résultats déjà forts prometteurs. Le concept confronte l'absurdité de certains actes incompréhensibles à celle de ne pas boucler sa ceinture au péril de sa vie. Percutant, clair et émotionnel, le message générique «Attaché à la vie» a été répété et étoffé, afin de frapper les esprits sans être moralisateur, parfois de manière innovante. Ainsi, les barrières de parkings, pistolets de pompes à essence ou

encore préservatifs aux couleurs de la campagne distribués dans les lieux jeunes et branchés ont par exemple incité les conducteurs et leurs passagers à s'attacher aussi sur de courts trajets et à l'arrière.

Le succès de la campagne est également dû – pour une bonne part – aux multiplicateurs du bpa. En effet, les policiers, délégués bpa à la sécurité et spécialistes santé et sécurité au travail apportent leur précieux soutien en menant des actions ponctuelles sur le terrain.  
nw/um

Foncer dans ce bus, c'est tout aussi absurde que de rouler sans ceinture.

ATTACHÉ À LA VIE.

Sans ceinture à l'arrière, vous pouvez tuer ceux qui sont à l'avant.  
Pour plus d'infos: [www.ceinture.ch](http://www.ceinture.ch)

bpa TCS

Le bpa et ses partenaires vous incitent à boucler votre ceinture!