

objectif sécurité



SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

Le bpa planche sur
un nouveau programme
prioritaire

CONCEPT DE PRÉVENTION POUR LES COMMUNES

Entlebuch remporte
le prix bpa de la sécurité

TEST DE SIÈGES D'ENFANTS

La Suisse joue
les premiers rôles

Sommaire

EN CHIFFRES

Vignette et casque: le million atteint 3

DOSSIER SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

La clé: un style de conduite préventif 4

Quel est l'impact de l'infrastructure routière?
Débat entre Jörg Strehler, CI Motard, et Stefan Siegrist, bpa 7

«Slow down» fait un tabac;
interview de R. Müntener, motosuisse 8

SUR LE TERRAIN

Entreprises
Echex: plus d'expérience grâce à la pratique et aux réseaux 10

Communes
Le prix de la sécurité du bpa va à Entlebuch:
«Les dossiers, c'est bien, la réalisation, c'est mieux!» 12

Associations
Le plus grand test de sièges d'enfants en Europe 14

CAMPAGNE

Sans casque, attention à la casse! 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), Rolf Moning (bpa)

Adresse de la rédaction: Ursula Marti, wortreich gmbh, Maulbeerstrasse 14, 3011 Berne, objectif@bpa.ch, tél. +41 31 305 55 66

Traduction: Pierre-Alain Chopard, Bienne

Illustrations et photos: pages 1, 5, 8 (Franky Slow Down), 9, 15 (sièges), 16: bpa; page 2: Daniel Rihs; page 4: Ruben Wyttenbach; pages 7 (Siegrist), 13: Iris Andermatt; page 7 (Strehler): IG Motorrad; page 8 (Müntener): motosuisse; pages 10, 11: Giovanni Antonelli; page 14: TCS; page 15 (esprit piste): KWRO

Mise en page: SRT Kurth & Partner AG, Ittigen **Impression:** UD Print AG, Lucerne, impression climatiquement neutre

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.

ÉDITORIAL



Sécurité à moto: un retard à rattraper

La Suisse compte parmi les pays européens les plus performants en matière de sécurité routière. Les chiffres sont éloquent: entre 1970 et 2008, le nombre de tués est passé de 1694 à 357 et celui des blessés graves de 18 314 à 4780. C'est dire que les efforts concertés dans tous les domaines – sensibilisation, technique, lois et secours – ont porté leurs fruits. Il demeure néanmoins une ombre au tableau: ce sont avant tout les automobilistes qui ont bénéficié de ces réductions, suivis par les piétons et les cyclistes. Les motocyclistes, quant à eux, accusent du retard. A ce jour, par kilomètre parcouru, le risque d'être grièvement ou mortellement blessé dans un accident est environ 20 fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupants d'une voiture.

Ces prochaines années, le bpa entend approfondir ce thème en y consacrant un de ses programmes prioritaires. Comme le montre le dossier de ce numéro, l'état des connaissances est déjà avancé. Le dossier de sécurité du bpa «Trafic motocycliste» paru en 2009 met en lumière des mesures concrètes permettant d'améliorer la sécurité des motocyclistes. Elles concernent aussi bien les motocyclistes eux-mêmes que les conducteurs d'autres véhicules, l'infrastructure, les motos ou l'équipement de protection. Toutes recommandations qui devraient répondre à la crainte de certains motards d'avoir été oubliés par le programme Via sicura. Car à n'en pas douter, c'est d'une véritable stratégie de sécurité que notre pays a besoin dans ce domaine.

Magali Dubois

Vignette et casque: le million atteint

SPORTS DE NEIGE La vignette vert/orange, qui chaque année rappelle au skieur de faire contrôler ses fixations, fait partie des accessoires obligés de l'hiver. Pour cette saison, le bpa en a distribué plus d'un million aux magasins de sport. Succès rapide également pour le casque de protection, qui a aussi passé la barre du million.



Le skieur doit pouvoir se fier à son matériel; cela suppose, entre autres, un réglage optimal des fixations. Cette simple précaution prise en début de saison permet d'éviter beaucoup d'accidents. Lors du contrôle, le commerçant spécialisé s'assure que les fixations sont réglées correctement selon l'âge, la taille, le poids, la longueur des semelles des chaussures et la manière de skier. Il colle ensuite, en guise de certification, une vignette du bpa sur le ski droit. Actuellement, quelque 900 magasins de sport de tout le pays prennent part à la campagne, ce qui représente plus d'un million de vignettes envoyées par le bpa.

Tout autant que les skis, l'équipement, le casque en particulier, offre une

1 000 000

protection importante. Depuis bientôt trois ans, le bpa se mobilise pour sa promotion avec la campagne «Casque et

respect sur les pistes», focalisée cet hiver sur la Suisse romande, où le casque est moins populaire qu'en Suisse alémanique. Dans la durée pourtant, une tendance positive se dégage, puisque le taux de port du casque est passé de 16 % à 65 % en six ans seulement. En d'autres termes, plus d'un million de sportifs évoluent casqués sur les pistes de notre pays! Le bpa et ses partenaires ont donc tout lieu de se féliciter du succès de cette campagne. Ils n'en maintiennent pas moins leur engagement pour des sports de neige sûrs, car les accidents y sont encore bien plus fréquents que dans d'autres activités sportives. **um**

ZOOM

Sécurité routière: Romands et Tessinois à la traîne

Entre 1997 et 2007, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées a diminué de 21 % en Suisse alémanique. En Suisse romande et au Tessin, le recul enregistré n'a été que de 7, respectivement 10 %. Dans son rapport «Disparités régionales des accidents de la route» paru début 2010, le bpa analyse la problématique sous trois angles complémentaires: le profil des accidents (catégories d'usagers, moyens de locomotion, distances parcourues), le com-

portement de la population en matière de mobilité et de sécurité et les infrastructures routières.

Il en ressort qu'en comparaison régionale, la vitesse et l'alcool sont des fléaux sur les routes romandes. Au Tessin, le non-port de la ceinture de sécurité, l'alcool et les accidents graves des motards entachent la situation. En 2007, ces derniers représentaient 51 % de tous les blessés graves et tués dans le canton. Par ailleurs, l'alcool au volant est en cause

dans près de deux fois plus d'accidents graves et mortels en Suisse romande (20 %) et au Tessin (19 %) qu'en Suisse alémanique (11 %).

Sur la base de ces résultats, le bpa ciblera davantage son travail de prévention à l'avenir. Mais ceci ne pourra être réalisé qu'en collaboration avec ses partenaires dans les cantons et les communes, tels les corps de police, écoles, délégués bpa à la sécurité, etc. **md**

La clé: un style de conduite préventif

DOSSIER DE SÉCURITÉ TRAFIC MOTOCYCLISTE Sur la base d'une analyse détaillée des risques, le bpa recommande des mesures propres à réduire de façon ciblée la part – élevée – des accidents de moto. Il est prévu d'élaborer ensuite, avec les partenaires directement concernés, un programme prioritaire.



En roulant à une vitesse adaptée, les motards préviennent leurs propres erreurs de conduite et se protègent aussi de celles des autres usagers.

Contrairement à l'évolution des accidents de la route en général, le risque d'accident ne baisse pas chez les motocyclistes. Par kilomètre parcouru, le risque d'être grièvement blessé dans un accident est environ vingt fois plus élevé pour les motards que pour les occupants d'une voiture de tourisme. Concrètement, la police dénombre chaque année quelque 90 tués et 1500 blessés graves parmi les motocyclistes, pour ne rien dire des cas de blessés légers, encore bien plus nombreux.

Le bpa considère que des mesures s'imposent de toute urgence. Dans le dossier de sécurité «Trafic motocycliste» qui vient de paraître, il a étudié à fond les facteurs de risque et y explique quelles mesures sont de nature à augmenter la sécurité pour les motards.

Facteur humain

Selon Esther Walter, responsable du projet, l'analyse montre que la plus grande proportion des accidents de moto sont causés par le facteur hu-

main. «Tout d'abord, du fait des motocyclistes eux-mêmes», nous expliquet-elle. «En effet, la conduite sûre d'une lourde machine nécessite des compétences et pas mal d'expérience, bien plus qu'au volant d'une voiture. Cet élément est souvent sous-estimé, justement par des personnes qui commencent à piloter une moto à un âge moyen, ce qui est assez fréquent de nos jours.» C'est pourquoi le bpa propose, entre autres, que les conducteurs de plus de 25 ans ne puissent pas débiter

«J'ai toujours du plaisir à faire de la moto»

dans la catégorie A sans avoir auparavant conduit de plus petites cylindrées. La réalisation de cette mesure supposerait une concertation avec l'UE, c'est pourquoi elle ne figure pas en tête de liste. «La meilleure mesure, et la plus urgente, est et demeure l'adoption d'un comportement préventif», ajoute Esther Walter. Une vitesse adaptée en fait partie, c'est un style de conduite qui permet au motocycliste d'éviter des erreurs, mais aussi de «rattraper» celles des automobilistes. Ceux-ci ne font pas toujours preuve de l'attention voulue à l'endroit des motards, il leur arrive de ne pas les voir et de leur brûler la priorité, ce qui peut engendrer des situations dangereuses.¹ En même temps que les motocyclistes, il faut responsabiliser les conducteurs des autres véhicules. Le bpa tient donc beaucoup à une mise en œuvre adéquate de la formation de base en deux phases, qui prévoit en particulier d'aborder le thème du trafic motocycliste avec les futurs automobilistes.

Facteur technique

L'analyse a aussi montré la nécessité d'agir sur le plan de la technique – des motocycles, des véhicules antagonistes dans les collisions, de l'infrastructure routière et des équipements de protection. Une infrastructure adaptée à la moto, comportant par exemple des glissières avec dispositifs anti-encas-

Mario Cavegn est motard au privé, et collaborateur scientifique au sein de la section Recherche du bpa depuis 2002. Cheville ouvrière du dossier de sécurité consacré au trafic motocycliste, il dirige le programme prioritaire qui commence en 2010.

«objectif sécurité» l'a interrogé sur son double rôle de chercheur et de sujet d'étude.



Mario Cavegn: son travail de chercheur ne lui a pas gâché le plaisir de la moto.

objectif sécurité: Votre vécu de motard a-t-il représenté plutôt un avantage ou un inconvénient dans votre activité de chercheur?

Mario Cavegn: Il n'a pas joué de rôle décisif la plupart du temps. Comme nous suivons une démarche scientifique dans notre travail, les connaissances acquises par la recherche ont la prépondérance, tandis que le vécu joue un rôle secondaire. Pourtant, mon expérience de la moto m'a aidé à sérier et à mieux comprendre les problèmes.

L'étude scientifique a-t-elle confirmé vos impressions personnelles de la route quant aux risques et aux dangers du trafic motocycliste?

En partie seulement. Comme motocycliste, j'ai bien sûr une vue toute spécifique et subjective des choses. Et il est

clair que celle-ci ne recoupe pas exactement le regard objectif et froid du chercheur et spécialiste de la prévention. Il s'est confirmé, pour moi, que freiner dans une situation d'urgence est une manœuvre exigeante qui comporte un risque élevé de chute, du moins sans système ABS. Par contre, ma conviction personnelle sur les revêtements ne s'est pas confirmée: les surfaces insuffisamment antidérapantes (comme les couvercles de regard, les marquages, les ornières, le bitume et autres irrégularités) provoquent moins d'accidents graves que je ne pensais.

Qu'est-ce qui vous a le plus étonné?

Je ne m'attendais pas à l'important effet protecteur du système ABS. Selon cette dernière étude, un tel système permet d'éviter presque la moitié des accidents graves. Comme ma bécane n'en est pas encore équipée, j'ai maintenant une bonne raison de m'acheter une nouvelle moto.

Le travail de recherche vous a-t-il appris des choses que vous mettez maintenant en œuvre dans la pratique?

Le trafic deux-roues motorisé est souvent perçu trop tard, ou pas du tout, surtout aux carrefours et aux entrées de routes. Maintenant, je me méfie davantage encore, me disant que les automobilistes ne m'ont pas vu et qu'ils vont me brûler la priorité. Il est donc très indiqué de rechercher le contact visuel avec les conducteurs d'autres véhicules.

Suite à la page 6

¹ Pour près de 55 % des collisions impliquant des motos, le conducteur du véhicule antagoniste est seul responsable, tandis que dans 45 % des cas, le motocycliste est au moins coresponsable. Dans 80 % de tous les accidents de moto (pertes de maîtrise incluses), le motocycliste porte une part de responsabilité.

trement (empêchant les motocyclistes de passer dessous), est une condition nécessaire, mais nullement suffisante pour réduire nettement le nombre d'accidents. Pour les motocycles, un système antiblocage (ABS) pourrait se traduire par un réel gain de sécurité. S'agissant des véhicules antagonistes potentiels, le bpa recommande l'équipement systématique de feux diurnes spéciaux, ainsi qu'une conception de la carrosserie davantage axée sur la sécurité des motocyclistes. Quant aux vêtements de protection, les chercheurs du bpa ont conclu qu'ils préviennent souvent des blessures, mais permettent rarement d'éviter les lésions fatales.

Nouveau programme prioritaire

Le dossier de sécurité à disposition est une base scientifique qui trace la voie à suivre pour des mesures de prévention ciblées. Mais ce n'est qu'un début; il s'agit maintenant de mettre sur pied un programme prioritaire impliquant tous les partenaires – associations motocyclistes, constructeurs et importateurs, police et assureurs notamment. «Seul, le bpa ne peut que délivrer des recommandations. En nouant des alliances et en exploitant des synergies, il sera possible de mettre en œuvre les mesures prévues», conclut Esther Walter.

Ursula Marti

Sécurité à moto: l'exemple britannique au 11^e Forum du bpa

La part grandissante d'accidents de moto graves par rapport à l'ensemble des accidents n'est pas un phénomène purement helvétique. Cette problématique préoccupe par exemple aussi le Royaume-Uni, où les motocyclistes représentent 22 % de tous les décès liés à la circulation routière, mais seulement 1 % du trafic. Comme l'a expliqué le professeur Andrew Parkes, du Transport Research Laboratory (Wokingham/UK) à l'occasion du dernier Forum du bpa fin novembre 2009, le département des transports a élaboré une stratégie à la demande du gouvernement. L'objectif est d'intégrer le motocyclisme au développement de la politique de transport de sorte que ses besoins soient aussi bien étudiés que ceux des autres modes de transport.

En Grande-Bretagne, la recherche consacre des moyens importants à l'ingénierie en infrastructure, aux motos et à l'équipement de protection, et plus récemment à la formation et au changement comportemental des motocyclistes. On retiendra entre autres mesures l'optimisation du niveau de protection du casque, une meilleure information aux consommateurs, notamment par la possible mise en place d'un système d'évaluation de la sûreté des motos, l'évaluation de tous les aspects de la formation des motocyclistes, la sensibilisation des automobilistes au motocyclisme ou encore l'usage du système intelligent d'adaptation de la vitesse. Cette liste, non exhaustive, le montre bien: la sécurité des motocyclistes est incontestablement à l'ordre du jour dans ce pays. **md**

Votre relation personnelle à la conduite motocycliste a-t-elle changé?

Savoir que piloter une moto est vingt à trente fois plus dangereux que de rouler en voiture aurait de quoi angoisser. Cela ne m'empêche pas de continuer à faire de la moto avec plaisir, mais avec une conduite encore plus préventive qu'avant.

Le bpa lance sous votre direction un programme prioritaire sur le thème de la sécurité des motocyclistes. Quels objectifs vous êtes-vous fixés?

L'objectif est avant tout de réduire le nombre d'accidents de moto graves. A cette fin, nous souhaitons aborder toutes les sortes de dangers – nous ne nous limiterons pas aux motocyclistes et à leurs engins, mais prendrons aussi en considération l'infrastructure, les autres usagers motorisés impliqués dans la collision et leurs véhicules.

Comment allez-vous procéder?

Avec le dossier de sécurité «Trafic motocycliste», nous disposons d'un excellent fondement scientifique, qui nous permettra de planifier la mise en œuvre des mesures déterminées. Le calendrier devrait s'étaler sur les cinq prochaines années. Dans toute cette démarche, nous estimons qu'il est essentiel de collaborer avec les organisations partenaires et les groupes d'intérêts.

Interview: **Ursula Marti**

Le dossier de sécurité consacré au trafic motocycliste peut être téléchargé à l'adresse: www.bpa.ch (→ Commander/Shop, n° d'article 2.035)

Spécialistes de la sécurité et motards: deux points de vue sur l'infrastructure

LE POUR ET LE CONTRE Deux réponses argumentées: de Jörg Strehler, de la CI Motards, et de Stefan Siegrist, du bpa, à la question: L'amélioration de l'infrastructure routière est-elle une mesure déterminante pour l'amélioration de la sécurité du trafic motocycliste?

Les motards considèrent qu'une infrastructure adaptée aux motos telle que la CI Motards la réclame depuis des années est une condition décisive, concrète et réalisable par étapes pour tenir compte des aspects sécuritaires spécifiques au trafic moto. Il ne s'agit pas de transformer les routes en circuits, mais de diminuer le risque d'accident.

Conçue pour des véhicules à quatre roues, l'infrastructure routière est souvent dangereuse pour les deux-roues motorisés (cf. dossier de sécurité du bpa n° 5/2009, pp. 115 ss.). Or, les motocyclistes ont aussi droit à des «routes sans danger». Il est grand temps que des actes viennent soutenir la responsabilité personnelle et la conduite prudente de la grande majorité des motards.

Deux tiers des collisions impliquant une moto sont imputables à des causes extérieures. Elles ont lieu le plus souvent à l'intérieur des localités, à vitesse réduite, à des croisements et dans des giratoires. L'ornementation de ces derniers, en métal ou blocs de pierre ne favorise pas le développement de routes «tolérant les erreurs». Les motos sont des véhicules à deux roues. Les réfections de routes avec bitume ou goudron et marquages sur de grandes surfaces peuvent provoquer des glissades et des chutes, surtout si la chaussée est mouillée.

Chaque année, des motocyclistes se blessent à des glissières. Si les glissières de sécurité étaient équipées de dispositifs anti-encastrement, on déplorerait nettement moins de tués.

POUR



Jörg Strehler est le responsable du projet «Route de la terreur» à la CI Motards.

CONTRE



Stefan Siegrist est directeur suppléant du bpa.

Certes, les mesures d'infrastructure contribuent beaucoup à réduire le nombre de blessures graves et de décès. Toutefois, beaucoup de motocyclistes surestiment leur effet. A côté des mesures d'infrastructure, des changements de comportement sont nécessaires; il faudra que les motocyclistes adoptent un style de conduite plus défensif et que les automobilistes se sensibilisent à la problématique de la moto.

Chaque fois que c'est possible, le bpa impose des solutions techniques. Certes, les mesures d'infrastructure ont leur coût, mais leur effet est durable. C'est pourquoi nous soutenons de nos conseils techniques les cantons dans leurs travaux d'amélioration de l'infrastructure routière. Nos ingénieurs de la circulation dispensent

leurs conseils en se fondant sur des analyses documentées de tronçons bien définis et sur les données de l'accidentalité. Les mesures essentielles que nous proposons relèvent de l'aide optique à la conduite (signalisation des virages) et de la sécurité passive (p. ex. glissières avec dispositif anti-encastrement).

Actuellement, les experts de la sécurité et les motards se rejoignent sur bien des points: aucune des mesures préconisées n'est en principe remise en cause. Cependant, on n'atteindra de réels progrès que si toutes les actions sont mises en œuvre avec efficacité. Il est donc indispensable que les clubs motocyclistes, les organes spécialisés et les importateurs s'engagent résolument pour la diffusion de l'ABS, par exemple, et de la conduite préventive.

«Slow down» fait un tabac

CAMPAGNE VITESSE ADAPTÉE La chanson «Slow down. Take it easy» est en passe de devenir un tube au hit parade des variétés et elle vaut à l'ASA, au bpa et au FSR un succès jamais connu. Parmi les diverses organisations partenaires qui relaient et diffusent le message, il y a «motosuisse». Son président, Roland Müntener, explique les raisons de ce soutien.



Roland Müntener est président de motosuisse, l'Association suisse des importateurs de motos et scooters.

objectif sécurité: Qu'est-ce qui a incité motosuisse à devenir partenaire officiel de la campagne vitesse adaptée?

Roland Müntener: D'abord, quand nous avons été invités à participer, nous avons vu que notre avis importait déjà au moment de la genèse de la campagne, ce qui nous a positivement influencés. En effet, nous pouvions ainsi contribuer à éviter un ton trop sermonneur et à promouvoir une campagne attractive qui puisse rallier les suffrages des motards.

Quel peut être votre apport en votre qualité d'association des importateurs de motos et de scooters?

Nous sommes plus proches de la réalité du marché que le bpa, donc en mesure d'expliquer aux décideurs les enjeux de cette campagne vitesse adaptée, sa nécessité et ses objectifs.

En clair, quelles activités avez-vous planifiées?

Nous avons envoyé à tous nos membres – ce sont tous des importateurs de

La campagne

«Slow down. Take it easy» – tel est le credo de la campagne recommandant aux usagers de la route d'adapter leur vitesse. Elle est menée sous l'égide de l'Association suisse d'assurances (ASA) et du bpa et financée par le Fonds de sécurité routière (FSR). Elle veut encourager les jeunes automobilistes et les motards de tout âge à respecter les limitations et à adapter leur vitesse à l'état de la route, aux conditions de circulation et à la visibilité ainsi qu'à leurs propres capacités. Le porte-drapeau de ce message est l'ange Franky Slow Down. Avec son groupe «Da Sign & The Opposite», il invite de manière sympathique les automobilistes et les motards

à lever le pied dans une chanson baptisée «Slow down», composée par le producteur à succès Roman Camenzind.

Lancée en octobre 2009, la campagne durera jusqu'à fin 2011. Elle se déroulera en cinq volets – avec spots TV et cinéma, affiches et annonces. Un atout central est le site Internet très convivial qui présente beaucoup d'informations et des téléchargements surprenants. Des bannières en ligne, iTunes, Youtube, Facebook etc., invitent les groupes cibles sur la page de renvoi. Des opérations d'organisations partenaires – police, TCS, motosuisse – contribuent à diffuser le message de la campagne. Plus d'informations sur: www.slow-n-easy.ch.





marques bien connues – un DVD avec la chanson de la campagne et les spots TV, en les invitant à intégrer ce matériel aux programmes vidéo qu'ils projettent dans leurs salles d'exposition et dans les foires et salons. Nous partons du principe que la plupart ont suivi ou vont suivre notre conseil.

Vous connaissez bien le monde de la moto. Comment est-il possible de persuader des motards de réduire leur allure dans une mesure justifiable?

En abordant de façon détendue la leçon que l'on veut dégager, exactement comme dans cette campagne: un spot drôle et une chanson agréable à l'oreille. Les menaces ne sont pas recommandées.

Qu'est-ce que les motards peuvent faire d'autre pour leur sécurité?

En priorité, se perfectionner encore davantage; la pratique de la conduite est le meilleur facteur de sécurité. Concrètement, ils devraient se mettre sans cesse à la place des autres usagers de la circulation et identifier à temps les dangers. Une conduite prévoyante est encore plus importante à moto qu'en voiture.

Quel souhait formulez-vous, en votre qualité de représentant des motards, à l'adresse des automobilistes?

Pour être bref: qu'ils redoublent d'attention! Ils devraient être conscients

qu'outre les quatre roues, il existe encore les deux-roues motorisés. L'automobiliste doit se donner vraiment la peine de bien regarder, pour reconnaître l'étroite silhouette des motards. Je ferais le vœu que tous se mettent une fois au guidon d'une moto pour vivre un moment «de l'autre côté».

Quelles retombées attendez-vous de cette campagne jusqu'à son terme en 2011?

Ce n'est pas aux chauffards incorrigibles que cette campagne s'adresse; pour eux, ce sont d'autres méthodes et d'autres mesures qui s'imposent. En revanche, aux 99% des conducteurs «normaux», nous pouvons rappeler de rouler toujours à une vitesse adaptée. J'ai la conviction qu'une telle campagne contribuera à réduire le nombre de tués et de blessés graves.

Interview: **Ursula Marti**

Manifestations

- Frankie Slow Down sera présent au Salon de l'Auto les 3 et 4 mars 2010. De nombreux fans sont attendus!
- Le groupe Da Sign & the Opposite se produira en direct, dans le cadre de la campagne, au Col du Pillon, dimanche 2 mai 2010.

Pour plus de détails, avec d'autres dates et lieux: www.slow-n-easy.ch

DISTINCTION

Titre honorifique pour R. D. Huguenin

L'Université de Berne vient de décerner le doctorat honoris causa à Raphael Denis Huguenin, ancien directeur suppléant du bpa et pionnier de la psychologie de la circulation. En distinguant son engagement indéfectible pour la promotion de la sécurité dans la circulation routière, l'alma mater a relevé que le récipiendaire a su associer l'approfondissement des connaissances scientifiques au souci constant de rendre le savoir acquis accessible à autant de groupes professionnels que possible, des ingénieurs aux policiers, ainsi qu'aux décideurs politiques. **um**

Echex: plus d'expérience grâce à la pratique et aux réseaux

ÉCHANGE Chaque année a lieu le séminaire Echex du service de Formation du bpa. Les chargés de sécurité en entreprise ont ainsi l'opportunité de se (re)voir, de faire le plein d'idées, et même, parfois, d'élaborer des projets en commun. «objectif sécurité» s'est rendu au séminaire de Lausanne.

Fin 2009, à l'occasion d'un séminaire à l'Université de Lausanne (UNIL), la formule «Echex» du service de Formation fêtait ses cinq années d'existence en Suisse romande. Et il ne faut pas s'en cacher, le bilan est très positif: «Afin d'assurer une qualité optimale, nous avons choisi de limiter le nombre de participants à vingt. Chaque année nous devons refuser du monde», commente Christian Wyssmüller, conseiller prévention ANP en entreprise pour la Suisse romande. Ce rendez-vous annuel permet aux chargés de

santé et sécurité au travail de se former et d'échanger sur les expériences faites dans le domaine de la prévention des accidents non professionnels.

Une formation généraliste

Le programme de la journée se déroule en trois temps: la matinée est consacrée à une formation sur un thème sélectionné au préalable par les participants eux-mêmes. En l'occurrence, la sécurité des bâtiments, et plus particulièrement les verres de sécurité, les garde-corps et les revêtements de sols,

font l'objet de deux interventions par les représentants du bpa. «Les chutes sont une question dont les chargés de sécurité, de quelque entreprise que ce soit, n'ont jamais fait le tour... Glissades sur les sols des restaurants, accès publics à l'entreprise, la liste est longue. Et comme l'entreprise répond de la sécurité de ces lieux, le chargé de sécurité doit tout mettre en œuvre pour qu'elle soit optimale», explique Christian Wyssmüller.

Visite dans l'insolite

L'hôte du jour, Patrick Michaux, emmène le groupe à la découverte du Biophore, l'un des bâtiments de l'Université de Lausanne dont il est l'ingénieur de sécurité. D'un étage à l'autre, les laboratoires se succèdent: plantes, cultures de bactéries, animaleries, autant de lieux aux modes de conservation très particuliers. Les conversations vont bon train, l'étonnement est de mise: concilier la sécurité avec les exigences de la recherche scientifique est un défi permanent pour Patrick Michaux et son équipe. Ces derniers font néanmoins entendre leur voix: afin de diminuer les risques, ils ont mis sur pied des formations à l'intention des utilisateurs.

Mise en commun des expériences

Pour la plupart des chargés de sécurité, une année s'est écoulée depuis leur dernière rencontre; le moment est donc propice au bilan. Thèmes de cam-



En compagnie de l'ingénieur de sécurité des lieux, les participants découvrent l'univers déroutant du Biophore.

«Des résultats réjouissants»



Responsable de lignes de production dans une usine alimentaire, Jean-Claude Balzli en est également préposé à la sécurité. Pour lui, l'année 2009 a été aussi riche en activités de prévention que concluante dans les statistiques: «Nous sommes passés de 26 accidents non professionnels en 2008 à 8 en 2009», annonce-t-il, espérant que ces résultats positifs se confirmeront au fil du temps. Pour les remercier de leur effort, la direction a d'ailleurs offert un repas aux quelque 280 collaborateurs que compte l'entreprise, en plus du traditionnel repas de Noël. Jean-Claude Balzli ne ménage pas ses efforts: prévention des chutes avec un «parcours d'embûches», échauffement institutionnalisé, relaxation après le travail, films de prévention diffusés sur les écrans de la cafétéria, etc. Une vaste palette de moyens est mise en œuvre pour rappeler l'importance de la sécurité, aussi en dehors du cadre professionnel.

«La sécurité dans les loisirs comme au travail»



Pour Dominique Perrin, chargé de sécurité aux Transports publics genevois (TPG), l'Intranet et le courrier postal restent des moyens de communication privilégiés: «Par la force des choses, il nous est impossible de réunir tous nos chauffeurs en même temps pour des meetings!», sourit-il. Ce qui ne l'empêche pas de mettre sur pied différentes activités: formations de motocyclisme, Ecoconduite, crash test bpa pour le casque cycliste, actions auxquelles s'ajouteront une prise en charge du réglage des fixations de ski, de même qu'un subventionnement des casques de ski. «Les collaborateurs jouent assez volontiers le jeu; ils comprennent que si l'employeur prend soin de leur santé sur le lieu du travail, ils ont la responsabilité de faire de même dans les loisirs», explique-t-il.

pagnes, moyens de communication choisis, accueil par les collaborateurs, soutien de la direction, budgets et calendriers...: tout est évoqué, de sorte à ce que chacun reparte avec quelques bons tuyaux en poche, de même que les

coordonnées de collègues à contacter pour se faire conseiller en temps utile.

Magali Dubois

AGENDA

Nouvelle revue «Strassenverkehr/ Circulation routière»

Nouvelle sur le marché, la publication «Strassenverkehr/Circulation routière» innove en Suisse: elle a l'ambition d'être la première revue interdisciplinaire liée à la circulation routière, dont elle traite des thèmes socialement importants soulevant des questions multiples. Le programme rédactionnel vise un large public intéressé, et chaque numéro est centré sur un sujet éclairé de plusieurs contributions apportant des points de vue différents. La première livraison, consacrée au thème des chauffards, contient entre autres un texte sur Via Sicura de Stefan Siegrist et Nathalie Clausen, collaborateurs du bpa.

«Circulation routière. Revue interdisciplinaire» paraît quatre fois par année en allemand et français, avec des résumés des articles dans l'autre langue. Elle est disponible par abonnement (90 francs) exclusivement.

Pour d'autres informations et pour passer commande: tél. 044 200 29 19 ou strassenverkehr@schulthess.com. **mor**



«Les dossiers, c'est bien, la réalisation, c'est mieux!»

PRIX DE SÉCURITÉ DU bpa Le concept de sécurité présenté par Entlebuch a valu à la commune lucernoise de remporter la distinction «Commune engagée», que lui a remis le bpa l'automne dernier. Josef Bühler, délégué bpa à la sécurité, parle à «objectif sécurité» du projet primé et de sa réalisation.

objectif sécurité: Comment votre projet a-t-il vu le jour?

Josef Bühler: Pour les 100 collaborateurs à temps complet et à temps partiel qu'elle emploie, la commune d'Entlebuch est responsable de la prévention des accidents; en outre, elle répond aussi de la sécurité dans l'espace public pour les 3350 habitants. Le président de commune Robert Vogel et les conseillers communaux ont décidé en 2007 d'adopter une vision globale pour s'attaquer à ces tâches importantes. C'est avec cette approche systématique de la sécurité que nous avons élaboré notre concept «Sicherheit mit System», un document de 30 pages.

Quels en sont les éléments essentiels?

Les trois piliers sont les suivants:

1. La sécurité est une question de direction. Les responsables doivent en être convaincus et s'engager en conséquence. Il est clair que la sécurité re-

quiert des ressources, tant financières qu'humaines. En leur qualité de responsables communaux, les décideurs sont en position de négocier ces aspects.

2. Le domaine de la prévention des accidents nécessite un savoir spécialisé, tant pour la protection de la main d'œuvre que dans le domaine non professionnel (domaine des ANP).

3. Pour une mise en œuvre systématique des mesures, il faut des documents et supports de travail. La documentation écrite permet une procédure systématique. Notre slogan est celui de la roue de Deming: PDCA Plan (préparer), Do (développer), Check (contrôler), Act (agir et ajuster). Le papier seul ne mène à rien, c'est la réalisation qui compte!

Et comment votre concept a-t-il été accueilli?

D'une manière très positive, malgré le travail et les frais que sa mise en œuvre

implique. Il est important de ne pas se présenter comme un organe d'exécution, mais comme un facteur de motivation. Je m'efforce alors de transformer les gens directement concernés en acteurs qui agissent. Pour donner l'exemple d'un vieil escalier glissant dont il fallait rénover le revêtement, j'ai expliqué la situation au concierge de l'école concernée en précisant qu'un nouveau revêtement serait d'un entretien bien plus facile. La mention de cet avantage m'a valu un nouvel «allié». Ce qui est déterminant, c'est que chaque acte soit consigné par écrit. Mon travail suppose aussi que je m'enquière régulièrement de l'avancée des projets en cours.

Le concept global

Le concept global de la commune d'Entlebuch «Sicherheit mit System» comprend les rubriques suivantes:

- principes directeurs, objectifs en matière de sécurité
- organisation de la sécurité
- formation, instruction, information
- règles de sécurité
- détermination des dangers, évaluation des risques
- planification et mise en œuvre des mesures
- organisation en cas d'urgence
- participation
- protection de la santé
- contrôle, audit

Prix de la sécurité du bpa

Le Prix de la sécurité du bpa destiné à encourager les communes à s'engager pour la sécurité et la prévention des accidents a été créé en 1998, à l'occasion du 60e anniversaire du bpa. Il est placé sous le patronage de l'Association des communes suisses et doté de 15 000 francs. Il est remis tous les deux ans à des communes qui se sont distinguées par des efforts exceptionnels pour améliorer la sécurité dans la circulation routière, le sport et pendant les loisirs. A ce jour, les communes lauréates sont Meggen LU, Lavertezzo TI, Genève, Bösinggen FR, Lyss BE, Zollikon ZH et Schaan FL. Pour accéder au règlement et à d'autres informations: www.bpa.ch (→ Sécurité dans les communes → Commune engagée).



Le délégué bpa à la sécurité **Josef Bühler** s'engage résolument dans la réalisation du projet qui a valu le prix à la commune d'Entlebuch.

Quels projets avez-vous déjà réalisés?

Nous nous fixons des objectifs partiels, car il ne serait pas réaliste de s'attaquer à tout en même temps. Ainsi, en automne 2009, nous avons mis en œuvre la première étape de l'assainissement de l'aire de jeux. En novembre 2009, nous avons organisé l'action «Journée de la lumière» au bord d'une route très fréquentée devant le bâtiment scolaire Rengg. Le prix d'encouragement nous a permis de financer une veste lumineuse du bpa pour chacun des 30 élèves de premier cycle de cette école sise à l'extérieur de la localité. Et avec l'aide de la police, nous avons sensibilisé les automobilistes aux dangers existant à cet endroit.

Et quel est le calendrier à venir?

Pour 2010, l'assemblée communale a libéré plusieurs crédits. Outre diverses mesures mineures, nous aménageons

une barrière devant l'escalier de l'école Ebnet, qui débouche directement sur le trottoir de la route principale, très fréquentée. La deuxième étape de l'assainissement de l'aire de jeux d'Entlebuch est agendée, ainsi que la rénovation des marquages de la chaussée et des garde-corps dans les écoles.

Que signifie ce prix d'encouragement pour Entlebuch?

La distinction a eu un grand retentissement. D'autres communes se sont renseignées auprès de nous sur notre projet. Les responsables communaux en ont retiré une forte motivation. Ne l'oublions pas en effet, la sécurité n'est qu'une des très nombreuses tâches qui incombent aux responsables communaux.

Interview: **Beatrice Suter**

AGENDA

Le bpa au Personal Swiss

La prévention des accidents non professionnels joue un rôle toujours plus important dans la gestion du personnel. Au Salon Solutions Ressources Humaines «Personal Swiss», qui aura lieu les 13 et 14 avril 2010 au Centre de foires de Zurich, les spécialistes en ressources humaines pourront s'informer directement au stand du bpa (halle 6, H. 16) sur les dernières nouveautés en matière de possibilités et d'offres de prévention. Un exposé sur ce thème sera présenté le 14 avril à 9 h 30 par Priska Baldi, responsable de cours au bpa (au Praxisforum de la halle 5). Cf. www.personal-swiss.ch

Le plus grand test de sièges d'enfants en Europe

ASSURER LES ENFANTS Le TCS ne fait pas qu'apporter les premiers secours en cas de panne, il contribue aussi grandement, depuis plus de 40 ans, à la sécurité des enfants en voiture. Chaque année, il effectue des tests sur les sièges d'enfants, et en publie les résultats avec le bpa dans un guide ad hoc.



Riche d'une longue expérience, le directeur de projet **Toni Keller** (TCS) teste un siège d'enfants.

Silence absolu. Des feux d'alarme clignotent à l'orange. Puis retentit un bruit, aussi puissant que celui du passage d'un train. Lancée à 64 km/h, une voiture se fracasse contre un mur. Sur le siège est installé un siège pour enfants. Une sorte de claquement étouffé, le mannequin est précipité vers l'avant. Mais le siège pour enfants a rempli son office, il retient le mannequin: dans un accident réel, l'enfant serait sain et sauf. Le siège testé récolte quatre étoiles.

Le rôle de pionnier de la Suisse

Le TCS décerne ces étoiles au moins une fois par an. D'entente avec les clubs automobiles d'Allemagne (ADAC) et d'Autriche (ÖAMTC), ainsi que la société Stiftung Warentest, il réalise le plus

grand test de sièges d'enfants à l'échelle européenne. L'examen porte sur la sécurité en cas de collision frontale et latérale évaluée avec un traîneau de test et une carrosserie de voiture. On étudie aussi le maniement du siège lors du montage et du démontage, lors de l'attachement et du détachement de l'enfant, son confort ainsi que la finition et les possibilités de nettoyage. Les résultats sont publiés dans de nombreux pays européens. Au TCS, c'est Toni Keller, chef «Technique & Economie», qui dirige le projet.

objectif sécurité: Grâce au TCS, la Suisse joue les premiers rôles en matière de tests de sièges d'enfants.

Toni Keller, pourquoi le TCS

s'engage-t-il tant dans ce dossier?

Toni Keller: Outre les tests de véhicules et de pneus, celui imposé aux sièges d'enfants est le plus large, c'est donc un pilier important de notre activité, et cela depuis plusieurs décennies. Nous poursuivons cette tradition avec nos partenaires. Et nous en retirons des informations utiles pour nos membres.

La brochure «Sièges de sécurité pour enfants dans la voiture» comporte les résultats des tests et d'autres informations; elle est disponible en neuf langues à l'adresse www.bpa.ch (→ Commander/Shop → indiquer «Sièges pour enfants»)

Vous coopérez avec des clubs automobiles de pays voisins et le bpa. Quels sont les avantages de ces partenariats?

La réalisation des tests avec l'ADAC et l'ÖAMTC nous permet d'échanger des connaissances et de partager les frais. La collaboration avec le bpa est précieuse elle aussi: s'agissant des sièges d'enfants, le bpa contribue beaucoup à préciser les conditions légales et dispose de canaux de communication importants. Finalement, c'est tout gain pour les plus modestes: les parents reçoivent des informations fondées, et la protection des enfants est meilleure.

Une meilleure sécurité pour les enfants dès avril 2010

Dès le 1^{er} avril, les parents auront l'obligation d'assurer leurs enfants de moins de 12 ans – si leur taille est inférieure à 150 cm – au moyen d'un dispositif de retenue pour enfants (siège pour enfants ou élévateur de siège). Ces accessoires devront avoir été homologués selon le règlement 03/04 ECE. Jusqu'ici, l'âge limite était fixé à 7 ans. Avec cette modification, la Suisse adapte sa législation à celle de l'Allemagne. Comme la ceinture de sécurité, conçue pour les adultes, offre une protection insuffisante aux enfants, la nouvelle ordonnance augmente nettement la sécurité des jeunes passagers.

Un engagement de plus de 40 ans

C'est en 1968 que le TCS a testé pour la première fois des sièges d'enfants, au nombre de six. A l'époque, comme la ceinture de sécurité n'était pas encore de série dans toutes les voitures, la fixation des sièges se faisait au moyen d'arceaux et d'adaptateurs. Au cours des années, 400 résultats de tests ont été publiés. En 1974 déjà, le TCS observe que les enfants de 7 à 12 ans ont aussi besoin d'un système de retenue spécial. Cette année enfin, une réglementation dans ce sens entrera en vigueur le 1er avril (voir encadré). En 1993 paraît pour la première fois l'infoguide «Sièges d'enfants», qui depuis 2002 bénéficie du soutien du Fonds de sécurité routière FSR et du bpa. On trouve dans ce document des recommandations d'achat et aussi des conseils pour une bonne utilisation des sièges d'enfants. Car, comme l'a indiqué une étude effectuée par le bpa en collaboration avec le TCS, 94 % des enfants jusqu'à 12 ans voyagent certes attachés mais, dans 34 % des cas, ils ne sont pas assurés correctement.



Le siège d'enfants dans les années 60 (Kettler Rally) ...



...et aujourd'hui (Römer King Plus).

objectif sécurité: Si vous faites un bilan, quelle a été, à votre avis, l'étape décisive dans le développement des sièges d'enfants?

Toni Keller: Au cours des 40 dernières années, on a connu trois innovations techniques. La ceinture de sécurité tout d'abord, qui a permis d'installer un siège d'enfants de façon judicieuse. Puis la nouveauté Isofix, qui va dans le même sens. Avec cette invention, le siège pour enfants est solidaire de la carrosserie grâce à deux étriers – ce système de fixation simplifie l'installation et augmente la sécurité. Enfin, les systèmes de retenue les plus récents offrent aussi une protection en cas de collision latérale.

Quatre enfants sur dix sont mal assurés dans la voiture ou ne le sont pas du tout. Comment réduire cette proportion?

Par la persuasion! Le bpa, le TCS, les commerces spécialisés, les médecins et les autres multiplicateurs doivent dire et redire aux parents qu'il faut assurer les enfants dans la voiture, et leur montrer comment le faire correctement. En outre, la nouvelle ordonnance renforcera la sécurité. Au fond, on devrait obtenir que 10 enfants sur 10 soient correctement assurés.

Monsieur Keller, dans quel état d'esprit le père de famille que vous êtes participe-t-il aux crash-tests?

A chaque fois, je réalise à nouveau quelles forces interviennent dans un accident. Et cela me confirme le message que nous voulons faire passer aux parents qui vont prendre le volant: seul un siège d'enfants de qualité et bien installé garantit la sécurité.

Tom Glanzmann

TEMPS LIBRE

Esprit piste

Comment transmettre aux jeunes les règles de sécurité à respecter sur les pistes de ski et de snowboard? L'Organisation cantonale valaisanne des secours a réfléchi à la question et a développé la campagne «Esprit piste» à l'intention des élèves de 5e et 6e primaire. L'idée est la suivante: dans un premier temps, les jeunes visionnent en classe un DVD avec dessins animés et scènes réelles imageant les règles FIS. Ensuite, leurs enseignants et les patrouilleurs leur montrent sur le terrain en quoi consiste un comportement correct sur la piste. Au terme des journées de ski vécues en commun, les élèves signent une charte par laquelle ils s'engagent à respecter les règles FIS.

Comme ce projet pilote a fait ses preuves en Valais – il y est mis sur pied tous les deux ans dans les écoles primaires, le bpa souhaite qu'il suscite des émules dans d'autres cantons. On trouve des informations à l'adresse www.bpa.ch/espritpiste. **um**



Sans casque, attention à la casse!

La personne équipée d'un casque cycliste peut réduire de 70% environ le risque de blessures graves à la tête. C'est une raison suffisante pour faire l'acquisition d'un casque en profitant du bon de réduction du 20 mars au 1er mai 2010. L'opération est un succès à chaque printemps: vu la forte demande en 2009, le Fonds de sécurité routière (FSR) a alloué une contribution plus élevée, ce qui permet cette année de subventionner 60000 casques. Le rabais de 20 francs est directement cré-

dité au client lors de l'achat. Une liste des marchands de cycles participant à la campagne est accessible à l'adresse: www.casque.ch.

Dans ce cadre, le conseil du spécialiste est un élément important: chaque client doit savoir comment ajuster le casque et le porter correctement, pour qu'il déploie pleinement son effet protecteur. Le bpa remercie vivement tous les partenaires et multiplicateurs engagés dans la campagne. **um**



La vie est parfois renversante...
A vélo, jamais sans casque!

suvaliv
Vos loisirs en sécurité

 **bpa**

1.079.01.02.1009

Pendant la durée de la campagne, le bpa et la Suva font la promotion du casque par voie d'affiches dans tout le pays.