

objectif sécurité



FATIGUE
AU VOLANT

Campagne en faveur
de la turbosieste

TRANSFORMATION
DE LA SEETALPLATZ
À LUCERNE

Sécurité optimale grâce
au safety audit

POLITIQUE

Une conseillère nationale
demande le port obliga-
toire du casque pour les
vélos électriques rapides

Sommaire

EN CHIFFRES

Gian Simmen et d'autres experts aident le bpa 3

DOSSIER FATIGUE AU VOLANT

La turbosieste revigore les conducteurs fatigués 4

Un danger sous-estimé:
point de vue de Rolf Seeger, médecin du trafic 7

Swisscom en faveur de la sécurité 8

Détection de somnolence: des systèmes qui ne dorment jamais 9

SUR LE TERRAIN

Communes
Marathonien et délégué à la sécurité 10

Cantons
Seetalplatz à Lucerne: la transformation prévue accroît
la sécurité 11

Politique
Une conseillère nationale demande le port obligatoire du
casque pour les vélos électriques rapides: «Les prescriptions
de sécurité doivent être adaptées» 14

CAMPAGNE

60 000 casques cyclistes à prix réduit 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: Ursula Marti (wortreich gmbh), Magali Dubois (bpa), Rolf Moning (bpa), Tom Glanzmann (bpa)

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

Traduction: Lionel Felchlin (bpa)

Illustrations et photos: pages 1, 2, 4, 16: bpa; pages 9, 10, 11, 12, 13, 14: Iris Andermatt; pages 5, 7, 8: mises à disposition

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.

EDITORIAL



Bonne nuit!

Le saviez-vous? 10 à 20% des accidents de la route sont dus à la fatigue. Ces accidents ne se produisent pas uniquement de nuit, mais tout aussi fréquemment l'après-midi. Voilà des faits qui ressortent des travaux de recherche réalisés par le bpa dans l'optique de la nouvelle campagne de prévention.

Et des faits qui m'incitent à la réflexion en tant que conducteur. N'ai-je pas déjà connu cette situation? Etre si fatigué au volant qu'il faut mettre la musique à fond et ouvrir la fenêtre? Etre heureux d'arriver sain et sauf à la maison? Une enquête a révélé que nous conducteurs percevons le problème, mais en sous-évaluons les risques subjectifs. Nous oublions que lorsque nous prenons le volant en état de fatigue, nous nous mettons en danger et mettons aussi les autres usagers de la route en péril. Ainsi, il est de notre responsabilité de renoncer à la conduite lorsque nous avons trop bu ou sommes trop fatigués. Ou, si nous sommes déjà en route, de nous arrêter et de nous reposer.

Comme si souvent, l'antidote est tout simple: dormir suffisamment. C'est un gage pour être en forme au volant, mais aussi gagner en efficacité dans la vie de tous les jours. Pourtant, nous sommes souvent déjà en route lorsque la somnolence frappe à la portière. Le remède miracle se résume en un mot: turbosieste. S'arrêter, se pencher en arrière et faire le plein d'énergie avec bonheur. Quinze minutes suffisent, et vous voilà à nouveau frais comme un gardon. Le mieux, c'est que vous l'essayiez vous-même à l'occasion de la 1^{re} journée nationale de la turbosieste le 14 mars. Utilisez l'accroche-porte ci-joint. Bon repos!

Tom Glanzmann

Gian Simmen et d'autres experts aident le bpa

PARKS ET PIPES Pour élaborer un nouveau guide consacré à la sécurité des installations de parks et pipes, le bpa peut compter sur le soutien de vingt experts renommés du monde du ski et du snowboard.

Le bpa ne conçoit pas ses documentations techniques dans son coin avec ses propres experts, mais sollicite les conseils externes des meilleurs connaisseurs du domaine. Dans le cas du nouveau guide consacré à la sécurité des installations de parks et pipes, ce ne sont pas moins de vingt spécialistes qui participent à sa conception.

En fait notamment partie Gian Simmen, ancien champion olympique de half-pipe et actuel entraîneur de freestyle auprès de Swiss Snowboard. Il connaît les meilleurs parks du monde et sait ce qui fait une bonne installation. En plus de prodiguer des conseils techniques, il constitue un modèle bienvenu pour la diffusion du guide.

Roger Heid, responsable du park de Laax, figure également dans l'équipe. Ce park est l'un des meilleurs au monde, site d'accueil de championnats internationaux. A noter également la



présence du responsable de la discipline snowboard J+S à l'Office fédéral du sport, Daniel Friedli, de toute une série de représentants d'organisations sportives, de remontées mécaniques

et de snowboard parks, de même que d'entraîneurs, de constructeurs d'installations et d'athlètes. La participation de l'entreprise allemande Schneestern, pionnière dans la construction de parks, est une aubaine. Elle a accepté de faire profiter le guide de ses années d'expérience.

Le groupe se réunit régulièrement sous la houlette du bpa. A cette occasion, les experts compilent et examinent les connaissances actuelles en termes de sécurité relatives à la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations de parks et pipes. S'ensuivra la rédaction du guide, qui sera disponible en octobre 2011. **um**

ZOOM

Enfants dans le trafic: deux fois moins d'accidents graves en dix ans

Heureuse nouvelle: cette dernière décennie, les dommages corporels graves sur les routes ont été réduits de près de la moitié chez les enfants jusqu'à 14 ans. En effet, au seuil du XXI^e siècle, on recensait encore 584 enfants grièvement blessés et 42 tués sur nos routes. En 2009, ils étaient respectivement 309 et 21.

Une embellie particulièrement remarquable pour les piétons, avec, pour l'année 2009, 145 enfants grièvement blessés ou tués de moins que dix ans auparavant. En termes relatifs, la diminution la plus forte a été enregistrée par les enfants passagers de voitures de tourisme. Phénomène que l'on s'explique entre autres par

les progrès réalisés dans la sécurité active et passive des véhicules et par l'utilisation accrue des dispositifs de retenue. Bilan donc très positif, même si les garçons doivent encore apprendre à calmer leurs ardeurs: entre 10 et 14 ans, la létalité de ces derniers est deux fois plus élevée que celle des filles. **md**

La turbosieste revigore les conducteurs fatigués

PREMIÈRE Le bpa et ses partenaires lancent une vaste campagne de sensibilisation sur le thème de la fatigue au volant. Quoique banalisée, celle-ci semble avoir des effets analogues à ceux de l'alcool.



Il n'existe qu'un seul moyen efficace contre la fatigue au volant: faire la sieste.

En proie à un coup de pompe, les conducteurs recourent à des techniques aussi diverses que surprenantes. Certains ouvrent la fenêtre en plein hiver, alors que d'autres préfèrent augmenter les décibels de la radio. Il y a aussi ceux qui prennent le parti de rouler pieds nus. A chacun sa méthode... Pourtant, le constat est sans appel: «La fatigue est toujours la plus forte. La seule

manière de la vaincre, c'est de dormir», avertit Uwe Ewert, chercheur au bpa. Il faut savoir qu'à part le risque d'endormissement, la fatigue altère aussi les réflexes, et augmente donc le risque d'accident. Autrement dit, on ne conduit que lorsqu'on est reposé et en forme; si l'on est en route, on se requinque moyennant une petite sieste dès l'apparition des premiers symptômes de fa-

tigue. C'est là le message principal de la campagne lancée début mars par le bpa. D'une durée de trois ans, elle s'effectue en collaboration avec le TCS et le Conseil de sécurité routière sur mandat du Fonds de sécurité routière.

Le conducteur est mauvais juge

Bâillements, pupilles qui brûlent, manque d'attention: autant de signes



«Beaucoup d'automobilistes sous-estiment le danger causé par la fatigue. Faire une courte sieste est bénéfique. C'est ce que nous allons concrètement enseigner aux 40 000 personnes qui suivent un cours de conduite facultatif et aux 30 000 nouveaux conducteurs qui participent à la formation en 2 phases au TCS.»

Jean-Marc Thévenaz, chef de la sécurité routière, TCS



«Avec cette campagne, que nous avons voulue sympathique et motivante, nous souhaitons que les automobilistes accordent davantage d'attention aux symptômes de fatigue et qu'ils recourent en cas de somnolence soudaine à l'unique mesure rapide et efficace: la «turbosieste»!»

Brigitte Buhmann, directrice du bpa



«Pour diverses raisons comme le travail de nuit, le déficit de sommeil, les longs trajets, de nombreux conducteurs sont concernés par la fatigue au volant. Il est important de les sensibiliser aux possibles conséquences. Et de leur faire connaître les comportements adéquats dans de telles situations.»

Stefan Ingold, secrétaire général du Conseil de la sécurité routière

qui ne trompent pas. Le problème, c'est que ces symptômes sont ignorés ou sous-estimés. Il est vrai que l'un des premiers effets de la fatigue est d'entraver le raisonnement. Par conséquent, les incidences de cette dernière sur la conduite sont ignorées ou sous-estimées. Essayer de compenser la fatigue en buvant du café peut avoir un effet, mais il n'est pas durable et n'intervient qu'après une demi-heure.

«Grâce à cette sensibilisation, les conducteurs doivent reconnaître la fatigue au volant comme un problème qui les concerne et être conscients de leur propre rôle pour éviter l'accident», résume Nathalie Wirtner, responsable de la campagne. En d'autres mots, il s'agit de responsabiliser les usagers de la route par rapport au risque. Et celui-ci est grand: la vitesse étant souvent totalement incontrôlée, la gravité des accidents dus à la fatigue – notamment des collisions et des tonneaux – est élevée.

Fatigué? Pratiquez la turbosieste!

Le manque de sommeil ou la piètre qualité de ce dernier, la conduite de nuit, les trajets trop longs sans pause sont autant de facteurs qui augmentent la fatigue. Les risques liés à la fatigue étant largement sous-estimés, la

campagne va, dans un premier temps, ratisser large. L'ensemble des conducteurs sont interpellés dès mars 2011 par le biais de spots diffusés sur les réseaux sociaux, d'actions guérillas et d'autres moyens plus conventionnels tels que spot TV et affichage. Faire une sieste: si la recommandation a un goût de déjà lu, il y a fort à parier qu'elle est encore peu appliquée. Qui s'arrête en plein jour pour dormir? En particulier dans le monde professionnel, avec la vitesse d'exécution et le rendement pour valeurs clés, l'idée peut paraître décalée. Pourtant, quelques minutes de repos sont bien peu de chose au regard d'une vie tronquée. C'est dans ce sens que la campagne vise à institutionnaliser la sieste comme une norme sociale. Non sans humour d'ailleurs, puisque la dénommée «turbosieste» est destinée à devenir la marque de fabrique de la campagne. «Le terme de «turbosieste» a été inventé pour l'occasion et testé au préalable; les personnes sondées ont compris qu'il s'agissait d'un petit somme réparateur», explique Nathalie Wirtner. Plus précisément, on parle de 15 minutes environ: «Au-delà de 30 minutes, le risque de tomber dans le sommeil profond est élevé», précise Uwe Ewert.

DISTINCTION

Le bpa cherche la «Commune engagée» 2011

Tous les deux ans, le bpa remet son prix de la sécurité «Commune engagée». Ce prix distingue une commune ou une ville qui, au cours des deux dernières années, a concrétisé un projet de prévention des accidents exemplaire dans les domaines de la circulation routière, du sport ou de l'habitat et des loisirs. Le projet doit avoir été terminé ou réalisé en grande partie avant le dépôt de candidature. La remise du prix – doté de 15 000 francs – aura lieu au mois de novembre 2011. Les candidatures doivent être envoyées d'ici au 30 juin 2011. Informations: www.bpa.ch (Sécurité dans les communes/Commune engagée) ou [bpa/Délégues à la sécurité](mailto:bpa/Délégues@la.securite.ch), tél. +41 31 390 22 22, info@bpa.ch.

Les recherches effectuées par le bpa ont permis d'identifier plus précisément les candidats à la somnolence. Pour les décrire globalement, on pourrait dire qu'il s'agit en majorité de conducteurs masculins auxquels manque un sommeil «ordinaire» (environ 7 heures de sommeil en moyenne, la nuit).

On sait que les conducteurs plus âgés connaissent fréquemment des troubles du sommeil, avec, pour corollaire, un risque d'assoupissement plus grand, l'après-midi en particulier. Aussi, la campagne s'intéressera à eux en 2012.

Appelés à faire des trajets à des heures normalement consacrées au repos, les travailleurs en équipe, dont le rythme de sommeil est fréquemment perturbé, sont eux aussi exposés, de même que les personnes effectuant de nombreux et longs trajets pour des raisons professionnelles. Le bpa planifie un important travail de sensibilisation auprès de son réseau d'entreprises pour l'année 2012.

Enfin, les jeunes sont déjà sensibilisés à la thématique en amont de la campagne via les réseaux sociaux tels que Facebook. Ils feront l'objet d'une approche spécifique en 2013. En effet, souvent, ils ne dorment pas assez, circulent de nuit, particulièrement le week-end, parfois après avoir consommé des substances nocives. Une démarche plus que nécessaire, si l'on en croit les chiffres: les 18–24 ans sont

impliqués dans un quart des accidents dus à la fatigue!

La pointe de l'iceberg

Si l'on s'en tient aux statistiques officielles, environ 4% des accidents avec blessés graves et tués sont dus à la fatigue. En chiffres absolus, cela équivaut à 235 personnes chaque année. Mais ceci ne pourrait bien être que la pointe de l'iceberg. Dans la crainte de conséquences juridiques, rares sont les conducteurs qui avouent spontanément avoir perdu la maîtrise de leur véhicule sous l'influence de la fatigue. Selon la jurisprudence, l'incapacité de conduire en raison de la fatigue est qualifiée, en principe, comme infraction grave à la loi sur la circulation routière. Autrement dit, on parle d'un retrait de permis de trois mois au minimum.

Domaine	Signes de fatigue
Perception visuelle	Paupières lourdes, troubles de la vue, irritation de l'œil, strabisme et vision double, «mouches volantes»
Condition psychique	Pensées vagabondes, somnolence, indifférence, apathie, anxiété, frayeur, absence de courte durée les yeux ouverts
Condition physique	Bâillements, perte de tonicité musculaire, bouche sèche/soif, démangeaisons crâniennes, nasales et fessières, transpiration des mains, frayeur avec transpiration abondante
Conduite	Déviation de sa voie de circulation, réactions retardées, embrayages difficiles, freinages brusques, changements de vitesses trop rares, perte du sentiment de vitesse, oublier de regarder dans le rétroviseur

En tenant compte de données internationales, on peut estimer que la fourchette des accidents dus à la fatigue se situe plus réalistement entre 10 et 20% de tous les accidents. Quant au risque, des études empiriques ont démontré que la probabilité d'avoir un accident de nuit entre 2 et 5 heures est multipliée par 4 et qu'elle double si, avant de prendre le volant, le conducteur a travaillé 11 heures d'affilée. Elle est multipliée par 7 après 11 heures de conduite d'affilée, par 3 après 5 heures de sommeil et par 3 à 8 en cas de troubles du sommeil. D'où l'initiative de consacrer une campagne de prévention à ce thème et de recommander la turbosieste comme seule mesure efficace contre la fatigue au volant. Accordez-vous aussi un petit somme!

Magali Dubois

«Une petite sieste et je suis à nouveau d'attaque»

Au seuil de la trentaine, Damien (nom d'emprunt) est livreur pour une entreprise d'électroménager. Chaque mois, il effectue quelque 6000 kilomètres au volant de son fourgon. Les journées débutent à 6h30 le matin par le chargement du matériel à livrer à une quinzaine de clients en moyenne. «Avec environ huit heures de sommeil chaque nuit, je

suis généralement en forme le matin. Mais l'après-midi aux alentours de 14 heures, j'ai souvent un coup de barre», relève-t-il. Depuis cinq ans qu'il travaille pour la même entreprise, Damien est un adepte de la sieste, d'ailleurs ouvertement encouragée par son employeur. Il explique: «Je ne dors pas fort, mais m'octroie 15–20 minutes de sommeil léger sur une aire d'autoroute. Après quoi, je suis à nouveau d'attaque.»

Pour en savoir plus

- www.turbosieste.ch
- Dossier de sécurité 04 du bpa Capacité de conduire réduite (en allemand avec un résumé en français), disponible sur www.bpa.ch (Commander/Shop, mot-clé «capacité de conduire»)
- Brochure Fatigue au volant, disponible sur www.bpa.ch (Commander/Shop, n° d'article 3.013)

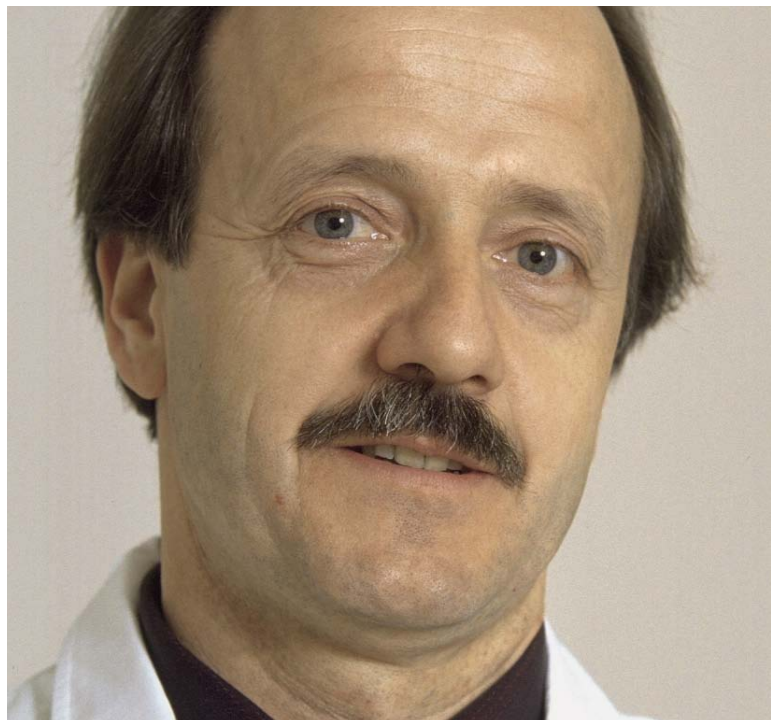
Un danger sous-estimé

POINT DE VUE Rolf Seeger, médecin du trafic à l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich.

Les accidents par suite d'assoupissement au volant ont souvent de graves conséquences, causant d'incommensurables souffrances chez les conducteurs eux-mêmes, chez leurs passagers ou les occupants d'autres véhicules roulant correctement. L'une des rencontres les plus marquantes de ma carrière s'est faite avec un ancien sportif d'élite qui, en état de fatigue excessive, avait quitté la route au volant d'une petite voiture, heurtant une aspérité du terrain. Un bref choc contre le toit du véhicule a fracassé sa colonne vertébrale, et il est devenu paraplégique.

L'assoupissement survient dans des situations à risques: en conduisant en dépit de la fatigue ou à des heures normalement consacrées au sommeil, sur de longs trajets sans pauses, en cas de fatigue excessive due à un manque de sommeil ou de maladies provoquant une somnolence diurne accrue, tel le syndrome de l'apnée du sommeil. La consommation d'alcool, même en petites quantités, augmente aussi considérablement le risque d'assoupissement.

Le syndrome de l'apnée du sommeil se caractérise par un ronflement fort et de fréquents arrêts de la respiration au cours du sommeil. Le manque passager d'approvisionnement en oxygène provoque une réaction de réveil, ce qui perturbe le rythme de sommeil normal. Ainsi, le sommeil n'est pas réparateur. Il peut notamment en résulter une somnolence fortement accrue durant la journée, avec un risque d'assoupissement au volant. Partant, les personnes qui ronflent et ne se sentent pas reposées après avoir suffisamment dormi



Rolf Seeger: «On remarque que l'on est fatigué, mais pas à quel point. La probabilité de s'endormir au volant est considérablement sous-estimée.»

devraient se soumettre à un examen médical. Le traitement le plus efficace contre l'apnée consiste à utiliser un appareil de respiration pendant le sommeil. Une légère surpression est générée par un apport d'air dans un masque facial, ce qui empêche le ronflement et les arrêts de la respiration. Il faut toutefois souligner que les personnes conduisant en état de somnolence ne souffrent de loin pas toutes du syndrome de l'apnée du sommeil.

La somnolence est en principe précédée de symptômes de fatigue clairement perceptibles. Souvent, l'ampleur et le

danger de ces symptômes sont mal évalués. On remarque que l'on est fatigué, mais pas à quel point. La possibilité et la probabilité de s'endormir au volant sont considérablement sous-estimées.

Si les conducteurs tenaient compte des symptômes de fatigue à temps et agissaient de manière appropriée (interruption du voyage, somme), des accidents pourraient être évités. Les médecins du trafic ne peuvent que saluer l'engagement du bpa contre la fatigue au volant à travers sa nouvelle campagne de prévention. ●

Swisscom en faveur de la sécurité

TRAJETS PROFESSIONNELS ET DE LOISIRS Informer et sensibiliser en permanence sont essentiels pour inciter les automobilistes à adopter un comportement sûr. Les employeurs ont un rôle à jouer. Swisscom a lancé avec succès une campagne de prévention sur quatre ans, consacrée à la fatigue au volant en 2010.

En 2010, Swisscom a lancé une campagne de prévention interne, en collaboration avec le bpa, pour une meilleure sécurité routière (objectif sécurité 2/2010). Une statistique interne a révélé que l'inattention était une cause fréquente de sinistre. Aussi la première année de la campagne s'est-elle concentrée sur la distraction et la fatigue au volant. Carlo Bertolini, chargé de sécurité chez Swisscom, se montre satisfait: «La campagne a été bien accueillie, notamment parce que nous avons abordé une grande partie des collaborateurs personnellement.» Et ce, grâce à une exposition itinérante dans 32 agences Swisscom de toute la Suisse. «Nous avons fait appel à des apprentis pour cette exposition, que nous avons spécialement formés pour l'occasion. Ils se sont rendus d'une agence à l'autre – sans accident – durant quatre mois avec leur véhicule de service. Les jeunes, très motivés, ont aussi été bien accueillis par leurs collègues plus âgés.»

Selon Carlo Bertolini, la formation des multiplicateurs internes, qui transmettent le savoir au personnel, a fait ses preuves. «C'est indispensable pour développer une vraie culture de la sécurité.» Le chargé de sécurité recommande en outre d'utiliser toute la palette des canaux de communication, à l'instar de l'intranet, des lettres d'information, des affiches, etc. «Les SMS ont connu un franc succès. La quasi-totalité des collaborateurs les lisent.» **um**

La conduite intelligente

Protégez-vous
et vos proches.

En Suisse, annuellement 100'000 personnes ont un accident.

Les causes principales sont:

- > L'inattention et le détournement, sont impliqués dans 25% des accidents graves.
- > La fatigue est responsable dans 10 à 20% des accidents graves.

Comment conduire intelligemment et ainsi éviter des accidents:

- > Ne téléphoner au volant qu'avec un dispositif mains libres.
- > Une petite sieste est nettement plus efficace que de la musique forte ou de l'air frais.

Vous trouverez plus de renseignements sur la sécurité routière sur intranet sous <http://scs/security>



swisscom

C'est avec cette affiche que Swisscom promeut un comportement sûr et correct.

Des systèmes qui ne dorment jamais

SYSTÈMES DE DÉTECTION DE SOMNOLENCE A l'avenir, les voitures seront plus intelligentes: les systèmes d'assistance à la conduite détectent les risques, signalent les dangers et prennent au besoin les mesures appropriées. Lors du Forum du bpa en novembre 2010, les experts se sont accordés pour dire que de tels systèmes permettent effectivement d'éviter des accidents – aussi ceux dus à la fatigue.

Trois heures du matin. Fatigue au volant: bâillements, fenêtres ouvertes, musique à plein tube. Et juste avant d'arriver chez soi: la somnolence. La voiture quitte la route à toute allure et fait un tonneau. Un accident qu'un système de détection de somnolence aurait peut-être permis d'éviter.

La voiture est mieux placée pour le savoir

Les systèmes d'assistance à la conduite aident les conducteurs dans certaines situations. Ils offrent par exemple un confort accru. «Ils sont aussi utiles lorsque les exigences d'une situation de trafic dépassent ce qu'un conducteur est en mesure de fournir», explique Christhard Gelau, du Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt, Allemagne), à l'occasion du 12^e Forum du bpa. Ce dernier cas survient fréquemment. Des études procèdent de l'idée que près de 90% des accidents de la route sont dus à une erreur du maillon faible de la chaîne, l'être humain. Celui-ci se comporte de manière inappropriée ou évalue mal les situations. C'est là qu'interviennent les systèmes d'assistance à la conduite.

Dans le cas susmentionné, le système de détection de somnolence aurait averti le conducteur par un bip sonore ou l'aurait poussé à faire une pause à l'aide d'un signal visuel. L'avantage: le système n'avertit pas à un rythme défini, mais uniquement en cas de nécessité; lorsque

le conducteur se met en danger, de même que d'autres usagers de la route. Les systèmes de détection contrôlent la somnolence du conducteur en permanence. Ils analysent son comportement et prennent aussi en compte la vitesse, l'accélération longitudinale et transversale du véhicule ainsi que les opérations permettant d'actionner les clignoteurs de direction ou les pédales. D'autres systèmes surveillent la position de la tête, les mouvements des yeux ou les battements des paupières du conducteur au moyen d'une caméra. Si l'œil reste fermé plus de 1,5 seconde, le système envoie un avertissement.

Le facteur humain reste essentiel

Voilà pour la technique. Lors du forum, l'avis des spécialistes du trafic était unanime: les systèmes de détection de somnolence et d'autres systèmes d'assistance à la conduite permettent d'éviter des accidents de manière efficace, mais ils ont aussi leurs limites. Le conducteur doit réagir de manière appropriée à un signal d'alarme et accepter l'aide d'un système. En effet, il n'est pas rare que de tels systèmes soient perçus comme une atteinte à la liberté du conducteur. Enfin, les systèmes ne changent pas le caractère du conducteur; il ne s'agit que d'un soutien. Malgré une technologie de pointe, la responsabilité incombe au conducteur.

Tom Glanzmann



L'orateur invité **Christhard Gelau**: «Les systèmes de détection de somnolence sont utiles, mais le conducteur doit pouvoir réagir de manière appropriée.»

AGENDA

mobilesport.ch

Depuis février 2011, l'Office fédéral du sport (OFSP) propose une nouvelle plate-forme en ligne, «mobilesport.ch». Elle remplace la revue *mobile*, qui a cessé de paraître. Le nouveau service d'assistance interactif met à disposition des bases, suggestions et informations sur l'enseignement du sport et le sport associatif. Le bpa est partenaire de mobilesport.ch et livre des informations actuelles sur la prévention des accidents dans le sport. **um**

Marathonien et délégué à la sécurité

PORTRAIT Depuis 2004, l'ancien sportif d'élite Josef Peter est chargé des questions de sécurité dans la commune de Neuenkirch (LU). Pour lui, sa double casquette de président de commune et de délégué bpa à la sécurité est une combinaison idéale pour constater des lacunes et les combler rapidement.

Double champion suisse de marathon ayant participé aux Jeux olympiques de Moscou en 1980, le délégué bpa à la sécurité et président de la commune de Neuenkirch, Josef Peter, a un passé sportif mouvementé et glorieux. Le présent n'est pas moins passionnant.

A la fin des années 90, ce docteur en chimie s'est perfectionné dans la sécurité au travail. «Le domaine de la sécurité m'a toujours intéressé, raison pour laquelle j'ai fait ce pas». Aujourd'hui, Josef Peter est notamment chargé de la sécurité au travail chez Collano, une entreprise sise à Sempach Station. «Maintenant, c'est facile à comprendre pourquoi

j'ai pris la fonction de chargé de sécurité au sein du conseil communal.»

Grâce à son savoir-faire, la sécurité a pu être institutionnalisée dans la commune. Il en est fier. Neuenkirch est l'une des rares communes du canton de Lucerne à avoir pu élaborer le concept de sécurité au travail selon la CFST (Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail) par elle-même.

Pour Josef Peter, sa double casquette de délégué bpa à la sécurité et de président communal est une combinaison idéale. Son accès direct à l'exécutif lui permet de combler des lacunes plus rapidement: «Lors du dernier contrôle des

places de jeux, nous avons remarqué que la clôture jouxtant un biotope n'offrait pas une sécurité suffisante. J'ai immédiatement soumis une demande au conseil communal afin de remédier à ce problème.»

En plus du contrôle annuel des sept places de jeux appartenant à la commune, il est responsable de l'ensemble des questions de sécurité liées à la construction et des autres domaines afférents à la sécurité. Il utilise volontiers les documents professionnels du bpa tels que les brèves de sécurité. «Elles sont très instructives et facilement compréhensibles.»

Josef Peter a instauré une formation qui se déroule chaque année à l'intention des collaborateurs du centre d'entretien. «Il m'importe de créer des conditions de travail pratiques et sûres. Pratique dans le sens où le travail ne devient pas bureaucratique et que l'on ne voit pas des dangers partout.» Pour lui, père de trois enfants, le bon sens est essentiel. «La vie recèle des risques résiduels. Notre tâche est de les maintenir aussi faibles que possible. Tout interdire n'est pas la bonne solution.»

Pour maîtriser son quotidien professionnel varié, l'ancien sportif d'élite fait le plein d'énergie en courant. En automne, il a participé à son dernier marathon, où il a triomphé dans sa catégorie. A l'avenir, il se consacrera aux plus petites distances, mais continuera de courir. Car c'est sa passion.



Josef Peter lors du contrôle annuel des places de jeux. S'il faut combler des lacunes, il s'engage personnellement en tant que président communal.

Reto Martinelli

Seetalplatz à Lucerne: la transformation prévue accroît la sécurité

AUDIT DE SÉCURITÉ Les ingénieurs de la circulation au bpa évaluent dans ce cadre les incidences des projets de construction sur la sécurité des infrastructures destinées au trafic. Ils donnent d'importants conseils pour la suite de la planification. Les cantons et les communes recourent de plus en plus à cette offre, comme le montre l'exemple de Lucerne.



La Seetalplatz de Lucerne est surchargée. Une transformation complète doit la rendre plus opérationnelle et plus sûre.

Depuis près de deux ans, la Suisse dispose d'un nouvel instrument pour la prévention des accidents: l'audit de sécurité, ou safety audit. Les ingénieurs de la circulation examinent et évaluent de manière systématique les projets de construction ou d'assainissement d'installations routières par rapport aux aspects liés à la sécurité. Cette procédure vise à identifier les éventuels problèmes de sécurité avant la phase de construction et à les éliminer à temps.

Le bpa a toujours soutenu l'introduction des audits de sécurité. Il met désormais son savoir et son expérience en la matière à disposition dans la pratique. Ainsi, les ingénieurs de la section Technique de la circulation au bpa peuvent être engagés en qualité d'auditeurs. Récemment, le canton de Lucerne a recouru à cette offre.

«Le projet de transformation de la Seetalplatz, au nord de Lucerne, est l'audit le plus important et complexe

que nous ayons réalisé à ce jour», raconte Patrick Eberling, ingénieur de la circulation au bpa. «Il comprend plusieurs carrefours et passages avec des feux, sans compter de nombreuses voies réservées aux bus et aux vélos ainsi que des passages pour piétons – pas une mince affaire.»

La transformation prévue de la place s'est avérée nécessaire, car l'infrastructure actuelle est surchargée. Parallèlement, la transformation doit aussi per-

Canton: le donneur d'ordre

Pierre Burkhardt travaille dans la section «planification routière» du canton de Lucerne. En tant que responsable de projet, il est chargé de la mise à l'enquête publique et de l'autorisation du projet de construction.

«La transformation de la Seetalplatz est un projet d'envergure initié par le parlement cantonal. La demande en surface de circulation pour les voitures, les lignes de bus et la mobilité douce a tellement augmenté qu'il était nécessaire de chercher une nouvelle solution. Afin de promouvoir le transport par bus et d'en améliorer la fiabilité, une voie séparée est aménagée, sans que le trafic individuel motorisé ne soit restreint. Malgré l'étroitesse du passage, nous avons réussi ce tour de force, raison pour laquelle nous transformons entièrement la Seetalplatz.

Aujourd'hui, nous considérons le trafic cycliste et piéton comme un partenaire égal en droits. La transformation doit aussi lui apporter une plus-value. Les spécialistes en la matière participent au projet depuis le début.

Nous prenons la sécurité très au sérieux – et ce pour tous les usagers de la route. Partant, nous avons demandé au bpa un audit de sécurité de l'avant-projet. Je suis impressionné du résultat. C'est une étude sérieuse et détaillée de l'ensemble du système de transport, qui est assez complexe. Sur la base des réponses reçues dans le cadre de la procédure de participation, nous avons repensé certaines parties de l'aménagement. Nous allons charger le bpa de réaliser un audit du projet de construction détaillé.»



mettre de développer les environs de la Seetalplatz sur le plan urbanistique et de renforcer la protection contre les crues de la Petite Emme.

«Pour la réalisation de l'audit de sécurité, nous avons divisé le projet en trois sections, chacune examinée par un ingénieur du bpa», déclare Patrick Eberling. «En plus de la place elle-même, nous avons dû faire l'audit des deux routes afférentes – les traverses des agglomérations d'Emmenbrücke et de Reussbühl. A trois, nous avons pu respecter les délais fixés par le canton de Lucerne.» L'affaire est urgente, car le projet doit être mis à l'enquête publique cet automne. Les ingénieurs ont inspecté le tronçon ensemble et filmé les trajets. Ils ont ensuite réalisé l'audit sur la base des documents du projet, et ce en deux étapes. Tout d'abord, ils ont constaté les divergences par rapport aux normes et directives en termes de sécurité, puis ont répertorié les gains et pertes en la matière qu'apporte le nouveau projet en comparaison avec l'état actuel.

Les auditeurs du bpa arrivent à la conclusion que le projet renforcera clairement la sécurité, en raison notamment de la simplification des relations de trafic et de la séparation systématique des transports publics et du trafic des deux-roues légers par rapport au trafic individuel motorisé. En tout,

«Les pistes cyclables se sont avérées un véritable casse-tête»

81 points ont été examinés, dont 67 présentent un gain et 14 une perte en termes de sécurité.

Les ingénieurs de la circulation au bpa ne s'en tiennent pas à la seule évaluation du projet, soit l'audit proprement dit. Ils proposent aussi des recommandations aux donneurs d'ordre afin d'améliorer les endroits critiques. Dans le cas du projet lucernois, il s'agit par exemple de la modification de bandes cyclables, du déplacement de passages pour piétons, de la construction ou du

prolongement d'un îlot central. «Les pistes cyclables se sont avérées un véritable casse-tête», déclare Patrick Eberling sous forme de bilan. «En effet, avec des installations aussi complexes, le trafic cycliste doit traverser de nombreuses voies de circulation et souvent partager l'espace à disposition avec les bus.»

Et après l'audit? Les mandants ne sont pas tenus de mettre en œuvre les recommandations du bpa, ni d'en tenir compte. Dans le cas présent, les ingénieurs du bpa ont reçu un feedback détaillé et réjouissant: l'immense majorité de leurs recommandations ont été intégrées au projet. Avec un mandat subséquent: ils vont aussi réaliser un audit du projet de construction concrètement élaboré. Ainsi, la nouvelle Seetalplatz sera conçue de la manière la plus sûre possible.

Ursula Marti

Communauté d'ingénieurs: la direction du projet

Pius Suter travaille pour Emch+ Berger WSB SA et a la responsabilité de l'ensemble du projet à la tête de la communauté d'ingénieurs «Epsilon plus».

«Le canton a chargé la communauté d'ingénieurs d'élaborer l'avant-projet et le projet de construction jusqu'à la mise à l'enquête publique des plans et l'approbation du projet par le Conseil d'Etat. Nous sommes toute une équipe à travailler sur le projet, avec des spécialistes provenant de cinq bureaux d'ingénieurs différents et d'un bureau d'architectes. L'objectif est ambitieux: promouvoir les transports publics et la mobilité douce et, parallèlement, rendre l'infrastructure de transport plus efficace. Sans compter diverses contraintes découlant des projets de «protection des crues de la Petite Emme» et du

plan directeur «centre-ville Lucerne Nord». En tant que maître d'ouvrage, le canton a exigé un audit de sécurité. Nous avons salué cette décision, car il est essentiel que des experts externes puissent aussi jeter un œil au projet. Jusqu'à présent, nous avons toujours collaboré avec le bpa pour les audits de sécurité. Ses spécialistes ont l'expérience nécessaire en la matière. Il n'y a d'ailleurs pas beaucoup d'autres auditeurs. Même l'audit de sécurité est encore peu connu. La collaboration avec le bpa est agréable et constructive. Nous avons réussi à mettre en œuvre près de 95% des propositions d'optimisation. Je pense que nous avons pris en compte l'ensemble des points fondamentaux et suis convaincu que ce sera un projet de qualité – notamment grâce à l'audit de sécurité.»



bpa: les auditeurs

Patrick Eberling est le responsable suppléant de la section Technique de la circulation au bpa et a réalisé l'audit de sécurité avec deux autres ingénieurs du bpa.

«La communauté d'ingénieurs nous a chargés de réaliser un audit de sécurité sur mandat du canton de Lucerne. Nous devons uniquement examiner la sécurité, sans participer à la conception. En tant que service spécialisé indépendant, nous émettons des recommandations, mais n'avons aucun pouvoir de statuer ou de donner des instructions.

Au début, nous avons pris part à une séance d'information consacrée au projet et à laquelle étaient conviées toutes les autres organisations impliquées. Il y avait entre 40 et 50 personnes – responsables de la mobilité douce, spécialistes de l'en-

vironnement, policiers, etc. La présence du bpa a permis de calmer un peu le jeu. Le maître d'ouvrage a indiqué dès le début que nous examinerions le projet sous l'angle de la sécurité.

Hormis cette séance et quelques demandes par téléphone, nous avons peu de contact avec les donneurs d'ordre durant l'audit. Nous disposons de toutes les informations nécessaires – il n'était pas prévu de plancher ensemble sur les plans.

Nous trouvons la collaboration très agréable. Le feed-back écrit du donneur d'ordre est particulièrement apprécié. Il nous permet d'améliorer encore notre travail.»

«Les prescriptions de sécurité doivent être adaptées»

VÉLOS ÉLECTRIQUES La conseillère nationale fribourgeoise Marie-Thérèse Weber-Gobet s'engage en faveur de la sécurité routière, notamment pour le bien des cyclistes. Récemment, elle a demandé le port obligatoire du casque pour les vélos électriques rapides. L'objectif sécurité l'a rencontrée au Palais fédéral.



Les vélos électriques sont souvent plus rapides que les cyclomoteurs traditionnels. Pour **Marie-Thérèse Weber-Gobet**, le port obligatoire du casque doit donc aussi s'appliquer aux vélos électriques rapides.

Madame Weber-Gobet, utilisez-vous souvent un vélo électrique?

De temps à autre. C'est un moyen de locomotion intéressant que je connais bien. Mon fils a un «Stromer» – un vélo électrique de la catégorie rapide, je l'emprunte parfois.

Comment l'idée vous est-elle venue de demander le port obligatoire du casque pour l'utilisation de vélos électriques rapides, soit avec une assistance au pédalage supérieure à 25 km/h?

Lorsque mon fils a fêté ses 14 ans, il a souhaité une mobylette ou un vélo électrique. Nous nous sommes renseignés et avons opté pour un vélo électrique. J'étais stupéfaite d'apprendre que le port du casque n'est pas obligatoire pour ces deux-roues rapides et élégants. Avec des vitesses allant jusqu'à 65 km/h! Alors que le casque est obligatoire pour la mobylette, dont la vitesse maximale est de 30 km/h.

Vous avez pourtant acheté un vélo électrique rapide?

Oui, mais à la condition que notre fils porte un casque.

Que voulez-vous obtenir avec votre intervention parlementaire?

Les vélos électriques sont une nouvelle tendance. La technologie a évolué très rapidement, mais les prescriptions de sécurité n'ont pas suivi. Il faut mieux protéger les personnes qui utilisent

des vélos électriques rapides. Les collisions ou les chutes qui se produisent à vive allure ont de graves conséquences. Les blessures peuvent être graves, voire mortelles. Un casque cycliste ou, le cas échéant, un casque de protection spécialement conçu pour les vélos électriques rapides peut considérablement réduire les conséquences des accidents. Par ailleurs, il existe une inégalité juridique incompréhensible qu'il s'agit de corriger.

Dans quelle mesure?

Les cyclomotoristes et les utilisateurs de vélos électriques ne sont pas sur un pied d'égalité, bien que les vitesses soient comparables. Cela pourra avoir une influence sur la jurisprudence. Il n'est par exemple pas exclu que les cyclomotoristes puissent être dispensés du port obligatoire du casque si, au cours d'un procès, ils font valoir une égalité de traitement avec les utilisateurs de vélos électriques.

Savez-vous combien d'accidents se produisent avec des vélos électriques?

J'ai demandé au bpa. Malheureusement, il n'existe pas encore de statistique pertinente, car les vélos électriques ne sont pas répertoriés séparément dans les

procès-verbaux d'accidents. Les ventes livrent toutefois une indication intéressante: elles doublent d'année en année. En 2010, 35 000 vélos électriques ont trouvé preneur.

Comment vos collègues du Conseil national ont-ils réagi à la motion?

Des parlementaires de tous bords ont cosigné la motion. Il y a eu deux types de réaction: les uns, surpris que le port ne soit pas encore obligatoire, ont tout naturellement soutenu la motion. D'autres sont contre les restrictions de la liberté par principe et trouvent que chacun doit pouvoir décider s'il souhaite ou non porter un casque.

Quelles sont les chances de votre demande?

Dans un premier temps, j'ai soumis ma demande au Parlement à l'occasion de l'heure des questions. Le conseiller fédéral de l'époque, Moritz Leuenberger, a réagi de manière positive, ce qui m'a encouragée à déposer la motion. Entretiens, il y a eu un changement à la tête du département. Désormais, le Conseil fédéral recommande de rejeter la motion. Je me demande combien d'accidents avec de graves blessures à la tête doivent survenir avant que l'on agisse.

Motion en faveur du port obligatoire du casque pour les vélos électriques

Marie-Thérèse Weber-Gobet est conseillère nationale du Parti chrétien-social (PCS) du canton de Fribourg. Dans sa motion, elle «charge le Conseil fédéral d'adapter les règles de sécurité applicables aux vélos électriques, en faisant obligation aux cyclistes roulant sur des vélos électriques dont le système d'assistance au pédalage n'est pas limité à 25 kilomètres à l'heure de porter un casque». La motion sera traitée en 2011 aux Chambres fédérales.

Naturellement, j'espère que le Parlement s'exprimera en faveur du port obligatoire du casque pour les vélos électriques rapides. Ma motion ne demande pas l'introduction d'une obligation générale de porter le casque cycliste.

Interview: **Ursula Marti**

Le vélo électrique

Les vélos à assistance électrique au pédalage sont dotés d'un moteur électrique qui s'enclenche lorsque l'utilisateur se met à pédaler. Ils permettent d'atteindre des vitesses élevées sans grand effort ou de gravir des côtes avec aisance.

On distingue deux catégories de vélos électriques, sur la base de la puissance: une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h et une assistance au pédalage illimitée. Dans cette seconde catégorie, il est possible d'atteindre des vitesses jusqu'à 65 km/h avec peu d'effort, et un permis de conduire (catégo-

rie M) et une plaque d'immatriculation sont requis. L'âge minimum est 14 ans pour les deux catégories. Les vélos électriques rapides ne conviennent qu'aux cyclistes expérimentés.

Conseils de sécurité pour les vélos électriques:

- En raison de la vitesse élevée et du poids plus important du vélo, les distances d'arrêt sont plus longues. Il faut en tenir compte et adapter sa vitesse.
- A première vue, les autres usagers de la route ne peuvent pas distinguer les

vélos électriques des vélos classiques, raison pour laquelle ils sous-estiment souvent leur vitesse. Une attention et des égards particuliers sont requis.

- Le bpa estime qu'il est indispensable de mettre un casque cycliste en roulant avec un vélo électrique. Informations de la brochure du bpa «Vélos électriques», disponible sur le site www.bpa.ch / Commander/Shop, n° d'article 3.121. La feuille d'information «Elektrofahrräder» (en allemand uniquement) peut être commandée à la même adresse (n° d'article 2.056).

60 000 casques cyclistes à prix réduit

Du 15 mars au 1^{er} mai 2011 (dans la limite des bons disponibles), le bpa mène son opération casques cyclistes annuelle. Grâce au soutien financier du Fonds de sécurité routière (FSR), le bpa accorde une réduction de 20 francs pour 60 000 casques cyclistes. L'opération vise à inciter encore plus de monde à porter le casque – aussi sur les courts trajets.

De nombreux magasins de vélo de toute la Suisse participent à l'opération. Ils accordent une réduction à l'achat d'un casque contre un bon dûment complété et conseillent les clients pour choisir le modèle adéquat. Car le casque déploie uniquement un effet protecteur optimal lorsque la taille et la forme sont

adaptées à la tête et qu'il est porté correctement.

Le site Internet www.casque.ch a fait peau neuve. Il comporte les principales informations concernant le casque cycliste et l'opération, de même que les adresses de l'ensemble des magasins de vélo qui participent à l'opération.

Dans les coulisses également, l'heure est au changement. L'ensemble de l'opération, fortement simplifiée, se déroule désormais en ligne. Le nombre de bons disponibles n'est plus limité pour les marchands de cycles. Ils reçoivent un login qui leur permet d'imprimer et de saisir les bons, d'en faire le décompte et de commander du matériel publicitaire et des brochures d'information. **um**



Le casque cycliste protège la tête contre les blessures graves.