

bpa actuel

4

*Trajets scolaires:
à bicyclette et en
sécurité*

6

*Roller:
cours pour les classes*

10

*Technique de la circula-
tion: routes plus sûres*



Pédalez, c'est bon pour la santé!

Anoushka est une fillette à l'image de tant d'autres. Du haut de ses dix ans, elle aime la gymnastique, les habits de barbie roses et la récré avec ses copines. Comme son domicile n'est pas trop éloigné de l'école,



elle a la chance de s'y rendre à vélo chaque matin. «Tu portes un casque à vélo?», me suis-je une fois hasardée à lui demander. Me toisant de derrière ses lunettes rondes, la petite a soufflé un «ben, évidemment» qui en disait long sur l'absurdité de ma question. Signe que les temps ont changé, les enfants considèrent le casque comme un accessoire indispensable à leurs trajets. Il est bien révolu le temps où on dévalait les pentes cheveux au vent, sur des bicyclettes de fortune aux freins approximatifs!

Etant donné l'augmentation du trafic, la sécurité des cyclistes est un enjeu important pour la prévention des accidents. Plus généralement, c'est aussi un thème de santé publique, le manque d'exercice étant largement responsable de l'augmentation de l'obésité, chez les enfants notamment. En adaptant les infrastructures routières aux besoins des cyclistes, certaines communes ont pris l'initiative d'offrir un environnement favorable aux amateurs de petite reine. Souhaitons que ces réalisations se généralisent avec le temps.

Pour les enfants, se rendre à l'école à vélo sans être accompagnés des parents est une étape significative. Davantage d'autonomie, de responsabilité, de confiance aussi. Le dossier du présent numéro de bpa actuel fournit des informations utiles tant aux parents qu'à leur progéniture. De sorte que tout se passe bien, dès la première fois. Bonne lecture!

Magali Dubois
Chargée d'information

2 éditorial
sommaire

3 actuel
impresum

4 dossier
En vélo à l'école

6 sport
Comme sur des roulettes

8 habitat et loisirs
Bricolage mortel

10 circulation routière
Rendre un tronçon plus sûr
En route avec la police de la circulation

13 droit
Le système «en cascade» est arrivé

14 entreprises
Un programme de sécurité fait maison

15 délégués-bpa à la sécurité
Restez clairs dans l'obscurité!

16 vu pour vous
service

Plus de motos – plus d'accidents



Le nombre des décès et des blessés graves sur les routes suisses a continué à diminuer l'année dernière; en effet, la baisse enregistrée est de 7% pour ces deux catégories d'accidentés. Par contre, l'évolution est différente si l'on ne considère que les motards, chez lesquels les accidents mortels ont augmenté de 14%. Cette hausse peut s'expliquer par la mise en circulation en 2004 de 15 600 nouvelles motos (plus 3%) et vraisemblablement aussi

par l'attrait des grosses cylindrées, que les conducteurs de 25 ans et plus peuvent depuis 2003 conduire directement, sans apprentissage préalable sur une machine moins puissante.

Comparé au nombre de kilomètres parcourus, le risque d'accident à moto et en scooter est huit fois supérieur à celui couru en voiture. Les accidents les plus fréquents sont les collisions avec d'autres véhicules et les accidents individuels dans les virages.

La mesure de sécurité la plus efficace est de rouler moins vite. En effet, on sous-estime fréquemment la vitesse des motos du fait de leur silhouette mince et parce que leur rapport entre la puissance et le poids permet une accélération plus importante que celle des voitures. Aussi y a-t-il lieu de remédier à ce risque en adaptant la vitesse et en adoptant une conduite modérée.

D'autres conseils peuvent être rappelés:

- Au printemps, il y a lieu de conduire la moto au garage pour un service approfondi. Celui-ci doit comprendre le contrôle de l'éclairage, de l'embrayage, des freins, de la batterie, du moteur et des pneus, qui représentent un facteur de sécurité essentiel. Leur profil doit être de 2 mm au moins.
- Il est recommandé de suivre un entraînement de sécurité annuel dans une école spécialisée ou en privé sur un terrain fermé et exempt de circulation; une telle pratique améliore la conduite et sensibilise aux situations dangereuses.
- Et, bien entendu, le motocycliste n'oublie jamais de s'équiper de vêtements renforcés par des protections, avec des gants, des bottes, une ceinture rénale et un casque à la visière propre et sans raies. Et il roule toujours avec les feux de croisement, même de jour.

Conférence du bpa à Suisse Public

La conférence du bpa, qui traitera des nouveaux moyens de prévention des accidents de la route dans la commune, offrira l'occa-

sion d'une mise à jour des connaissances, tant aux délégués-bpa à la sécurité et aux politiciens s'occupant de circulation routière qu'aux spécialistes en aménagement de la route et aux bureaux d'ingénieurs. Il sera aussi question de «Via Sicura», le programme fédéral pour la sécurité routière en Suisse, et de la nouvelle méthode d'évaluation que constituent les audits de sécurité. D'autres exposés seront consacrés aux points noirs, à diverses observations faites dans les communes ainsi qu'aux perspectives d'évolution en matière de voitures et de routes.

La conférence aura lieu le 21 juin 2005 au Centre des Congrès BEA bern expo, dans le cadre de «Suisse Public», la plus grande exposition nationale pour les collectivités publiques et les administrations. Cette manifestation présente une vision d'ensemble irremplaçable des offres actuelles et des besoins des services publics. On prévoit la participation d'environ 500 personnes. Des informations plus détaillées sont accessibles à l'adresse suivante: www.bpa.ch.

Journée de formation SSST: réussite oblige

Au vu du grand succès qu'elle a rencontré en 2004, on a décidé de reconduire cette année la journée de formation de la Société Suisse de Sécurité au Travail (SSST) sur le thème de la responsabilité pénale en cas d'accident du travail grave. Cette seconde édition, souhaitée par plusieurs employeurs et spécialistes de la sécurité, aura la forme qui a fait ses preuves: un procès factice présentera un cas concret d'accident grave. Après un exposé introductif, on procédera à l'audition des témoins et un jugement sera rendu et motivé. Le scénario est écrit par un procureur qui dirigera aussi la procédure.

La journée aura lieu le 15 juin 2005 au Swissôtel d'Oerlikon. Informations plus détaillées et possibilité d'inscription à l'adresse suivante: www.sgas.ch.

impresum

bpa actuel

paraît cinq fois par année en allemand, en français et en italien

Abonnement annuel, édition papier: Fr. 20.-
Edition Internet: www.bpaactuel.ch

Editeur:

Bureau suisse de prévention des accidents bpa
Laupenstrasse 11, 3008 Berne
Téléphone 031 390 22 22, téléfax 031 390 22 30
info@bpa.ch, www.bpa.ch
Prière de commander les abonnements et d'indiquer les changements d'adresse à abo@bpa.ch. Merci!

Rédaction:

Ursula Marti, Atalantic GmbH Public Relations,
Zähringerstrasse 33, 3012 Berne
Téléphone 031 305 55 66, téléfax 031 305 55 60
ursula.marti@atalantic.com

Traduction:

Pierre Alain Chopard, Bienne

Illustrations:

bpa (sauf autre indication)

Layout, impression, expédition:

Ediprim SA, Bienne



En vélo à l'école

Sur le chemin de l'école, les enfants acquièrent une certaine autonomie de mouvement dans leur environnement qu'ils apprennent à observer, s'étonnant de ce qui sort de l'ordinaire, distinguant la marche des saisons et le temps qu'il fait. Ce que l'enfant vit en allant à l'école constitue, avec les relations sociales qu'il y noue, un lot d'expériences irremplaçables pour son développement personnel. C'est pourquoi Markus Cotting, du service Education du bpa, déconseille aux parents de conduire leurs enfants en voiture à l'école par peur des accidents: «En fait, les enfants devraient autant que possible aller à pied à l'école, puis à bicyclette quand l'âge le permet; songeons aussi au manque de mouvement et à la surcharge pondérale que l'on déplore même chez les plus jeunes; d'ail-

leurs, il vaut mieux éviter aussi de générer une circulation supplémentaire aux alentours des établissements scolaires.»

A quel âge?

Beaucoup de parents se demandent à quel âge ils peuvent envoyer leurs enfants à vélo à l'école. La loi prévoit que les enfants n'utilisent un cycle sur la voie publique que s'ils sont en âge scolaire et qu'ils peuvent pédaler assis. Du point de vue de la sécurité routière, il conviendrait d'attendre la troisième année d'école. En effet, pour Esther Walter, psychologue de la circulation au bpa, ce n'est qu'entre huit et dix ans – lorsque se développe la capacité de porter son attention sur plusieurs objets – que les enfants deviennent

La meilleure prévention des accidents de vélo? Un trafic aussi sûr que possible, bien entendu. Mais il y a aussi une part active que les enfants – quand ils ne sont plus tout petits – peuvent apporter à leur sécurité.

progressivement capables de satisfaire aux exigences élevées que pose la circulation routière. «Les petits enfants ne savent pas encore estimer la vitesse des véhicules et le temps nécessaire au freinage.» En outre, l'évolution des capacités motrices n'est pas achevée: «Du simple fait de leur développement, les écoliers des premières années ne sont pas encore en mesure de faire plusieurs choses en même temps: regarder en arrière, tendre le bras à gauche et se déplacer vers le milieu de la chaussée pour s'apprêter à tourner. C'est au-dessus de leurs moyens.» Tous les exercices de formation ne compensent que très partiellement ces lacunes liées à l'âge, sans compter que les leçons de circulation se déroulent dans des espaces protégés. Et l'on sait que les enfants sont aisément distraits, non seulement par ce qui se passe autour d'eux, mais aussi par les émotions récentes – un souci scolaire ou le souvenir d'une dispute à la table familiale.

Collisions et accidents individuels

Il ressort d'une analyse effectuée par le bpa sur les accidents enregistrés par la police entre 1999 et 2003, quelque 3000 cas de blessés graves parmi les enfants et jeunes gens et 130 morts dans ces classes d'âge. Un tiers des victimes d'accidents circulaient en vélo. Les plus jeunes enfants, plus exposés en raison de leur âge, sont moins souvent accidentés parce qu'ils ne roulent que rarement à bicyclette. Dès douze ans, on compte davantage de cyclistes que de piétons parmi les enfants accidentés. Le pic des accidents de vélo concerne les 15 à 17 ans, non en raison d'un comportement particulièrement maladroit – c'est plutôt l'inverse, le plus souvent ils maîtrisent très bien leur engin –, mais ce sont les âges où l'on consomme le plus de kilomètres. Chez les jeunes filles, le risque d'accident est pratiquement le même indépendamment de l'âge; chez les garçons, qui ont en moyenne une plus grande pratique de la circulation, ce risque décroît avec les années. Les collisions, comme nous l'explique Esther Walter, résultent souvent d'une situation où l'un des véhicules prend un virage à gauche. Pourtant, la plus grande part des accidents sont individuels – qu'il s'agisse de chutes ou d'un choc contre un obstacle – sans implication d'autres usagers.

Trois niveaux de prévention

Les mesures portant sur l'aménagement de l'espace routier sont les plus efficaces pour

C'est comme cela qu'il vous va!

Chaque année, quelque 40000 cyclistes ont un accident et 10000 subissent des blessures à la tête. Le port du casque éviterait 85 pour cent des blessures mortelles à la tête. Mais la sécurité n'est qu'illusoire si le casque est trop grand ou trop petit ou que la jugulaire n'est pas serrée! Seul un casque bien adapté peut protéger des blessures. Aussi vaut-il la peine de bien le choisir, de préférence dans un commerce spécialisé et avec le conseil du personnel. On respectera les points suivants:



- Choisir un casque qui soit bien adapté, mais ne serre pas. Il ne doit pas bouger.
- Contrôler que son bord se trouve à deux doigts du sommet du nez.
- Positionner le casque droit sur la tête avant même de serrer la jugulaire.
- Vérifier que le triangle en plastique ou la boucle se trouve au-dessous du pavillon de l'oreille, et que la jugulaire adhère bien.

la sécurité des déplacements. Le bpa encourage depuis des années que les communes assurent la sécurité des trajets scolaires. Il s'engage aussi dans le domaine de l'éducation routière, qu'il juge essentielle. Celle-ci ne peut toutefois porter ses fruits que si elle est associée à une infrastructure sûre. Il appartient enfin aux élèves eux-mêmes et à leurs parents d'apporter leur contribution à la sécurité. Esther Walter recommande avant tout de maintenir les bicyclettes en bon état, en particulier l'éclairage et les freins. Elle conseille vivement le port d'un casque de protection, de préférence bien adapté et bien ajusté, évidemment, afin qu'il remplisse son office.

Les cyclistes doivent bien connaître et observer les règles de priorité, car un très grand nombre d'accidents surviennent lors d'une bifurcation à gauche ou d'une traversée de la chaussée. «Mieux vaut s'arrêter une fois de trop que pas assez» dit la devise. Un tel principe serait aussi valable pour les autres usagers souvent impliqués dans des collisions avec des deux roues pour n'avoir pas respecté leur priorité. Quant aux cyclistes eux-mêmes, ils peuvent contribuer à leur propre sécurité d'une manière non négligeable en augmentant leur visibilité par le port de vêtements clairs et de matériel réfléchissant (sur le casque, la veste ou au poignet). La police constate que beaucoup d'accidents sont causés par l'inattention. Le trajet de l'école est à cet égard potentiellement dangereux si les enfants roulent distraite-

ment en pensant à un examen ou à une situation scolaire au lieu de se concentrer sur la route. D'une manière générale, il s'agit donc d'être conscient des risques potentiels et, dans le doute, de pédaler moins vite.

Ursula Marti



Des casques cyclistes à prix réduit

Du 18 avril au 31 mai, une nouvelle affiche du bpa attire l'attention sur le casque cycliste. Durant la même période et comme chaque année, le bpa en subventionne l'achat. Une ristourne de 20 francs est accordée sur le prix d'un casque cycliste portant la mention «Norme EN 1078» acheté durant la campagne. Le nombre de casques subventionnés est limité à 30 000 exemplaires. Le bpa recommande aux cyclistes d'opter pour un casque avec matériel réfléchissant.

Pour bénéficier d'une telle réduction, il faut se procurer le bon ad hoc, qui peut être imprimé à partir du site www.casque.ch ou obtenu par courrier postal (envoyer une enveloppe-réponse affranchie à: bpa, campagne «Casque cycliste», case postale, 3001 Berne).

La campagne, menée en collaboration avec SuvaLiv, est cofinancée par le Fonds de sécurité routière FSR.

Autres informations

Par l'adresse <http://shop.bfu.ch/set> ou par la réponse FAX, il est possible de commander les dépliants suivants du bpa:

- lb 9501 **Sécurité sur le chemin de l'école**
- lb 8823 **Faire du vélo en sécurité**
- lb 0107 **S'équiper futé**

Comme sur des roules

Avec une équipe d'instructeurs de roller actifs dans toute la Suisse, le bpa amène la prévention dans les écoles. Reportage à Cornol, au cœur du Jura.

A Cornol, le soleil brille. Pas uniquement dans le ciel immaculé de cette belle matinée de printemps, mais aussi dans le cœur des enfants, ravis d'échapper pour quelques heures au train-train quotidien. En effet, aujourd'hui, le programme est chamboulé par la venue d'un instructeur de roller. Durant deux heures, celui-ci initiera les patineurs en herbe aux joies de la glisse. Agés de sept à treize ans, les enfants ont quasiment tous

déjà patiné; seuls les visages de quelques novices trahissent un peu d'anxiété...

Une démarche porteuse

Depuis 2003, le bpa propose aux écoles des cours de roller dispensés par des instructeurs professionnels. Bien accueillie depuis son lancement, l'initiative répond par un concept bien rôdé à une exigence largement répandue dans les établissements de notre pays: celle de consacrer quelques heures d'enseignement à des activités extra-scolaires, touchant aux domaines de la santé et de la prévention notamment. A ce jour, cinq instructeurs sont actifs en Suisse alémanique, en Suisse romande et au Tessin. Si le succès des cours ne se dément pas au fil du temps, la répartition géographique n'est pas toujours optimale. «La publicité pour les cours est effectuée de la même manière auprès de toutes les écoles. C'est en fonction des sensibilités et des priorités qu'on nous répond favorablement ou pas. Au final, inmanquablement, certaines régions font plus appel à nos services que d'autres», commente David Lenoir, instructeur bpa basé sur l'Arc lémanique. Au Jura, la démarche fait mouche depuis ses débuts.



La pratique, mais la théorie aussi!

Une remorque accrochée à sa voiture, Yann Schweighauser, instructeur, a transporté un important matériel à Cornol. Prévention oblige, l'équipement de base n'est pas uniquement composé de patins. Chaque enfant reçoit également les protections adéquates, à savoir un casque, des protège-poignets, des coudières et des genouillères. Sans surprise, la distribution du matériel et sa mise en place requièrent un certain temps, l'excitation prenant parfois le pas sur la concentration et l'efficacité. Quand enfin, tout le monde est correctement équipé, la leçon peut commencer. Par un peu de théorie d'abord, susceptible de décontenancer même les cracks de la glisse. Peut-on rouler sur la route avec ses

Photos: Nicolas Genoud



Ce que dit la loi

Les trottinettes, rollers et skate-boards sont considérés comme des «engins assimilés à des véhicules». A ce titre, ils peuvent être utilisés comme moyens de locomotion sur:

- les aires de circulation destinées aux piétons telles que trottoirs, zones, bandes ou chemins pour piétons,
- les pistes cyclables,
- la chaussée des zones 30 et des zones de rencontre,
- les routes secondaires, pour autant que la densité du trafic soit faible et qu'elles ne soient pas bordées d'un trottoir, d'un chemin pour piétons ou d'une piste cyclable.

ettes...



patins? Sur un trottoir, qui a la priorité? De quelle couleur est le panneau indiquant une aire de circulation pour rollers? Les yeux s'écarquillent tout grand: si la plupart des enfants sont au fait des mouvements, il n'en va pas forcément de même pour la théorie... Dans un langage simple, l'instructeur explique l'importance du respect des autres sur la route. Tous ces enfants sont appelés à être tour à tour piéton, patineur, cycliste et sans doute, dans quelques années automobiliste. Il est ensuite temps – enfin! – de passer à la pratique. Autant le dire, le style de certains caïds est propre à donner des complexes. Surtout aux maîtres, qui, armés de courage, ont décidé de se prêter au jeu! Tout frères qu'ils paraissent, les enfants ne reculent pas devant un peu de vitesse et pourquoi pas quelques

sauts. Ils savent que les protections sont les compagnes indissociables de leurs prouesses; d'ailleurs, aucun d'entre eux ne rechigne à les porter. Les exercices proposés permettent d'entraîner les mouvements de base pour avancer et tourner, ainsi que d'apprendre à maîtriser la vitesse, la technique de chute et le freinage. C'est l'occasion de rappeler des connaissances et de donner quelques tuyaux de sécurité, valables même pour les plus avancés des jeunes patineurs.

Une prévention nécessaire

Avec une montée en puissance spectaculaire au début des années 2000, le roller s'est fait une place de choix parmi les sports favoris des Suisses. On estime à 750 000 le nombre d'adeptes sillonnant les routes, sporadiquement ou régulièrement. Associant fitness et détente, ce sport a de nombreux atouts, mais il comporte aussi quelques risques qu'il faut savoir évaluer. Entre autres, la vitesse, et la surface de béton sur laquelle glissent les roulettes, qui peut s'avérer redoutable en cas de chute. Au vu à la fois de la popularité de cette activité et des quelque 10 000 accidents qu'elle cause chaque année, le bpa a lancé en 2003 une action de sensibilisation au port de matériel de protection. But avoué: convaincre toujours plus de sportifs de l'utiliser afin d'éviter les blessures ou d'en diminuer la gravité. Le roller est donc l'un des sports de la campagne «Enjoy sport – protect yourself».

Magali Dubois

Autres informations

Pour obtenir des renseignements au sujet des cours bpa, s'adresser à: bpa, service Education, téléphone 031 390 22 22.

Par l'adresse <http://shop.bfu.ch/set> ou par la réponse Fax, il est possible de commander les documents suivants publiés par le bpa:

- Notice Mb 0207 **Engins assimilés à des véhicules sur la route Skate Parks**
- Notice Mb 9602 **Roller: accidents et prévention**

Campagne du bpa «enjoy sport – protect yourself»: www.enjoysport.ch
Matériel didactique: www.safetytool.ch (Roller)



Campagne «l'école bouge»

Des habitants de notre pays, 64% bougent très irrégulièrement, et 19 pour cent n'ont même pour ainsi dire aucune activité physique. Même dans la classe d'âge des enfants au-dessous de treize ans, sans aucun doute la plus remuante, on observe une tendance au surpoids: en effet, un enfant sur cinq, parmi les 6 à 12 ans, est affecté d'une surcharge pondérale. Les causes en sont l'alimentation déséquilibrée et le manque de mouvement.

C'est ici qu'intervient l'école bouge. Dans le cadre de l'Année internationale du sport et de l'éducation physique, cette campagne veut accroître le mouvement dans le quotidien des écoles, non dans les cours d'éducation physique, mais en classe ou sur le chemin de l'école, pendant les pauses, avant ou après les cours. Organisée comme un concours, elle est conduite par l'Office fédéral du sport, la commission fédérale de sport (CFS) et l'Association suisse d'éducation physique à l'école (ASEP) et soutenue par le bpa. Elle est parrainée par des athlètes tels que Maria Walliser, Edith Hunkeler, Sergei Aschwanden, Stefan Kobel et Mark Wolf qui accompagnent les classes participantes.

D'autres informations sur la campagne l'école bouge sont accessibles sur Internet à l'adresse www.sport2005.ch/schulen où les classes peuvent aussi s'inscrire en ligne.

Cyclisme

Dès que le temps y met du sien, les amateurs de la petite reine enfourchent leur vélo de course ou leur VTT. Sous la devise Enjoy sport – protect yourself de sa campagne, le bpa tient à leur rappeler la nécessité de se protéger de manière optimale.

- Casque: c'est une protection indispensable, car la tête est très exposée en cas d'accident. La mention «Norme EN 1078» est une garantie de qualité.
- Lunettes: elles améliorent la visibilité – facteur de sécurité essentiel – lors de conditions de luminosité changeantes. Des lunettes de sport protègent les yeux par n'importe quel temps. Elles empêchent que des corps étrangers – par exemple de la poussière, des insectes – ne pénètrent dans les yeux.
- Gants: en cas de chute, des gants de vélo spécialement rembourrés protègent la paume de la main. Les gants à doigts protègent de manière optimale.
- Tenue claire: des habits et une protection de couleur voyante (jaune, orange), contre la pluie, munis de matériel réfléchissant, permettent de mieux voir les vététistes lorsque la visibilité est mauvaise.

Bricolage mortel

La plupart des accidents dus à l'électricité dans les ménages surviennent dans le jardin ou dans la salle de bains, par inattention ou à cause d'installations bricolées ... Ils seraient presque tous évitables, estiment les experts.

Un samedi matin, Monsieur H., ingénieur-électricien retraité, sort sa tondeuse à gazon électrique dans l'intention d'entretenir son jardin. Pour pouvoir utiliser son enrouleur à rallonge et le brancher à la prise de la cave, il a bricolé un raccord peu orthodoxe. Arrivé au jardin, il veut le connecter à la tondeuse qu'il a aussi modifiée, subit un choc électrique et meurt sur le coup. Chef du service «Habitat, loisirs et produits» du bpa, Martin Hugli relève: «On déplore presque chaque année un accident mortel causé par une tondeuse à gazon ou



Tondre son gazon, oui, mais avec un disjoncteur de protection FI et un câble intact et visible!

une autre machine de jardin.» Souvent, les tondeuses à gazon électriques font l'objet de bricolages d'amateurs – avec les suites que l'on sait. Tout ingénieur qu'il était, Monsieur H. avait improvisé une connexion des prises de ses appareils sans se rendre compte des risques qu'il prenait.

Il n'est malheureusement pas rare que l'exécution particulière des machines de jardin soit presque une invitation au bricolage maison. En effet, les tondeuses à gazon, coupe gazon et broyeurs à végétaux ne peuvent être connectés directement à une rallonge habituelle, car ces appareils ne sont pas munis d'une fiche, mais d'une prise. Martin Hugli résume: «Les gens se mettent souvent à bricoler les solutions les plus risquées avec des fils de fer et des câbles de liaison pour réussir à connecter les appareils. Ce qu'il faudrait absolument, c'est que chaque acheteur d'une tondeuse à gazon électrique soit rendu attentif à la nécessité de disposer d'un enrouleur spécial. Outre le jardin, la salle de bains est presque aussi souvent le lieu des accidents dus à l'électricité: «Chaque année, on déplore

Pour éviter les accidents

- Maintenir une distance de sécurité d'au moins un mètre avec la douche ou la baignoire pour les appareils électriques tels que sèche-cheveux, rasoir, radiateur d'appoint ou lampes qui représentent un grand danger dans l'humidité.
- En cas de fiches et de prises non compatibles, acheter des connexions électriques adaptées dans un magasin spécialisé; renoncer à des solutions improvisées avec des connecteurs bricolés, voire des fils de fer.
- Faire appel à un spécialiste pour effectuer les travaux sur les installations électriques.

On trouve d'autres informations dans le dépliant du bpa Ib 9606 Sous tension, à commander à l'adresse <http://shop.bfu.ch/set> ou par la réponse fax.

aussi un décès dû à la chute d'un poste de radio, d'un sèche-cheveux ou d'une lampe de lecture dans la baignoire», explique Martin Hugi. La plus grande prudence est de mise quand on utilise des appareils électriques dans la salle de bains, même si la baignoire n'est pas remplie. Pieds nus sur le sol mouillé, l'humain est un bon conducteur d'électricité, et dans ce cas un choc électrique a des conséquences très graves.

Un comportement imprudent en présence de courant électrique est à l'origine de trois à six accidents mortels par an en Suisse. Entre 250 et 400 personnes se blessent dans de tels accidents, souffrant de brûlures ou d'arythmies cardiaques, de fibrillation du ventricule, de paralysie ou de crampes musculaires. D'autres victimes endurent des traumatismes pour avoir été projetées au loin par le choc électrique. On mentionnera aussi les nombreux incendies de bâtiments déclenchés par un courant de défaut.

Il n'est pas rare que l'on sous-estime le danger que peut représenter le courant électrique, estime Martin Hugi. «Les usagers devraient tous le savoir: chaque prise de courant cache dix ampères qui nous attendent. C'est 500 fois plus que l'intensité de courant à laquelle on pourrait encore survivre.»

Esther Diener-Morscher

Se protéger contre le courant de défaut

La plupart des accidents dus à l'électricité pourraient être évités par un disjoncteur de protection à courant de défaut. Un tel appareil – appelé aussi disjoncteur de protection FI – compare la quantité de courant en entrée et sortie d'un circuit électrique. En temps normal, ces deux quantités sont identiques. L'accident survient si une partie du courant – appelé «courant de défaut» – s'écoule par la terre via une personne, un animal ou un élément du bâtiment. Le disjoncteur de protection FI enregistre alors une différence entre les deux courants et interrompt immédiatement le circuit électrique.

- La variante la plus efficace est celle du disjoncteur de protection intégré au coffret de distribution électrique de l'appartement. Son installation ultérieure est pourtant parfois malaisée ou même impossible.
- Il est recommandé, dans les anciennes installations, de remplacer les anciennes prises par un modèle comportant un disjoncteur de protection intégré.
- Il existe aussi des variantes mobiles du disjoncteur de protection FI (en vente au prix de 60 francs environ dans le commerce spécialisé), particulièrement appropriées pour les endroits où sont connectés des appareils utilisés en plein air.



Interrupteur de lumière avec disjoncteur de protection FI intégré.

Ouvrir l'œil

En sa qualité d'expert de la sécurité à l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), Jost Keller est bien placé pour parler de la prévention des accidents liés à l'électricité.

Monsieur Keller, quelles sont les mesures de sécurité les plus importantes à appliquer lors de l'utilisation d'appareils électriques?

D'abord, le contrôle visuel avant chaque mise en service. Il faut vérifier si l'appareil est en ordre. C'est très important de remarquer qu'une machine, une fiche, un câble ou un interrupteur sont défectueux ou mal isolés ou qu'ils chauffent excessivement. L'entrée de câble et le câble lui-même doivent être en parfait état, ainsi que les fiches et les connexions. On n'oubliera pas les rallonges et les enrouleurs. Surtout, en cas de problèmes, il faut faire appel à un spécialiste et s'abstenir de faire des bricolages maison.

Il est tout de même encore permis de remplacer un fusible?

Oui, on peut changer soi-même un fusible. Pourtant, quand un coupe-circuit à fusible lâche souvent ou qu'un disjoncteur de canalisation – la version moderne du fusible – s'active souvent, c'est un indice de défectuosité. Quand cela arrive, on s'abstiendra de ponter le fusible ou de le remplacer par un modèle de valeur supérieure. La situation est analogue lorsqu'un disjoncteur de protection FI réagit souvent. C'est signe que l'appareil ou l'installation comportent un danger.

Beaucoup d'accidents n'arriveraient pas avec un disjoncteur de protection à courant de défaut. Pourquoi ce dispositif n'est-il pas obligatoire dans les ménages?

Jusqu'ici, ces disjoncteurs de protection sont obligatoires uniquement dans les salles de bains et sur les prises des appareils électriques utilisés en plein air. Il est prévu d'étendre l'obligation à toute la maison, comme la loi le prévoit déjà pour les nouvelles installations. On ne peut les imposer dans des bâtiments existants, mais nous en recommandons vivement l'installation volontaire dans tous les cas.

ED



Un nouvel extincteur à eau

Un simple extincteur peut rendre des services inappréciables dans un ménage lors d'un début d'incendie. Le modèle à eau Fire Fox S mérite d'être recommandé. Aisément rechargeable par l'utilisateur, il n'entraîne pas de frais de service en cas d'usage répété. Il est donc aussi possible de l'essayer avant d'en avoir besoin. L'agent extincteur est simplement l'eau du robinet, additionnée d'une substance active respectant l'environnement. Le pistolet réglable permet de limiter les dommages dus à l'extinction.

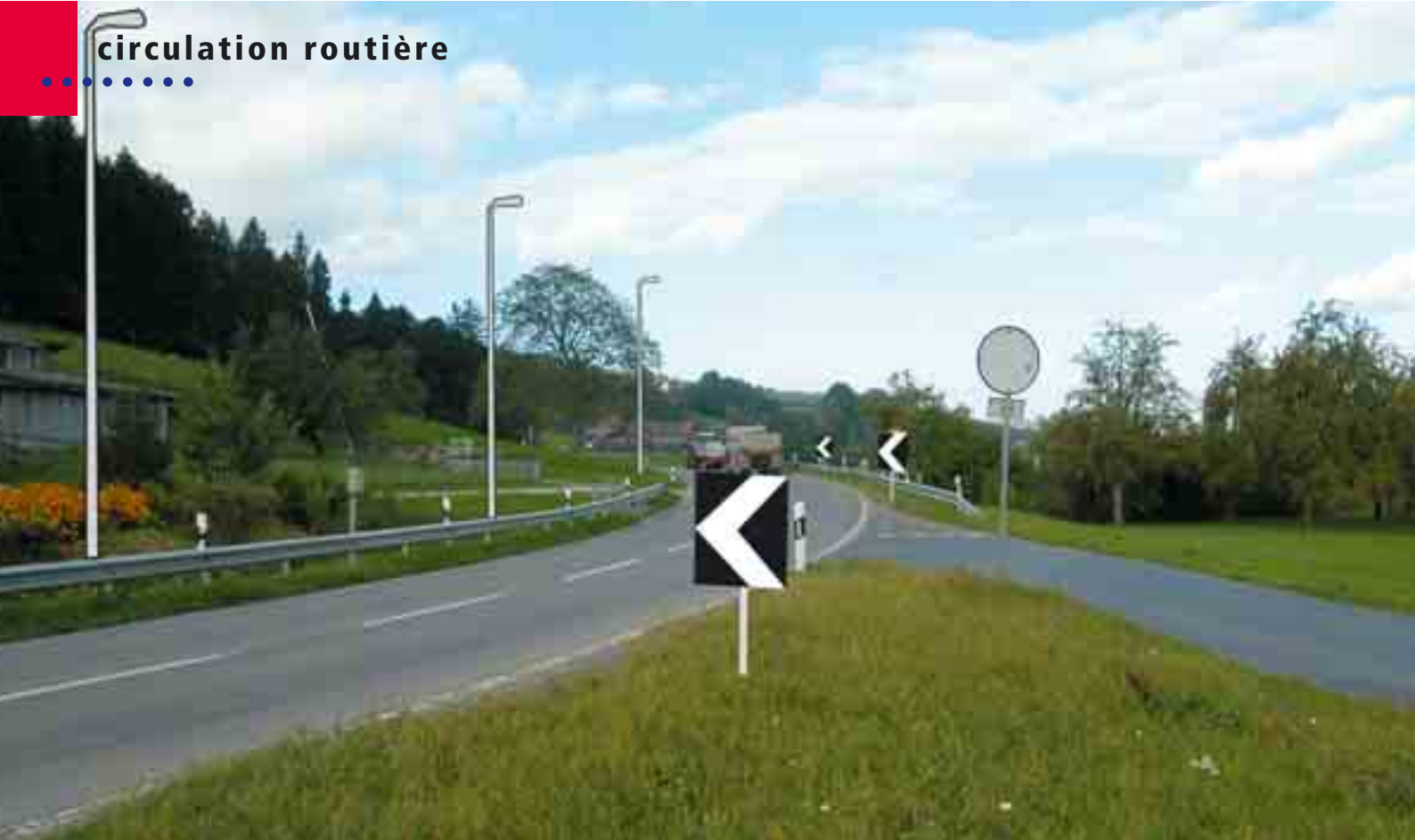
Cet extincteur aide à combattre les petits incendies qui se déclarent dans les ménages en général, les feux couvants et les débuts d'incendie. Par contre, il ne faut pas l'employer dans la cuisine quand de l'huile et des graisses s'enflamment ni pour les incendies d'un câblage électrique. Dans ces cas-là, on étouffera le foyer avec une couverture d'extinction. L'appareil, utilisé aussi par les pompiers professionnels, a été testé et certifié par la Fédération suisse des sapeurs-pompiers. Pour d'autres informations:

www.4p-engineering.ch/produkte ou par téléphone: 055 245 20 53.

Baby sitter avec formation

Des parents qui confient à une jeune personne leurs enfants à garder veulent pouvoir lui faire confiance et être assurés qu'elle sait s'occuper des petits et peut réagir en cas d'urgence. Le cours de baby-sitting de la Croix-Rouge suisse transmet les connaissances voulues: le programme fait en dix leçons le tour des thèmes importants. Un point fort est la prévention des accidents. Les participants apprennent par exemple comment on peut éviter que le bébé tombe du lit ou de la table à langer, quels sont les matériaux toxiques dans les accessoires du ménage et où se cachent les risques de brûlure et d'étouffement. Ils sauront aussi traiter bosses et égratignures, et faire ce qui convient lors de piqûres d'insectes ou d'un coup de soleil. Les baby-sitter reçoivent une documentation abondante et une attestation à l'issue du cours.

Très apprécié, ce cours attire chaque année plus de 6000 participants âgés de 13 ans au minimum. Il figure au programme de toutes les associations cantonales Croix-Rouge, qui donnent de plus amples renseignements et recueillent les inscriptions. Quelques-unes d'entre elles assurent aussi le service de placement pour les baby-sitter formés. Pour d'autres informations, consulter le site de la Croix-Rouge: www.redcross.ch, ou appeler le 031 387 71 11.



Bien balisé, bien éclairé, le virage est nettement plus sûr (photomontage).

Rendre un tronçon plus sûr

Un secteur d'une route hors localité à Neuenkirch (LU) a défrayé la chronique par les accidents qui s'y sont produits. Consulté, le bpa a diagnostiqué un point noir typique et présenté des propositions d'assainissement.

La route cantonale de Lucerne à Sursee, à proximité de Neuenkirch, comporte une bifurcation pour Sempach au lieu dit Unterwalden. Ce petit carrefour se trouve dans une courbe où l'on a enregistré onze accidents au cours des cinq dernières années. L'un ou l'autre étaient des collisions en relation avec la bifurcation, mais dans la plupart des cas, il y a eu perte de maîtrise parce que les voitures ont dérapé dans le

virage assez serré. Ainsi lors du plus grave de ces accidents, qui s'est produit en 2003, une voiture est sortie de la route et a fini sa course dans un noyer. Deux des cinq occupants ont succombé, les trois autres ont été grièvement blessés.

Recommandations des spécialistes

Mandaté par l'Office du génie civil du canton de Lucerne, le bpa a procédé à une analyse des accidents enregistrés sur ce tronçon. Patrick Eberling, ingénieur de la circulation, résume ainsi ses constats: «Sur la route cantonale en question, les virages sont en général assez longs, tandis que celui du tronçon étudié est beaucoup plus serré, et certains conducteurs ne s'y attendent pas.» On a noté aussi que les trois quarts des accidents enregistrés ont eu lieu de nuit. Le bpa recommande dès lors de baliser la courbe à l'aide de flèches de guidage et de maintenir la route éclairée durant la nuit dans ce secteur (cf. photo).

En analysant en détail le guidage du trafic au carrefour incriminé, les spécialistes du bpa ont constaté que la bifurcation pour Sempach est problématique. Leur constat: «Dans les deux directions, il est possible d'emprun-

ter une petite route de liaison qui permet de tourner dans un angle relativement large, ce qui incite à ne pas freiner. Nous proposons donc de supprimer cette variante et de prévoir qu'il faille tourner à angle droit pour bifurquer à gauche sur la route principale, ce qui obligera les conducteurs à freiner.»

L'étude a aussi permis de relever que trois collisions avec des renards ont eu lieu en cinq ans dans ce secteur, à une certaine distance du carrefour. Il est possible de réagir sur ce point, selon l'ingénieur, en déboisant un peu l'orée de la forêt toute proche ou en installant une palissade. Dans de tels cas, le bpa recommande d'apposer le signal «passage de gibier» en bord de route, mesure utile, mais pas suffisante.

Grands effets

Au bpa on part du principe que le canton mettra en œuvre les mesures proposées

qui sont de nature à éviter dans une large mesure les accidents dus au dérapage et à éviter des frais importants. Il ressort en effet de l'analyse que les accidents survenus sur ce tronçon ont occasionné en cinq ans plus de quatre millions de francs de coûts sociaux – consistant notamment en dommages matériels, frais hospitaliers, jours de travail perdus ou prestations d'assurances. En fonction de divers critères tels que fréquence et gravité des accidents ainsi que charge de trafic, le tronçon examiné au cours d'une telle analyse est, le cas échéant, désigné comme point noir. Du fait de leur impact sur la sécurité routière, l'analyse et l'assainissement de tels points noirs sont des prestations très utiles auxquelles le bpa entend accorder désormais une importance encore accrue.

Ursula Marti

Les points noirs dans le viseur

L'équipe de huit personnes qui forme le service «Technique de la circulation» au bpa a pour tâche spécifique d'analyser les points noirs et de proposer des mesures d'assainissement. Patrick Eberling, ingénieur de la circulation, explique la procédure suivie.

Patrick Eberling, à quelle fréquence le bpa reçoit-il des mandats d'expertise en technique de circulation et qui sont les donneurs d'ordre?

PE Notre service effectue annuellement une douzaine d'expertises concernant les points noirs du réseau routier, toujours sur mandat des autorités. Nous souhaitons pourtant intensifier encore notre engagement dans ce domaine et mettre notre savoir-faire à la disposition des responsables politiques. Nous prévoyons que le nombre de ces analyses augmentera dans les années prochaines jusqu'à 25 par an environ. Nos donneurs d'ordre sont surtout les cantons, mais aussi les communes d'une certaine importance.

Le bpa concentre son activité de conseil sur les tronçons qui comportent notamment un haut risque d'accident, donc sur lesdits points noirs. Selon quels critères appliquez-vous cette désignation?

Réagissant aux informations des autorités, nous avons rassemblé les données de la police pour effectuer sur cette base nos analyses des accidents. Notre souhait est de pouvoir bientôt traiter les accidents à partir d'une base de données unique à l'échelon national. Un logiciel ad hoc permettra de localiser les points noirs. Nous serons donc en mesure de prendre l'initiative pour signaler ceux-ci aux autorités. S'agissant de la procédure permettant de localiser les points noirs, il existe une norme d'analyse publiée par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS.

Quelle est la marche à suivre d'une telle analyse des accidents?

Une fois un emplacement localisé, il s'agit de déterminer les défauts de l'aménagement routier en menant une enquête dans le terrain et en étudiant les informations des rapports de police. A ce stade, il est important que les deux premières analyses – celle de la situation sur place et celle des accidents – soient menées séparément et par des personnes indépendantes l'une de l'autre. Pour déterminer les défauts, la première étude doit s'occuper de la situation sur les lieux et seulement de cela, la seconde uniquement des rapports d'accidents. Les conclusions des deux études sont ensuite comparées et synthétisées et on en déduit des mesures d'assainissement. Cette procédure systématique a véritablement fait ses preuves.

Vos analyses débouchent sur des propositions que vous faites aux autorités cantonales et communales, à qui il incombe de décider, de mettre en œuvre et de financer aussi ces mesures. Vos conseils sont-ils suivis?

En général très bien. Les autorités nous indiquent par la suite comment et dans quelle mesure elles ont réalisé les solutions que nous avons recommandées. D'après ces retours d'informations, ce sont plus de 80 pour cent de nos propositions qui sont suivies. Nous allons innover désormais en offrant aux autorités la possibilité d'un accompagnement technique du bpa dans la phase de mise en œuvre des mesures préconisées.

UM



Début des cours «virage»

Dès avril 2005, de nouveaux cours dénommés «virage» seront proposés aux délinquants de la route récidivistes dont le permis de conduire a été retiré pour une durée indéterminée. Ils seront conduits, sur mandat du bpa, par des psychologues indépendants de l'autorité compétente pour prononcer le retrait.

Lors de six soirées de cours et d'entretiens personnels, les participants seront amenés à réfléchir aux comportements des conducteurs dans la circulation et à développer une stratégie pour changer le leur, afin de parvenir plus tard à rouler de façon sûre et en respectant les règles. Le cours peut fonder, entre autres éléments, le recouvrement ultérieur du permis de conduire et diminuer le risque de récidive. Les autorités cantonales prononçant les mesures administratives feront directement parvenir aux personnes concernées les informations sur ces cours ainsi que des formulaires d'inscription.

Les apéros et l'alcool

La nouvelle limite de 0,5 pour mille a-t-elle sonné le glas des apéros? Pas nécessairement! L'Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies (ISPA) a rassemblé des idées intéressantes pour organiser des apéritifs sans alcool... ou presque. Voici quelques-unes de ses suggestions:

- Proposer un large choix de boissons sans alcool adaptées à des apéritifs, par exemple des punches sans alcool, type sangria au jus de fruits, eau minérale amère, thé glacé, cocktail de fruits, sirop, thé ou lait.
- Utiliser de jolis verres décorés avec du sucre, des brochettes de fruits, des accessoires en papier.
- Au lieu de snacks salés (qui incitent à boire), offrir en alternative des dips de légumes, des olives, des brochettes de mini tomates, tranches de concombres et mozzarella. Aussi très appréciés: les raisins, les fraises ou les petits pains aux céréales ou au sésame.
- Veiller à l'aération de la salle; c'est dans un local surchauffé qu'on a trop soif.
- Ne pas remplir les verres à moitié vides, de façon que les invités sachent quelle quantité ils boivent. On peut aussi organiser le service des boissons alcoolisées au bar seulement.
- Se limiter à proposer une sorte de vin. Si l'on opte pour la bière, alors une bière allégée.

Dès avril, on trouvera des recettes de boissons sans alcool à l'adresse suivante:

www.bluecocktailbar.ch

En route avec la police de la circulation

Photo: Nicolas Genoud



Le Centre d'intervention de Lausanne est l'un des quatre centres de proximité de la police cantonale vaudoise. La surveillance de la circulation fait partie des missions des agents de l'ordre.

Reportage à bord d'une voiture banalisée.

Affirmons-le sans ambages: les chiffres fournis par le lieutenant Gilbert Emonet ont de quoi donner le tournis. Le quotidien du Centre d'intervention régional de Lausanne (CIR), ce sont plus de 30 interventions de police secours, dont environ la moitié sur la route. Chaque mois, quelque 190 accidents de la circulation sont recensés. Au niveau des retraits de permis, pour l'ensemble du canton de Vaud, leur nombre s'élève à une cinquantaine par semaine. Autant le dire, les 16 hommes que compte la brigade de la circulation du CIR n'ont pas le temps de s'ennuyer.

Agressivité au quotidien

A bord d'une voiture banalisée, nous nous engageons sur l'autoroute. Première surprise: un jeune homme fait du pouce sur la

bande d'arrêt d'urgence. Les gendarmes lui signifient l'interdiction de sa démarche, et sa dangerosité. Docile, le voyageur de fortune fait demi-tour. Toutes les interventions ne se passent cependant pas de cette façon: «Les rapports sont devenus plus agressifs avec le temps, même lorsque la faute de la personne interpellée est évidente», constate l'adjudant Blatter. Au hit-parade des situations houleuses, les cas d'ivresse donnent le plus de fil à retordre aux forces de l'ordre: «Certaines personnes opposent une farouche résistance à l'étylomètre. Nous sommes contraints de les emmener au poste en attendant qu'elles retrouvent leurs esprits pour continuer la procédure», explique l'appointé Gilgen. Pour les hommes du CIR, l'alcool au volant est un vrai cheval de bataille: en 2004, les cas ont augmenté de 20%. Fait inquiétant: les femmes, jusque là préservées, semblent

toujours plus nombreuses à conduire en état d'ébriété. Mais en ce vendredi après-midi, pas l'ombre d'un comportement suspect sur les routes empruntées. Le risque augmentera sans doute avec l'arrivée de la nuit et du week-end.

Vitesse, quand tu nous tiens...

Un radar est installé à l'entrée d'Echallens, 500 mètres après le panneau de limitation à 50 km/h. En quarante minutes, dix automobilistes se font pincer pour vitesse excessive. La palme revient à une jeune conductrice, qui, avec ses 74 km/h et un sursis en cours, devra non seulement puiser dans ses bas de laine mais aussi rendre le bleu pour une période relativement longue. Fâchée contre elle-même, elle se promet de se défouler au karting à l'avenir... Pour la jeune femme, ce n'est d'ailleurs que le début des complications: les transports publics entre son domicile et son lieu de travail n'étant pas optimaux, le retrait de permis en sera d'autant plus handicapant. Le radar est-il le seul moyen de faire appliquer les limites de vitesse? «Force est de constater que les boîtes placées au bord des routes ont un effet redoutable sur le comportement des conducteurs. Leur présence amène souvent une diminution des accidents là où une vitesse inadaptée peut être lourde de conséquences», commente l'adjudant Blatter.

Au cœur de l'action

Avec une moyenne d'âge de trente ans environ, les agents du CIR peuvent se prévaloir de déployer toute l'énergie de leur jeunesse à assurer la sécurité publique. Mais ces vocations se paient, en horaires de travail, en tension et parfois même en grosses peurs sur la route: «Les contrôles de police nocturnes sur l'autoroute sont synonymes d'énorme stress: notre propre sécurité est en jeu; elle requiert une attention de tous les instants», relève l'appointé Gilgen.

Magali Dubois

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la pitié n'est plus de mise pour les mauvais conducteurs! Ceux qui compromettent la sécurité routière de manière répétée seront sanctionnés de retraits de permis d'une plus longue durée.



Le système «en cascade» est arrivé

Les infractions à la loi sur la circulation routière (LCR) entraînent des sanctions et des mesures administratives (notamment l'avertissement ou le retrait du permis de conduire). La LCR révisée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, avec un train de mesures visant à accroître la sécurité routière. Un pan important est le nouveau droit des mesures administratives, qui permettra de sanctionner les infractions graves et répétées d'une manière plus sévère et uniforme dans toute la Suisse.

La nouvelle classification des infractions

Les infractions sont désormais classées en différentes catégories, à savoir:

les infractions considérées comme des bagatelles: par exemple un excès de vitesse de 1 à 15 km/h dans une localité; la sanction est l'amende d'ordre.

les infractions légères: par exemple la conduite avec un taux d'alcool de 0,50 à 0,79 pour mille ou les excès de vitesse de 16 à 20 km/h dans une localité, à condition que la faute et la mise en danger ne soient qualifiées que de légères. Lorsque l'intéressé en est à sa première infraction de ce genre, celle-ci donnera lieu à un avertissement, en plus de l'amende.

les infractions moyennement graves:

par exemple la conduite avec un taux d'alcool de 0,50 à 0,79 pour mille lorsque l'intéressé a en outre commis une infraction supplémentaire qualifiée de légère, ou les excès de vitesse de 21 à 24 km/h dans une localité, à condition que la faute et la mise en danger soient qualifiées de moyennement graves. Lorsque l'intéressé en est à sa première infraction de ce genre, le permis lui sera retiré pour un mois au minimum, en plus de l'amende.

les infractions graves: conduire avec une alcoolémie de 0,80 pour mille et plus ou conduire sous l'influence de stupéfiants, ou encore dépasser la vitesse maximale autorisée de 25 km/h et plus en agglomération, dans la mesure où la faute et la mise en danger sont toutes deux qualifiées de graves. Lorsque l'intéressé en est à sa première infraction de ce genre, le permis de conduire lui sera retiré pour une durée de trois mois au minimum, en plus de l'amende et/ou de la peine d'emprisonnement.

Système des mesures «en cascade»

Dorénavant, le système de sanctions frappe plus rigoureusement les récidivistes. Une nouvelle infraction commise, même légère, pendant le délai de récidive de deux ans peut entraîner un retrait de permis d'un

mois au minimum. La durée du retrait augmente à chaque nouvelle infraction de gravité moyenne ou forte. Cette pénalisation progressive part de la nouvelle infraction et dépend du nombre, de la gravité et du moment des infractions déjà commises et ayant donné lieu à des mesures administratives. Ce sont les mesures dites en cascade.

Donnons un exemple: Lorsqu'un conducteur commet quatre infractions de gravité moyenne ou trois infractions graves en l'espace de dix ans, le permis de conduire lui sera retiré à l'avenir pour une durée indéterminée, mais au minimum pour deux ans – à moins qu'il puisse se prévaloir d'une période de cinq ans exempte de toute infraction donnant lieu à une mesure administrative. Une telle personne doit alors être jugée inapte à conduire de par la loi. La personne qui pourra recouvrer son permis de conduire n'aura le droit d'enfreindre aucune règle élémentaire de la circulation pendant cinq ans: toute nouvelle infraction moyennement grave ou grave commise durant cette période se soldera par un retrait pratiquement définitif.

Regula Stöcklin

Pour s'informer davantage

On trouvera d'autres informations sur les conséquences juridiques de l'alcool au volant et des excès de vitesse à l'adresse www.bpa.ch/droit

Un programme de sécurité fait maison

Pour son personnel, le groupe SFS a lancé «Fit for Live» un projet en faveur de la sécurité, de la santé et du bien-être dans l'entreprise et dans les loisirs.

Le groupe industriel et commercial SFS Holding AG réunit sous son égide diverses entreprises et sociétés aux emplacements multiples. Plusieurs milliers de collaborateurs, dont beaucoup de jeunes en formation, peuvent profiter du programme de sécurité «Fit for Live» planifié et réalisé à

Heerbrugg, siège principal du groupe, par la division responsable de l'environnement et de la sécurité.

Une quinzaine de manifestations ont eu lieu en 2004, lorsque la campagne a débuté. Plusieurs avaient un caractère sportif: journée à ski, tournois de tennis de table et de billard, course en montagne et journée de la bicyclette. Le point commun, qu'annonce le nom du projet, c'est la promotion de la bonne forme physique comme facteur de santé et de bien-être. Les journées de sport offrent aussi une occasion idéale de parler prévention: une part importante des accidents non professionnels, le fait est connu, sont dus au sport.

«Point de chute»

Les responsables accordent une grande importance à la prévention directe des accidents. Ils n'ont pas hésité à réserver la présentation du bpa «Point de chute» pour la faire circuler de la

mi-mai à août 2004 dans neuf emplacements du groupe SFS – également en Autriche voisine. Selon Hanna Rauber, directrice du projet, l'exposition du bpa a touché entre 800 et 900 personnes. Dans l'un ou l'autre cas, elle était aussi ouverte à la clientèle. L'écho a été positif, et on a noté une bonne participation au concours proposé aux visiteurs.

Hanna Rauber estime que cela a valu la peine. «Nous ne pouvons pas chiffrer le succès de l'exposition avec le nombre des accidents évités. Il ne faut d'ailleurs pas avoir des attentes excessives. Mais il est certain qu'une sensibilisation a eu lieu, et c'est là l'essentiel.»

Un verre, un seul

Le personnel du siège principal a eu aussi l'occasion de participer à l'une des conférences d'une heure donnée sur le thème de l'alcool et la sécurité, cela dans la période même où la nouvelle réglementation des 0,5 pour mille allait entrer en vigueur. Parallèlement à la présentation faite par un consultant entreprise du bpa, des affiches ont été placardées partout dans les bâtiments. La manifestation aura donné aussi l'occasion aux collaborateurs qui le souhaitent d'engager une discussion générale sur le thème de la consommation d'alcool. La directrice du projet est convaincue que le message central, «un verre, un seul», aussi grâce à l'écho important de la presse, a pu s'inscrire dans les esprits.

Quant au projet «Fit for Live», il est programmé sur cinq ans, à l'issue desquels il fera l'objet d'une évaluation au vu des jours de travail perdus et des chiffres d'accidents réels. Le groupe SFS s'engage beaucoup sur ce front, et cela s'explique: «Il a bien fallu que nous réagissions», précise Hanna Rauber. «Nous devons faire quelque chose, avec l'augmentation constante des absences et du nombre d'accidents non professionnels de nos collaborateurs. Leur bien-être nous importe, c'est bien évident, mais il nous importe aussi de rester maîtres des coûts induits par les accidents.»

En tous les cas, la sensibilisation s'est faite, aussi à l'échelon supérieur. Lors d'une récente fête de l'entreprise, où l'on servait des jus et un punch sans alcool, un membre de la direction est venu, pas peu fier, nous dire: «C'est bien comme ça qu'il faut faire?»

L'exposition du bpa suscite beaucoup d'intérêt.

Ursula Marti

Photo: SFS



Restez clairs dans l'obscurité!

Un matin de janvier, sept heures, il fait encore nuit noire. Une fillette enfourche son vélo et part pour l'école dans le trafic intense et bruyant. Un automobiliste ne voit pas la bicyclette qui roule sans lumière, il ne peut freiner à temps et c'est l'accident.

Si l'éclairage du vélo avait fonctionné, l'accident ne se serait pas produit. «Durant les mois d'hiver, il est très important que les cyclistes soient bien visibles» nous explique Urs Felix, délégué à la sécurité de la commune zougnoise de Hünenberg. Celui-ci avait été averti par des enseignants et des parents que certains enfants circulaient sur des vélos en mauvais état, dont l'éclairage et les freins étaient souvent défectueux; il a donc organisé, avec la police cantonale, un contrôle des bicyclettes à grande échelle, auquel ont participé toutes les écoles de la commune. L'opération a repris la devise bien connue de la campagne du bpa: «Restez clairs dans l'obscurité!».

Avant les contrôles proprement dits, on a procédé à une enquête assez détaillée: tous les écoliers de Hünenberg ont reçu un questionnaire leur permettant de vérifier la sécurité de leur bicyclette. Les parents ont été invités à garantir par leur signature l'exactitude des données fournies. La quasi-totalité des 853 questionnaires sont rentrés.

Campagne bien pensée

On s'est abstenu d'annoncer l'opération afin que personne ne puisse s'y préparer. Deux agents de police ont assuré le contrôle des vélos des écoliers, tandis que le délégué à la sécurité prenait note des adresses des propriétaires et des lacunes du véhicule. Les enfants ont reçu la liste des défauts constatés. Il ressort de l'opération d'inspection que les bicyclettes étaient dans un assez bon état, en dépit de quelques lacunes importantes en matière de freins et d'éclairage constatées dans de rares cas. Dans leur majorité, les élèves ont réagi de façon positive. Les plus jeunes, selon Urs Felix, se sont bien



Photo: commune de Hünenberg.

Sur l'initiative du délégué à la sécurité, la commune de Hünenberg (ZG) a effectué un contrôle systématique des bicyclettes.

L'opération a été bien accueillie.

amusés, tandis que les plus grands ont commencé par maugréer un peu avant de bien jouer le jeu pour finir. Quelques-uns ont tenté de dissimuler leur vélo pour échapper au contrôle.

A la suite de cette inspection des vélos dans les écoles, les cyclistes circulent maintenant plus souvent avec la lumière. Cet effet positif sera probablement de courte durée, à moins qu'on assure le suivi. Pour cette rai-

son, la police effectue régulièrement des contrôles de l'éclairage et des freins sur le trajet de l'école. Il n'est pas impossible que l'on reconduise l'opération à une date non encore fixée. En raison du coût important, un rythme annuel n'entre pas en ligne de compte.

Lea Svorad

Hawaï

L'oise Nene de Hawaï est en quelque sorte la mascotte de l'archipel. Aussi lui voue-t-on un soin tout particulier, elle est d'ailleurs une espèce menacée. «Les panneaux consacrés aux oies et aux canards dépassent en nombre les annonces de passages pour piétons», nous raconte l'auteur de la photographie prise sur «Big Island». Othmar Brügger, collaborateur du bpa, suit des camps d'entraînement et participe aux championnats de triathlon «Hawaï Ironman»; il a donc souvent séjourné à Hawaï et en connaît bien le trafic routier. «Des conditions proprement américaines», raconte-t-il, «avec des voitures énormes et des piétons et cyclistes qui n'ont qu'à se partager le peu de place qui reste.» En revanche, il ne tarit pas d'éloges pour les automobilistes eux-mêmes, pleins d'égard pour les usagers de la route plus vulnérables, y compris pour les petits volatiles qui marchent en se dandinant.



service

Les publications du bpa mentionnées ci-dessous ont été mises à jour et réimprimées. Il est possible de les commander à l'adresse <http://shop.bfu.ch> ou par le biais de la réponse fax.

Fb 9602 Skate Parks

La notice explique ce qu'il faut prendre en compte lors de la planification et de la construction d'un Skate Park. Des exemples d'installations sont décrits sur six pages abondamment illustrées. En plus de la notice imprimée, le bpa a élaboré sur le même thème une check-list qui peut être téléchargée comme document pdf à l'adresse: http://shop.bfu.ch/pdf/318_65.pdf (cf. aussi l'article aux pages 6/7).

Ib 8823 Faire du vélo en sécurité

Le dépliant bien connu présente une foule d'indications utiles touchant à la sécurité en vélo. Il expose des exemples de situations dangereuses dans la vie quotidienne et traite de thèmes spécifiques tels que le cyclotourisme et les précautions à prendre pour emmener les enfants comme passagers (cf. aussi l'article aux pages 4/5).

Mb 9818 VTT

En quatre pages, cette notice donne des conseils à ceux qui veulent rouler en pleine nature et décrit l'équipement complet du VTT et du vététiste. Indispensable à tous les amateurs (cf. aussi les renvois figurant à la page 7).

