

objectif sécurité



SÉCURITÉ DES OCCUPANTS DE VOITURES

Entretien avec la directrice
du bpa sur le nouveau
dossier de sécurité

APTITUDE À LA CONDUITE

Quand une expertise
psychologique est-elle
nécessaire?

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Défi pour la prévention
des accidents

Sommaire

EN CHIFFRES

Règles d'or des plaisirs de l'eau 3

DOSSIER SÉCURITÉ DES OCCUPANTS DE VOITURES

Actualisation des recommandations du bpa:
entretien avec la directrice du bpa Brigitte Buhmann 4

Arbres au bord des routes: concilier exigences paysagères
et sécuritaires 7

La psychologie du trafic au service de la prévention
des accidents 8

SUR LE TERRAIN

Partenaires
Le bpa au forum de la mobilité électrique:
«La sécurité doit être à l'ordre du jour» 10

Promotion de la santé des personnes âgées 12

Entreprises
Accidents non professionnels: perte annuelle de
9 millions de jours de travail 14

CAMPAGNE

Vision zéro: plus aucun enfant ne doit se noyer 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)

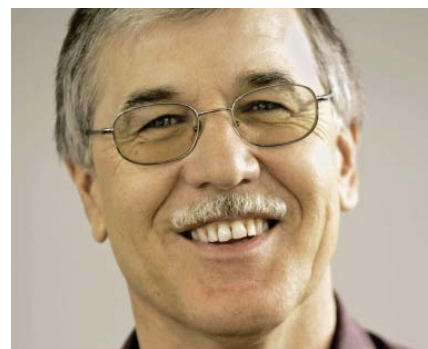
Illustrations et photos: page 1: Caspar Martig; pages 2, 5, 7, 8, 9, 13: Iris Andermatt; page 3: SSS; page 10: ImagePoint; page 11: Forum de la mobilité électrique; pages 11 (Remarqué), 15, 16: bpa; page 12: Marco Zanoni; page 14: Simone Wälti

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



Les jeunes hommes perdent la maîtrise de leur véhicule sur les routes hors localité

La bonne nouvelle d'abord: l'évolution à long terme de l'accidentalité des occupants de voitures est extrêmement positive. Depuis 1980, le nombre de dommages corporels graves a pu être diminué de 74%. Pendant la même période, le nombre de kilomètres parcourus par les voitures de tourisme a passé de 32 à 52 milliards.

Malheureusement, chaque année, quelque 180 occupants de voitures sont tués et 1800 grièvement blessés. Afin de pouvoir continuer à abaisser ce nombre, il faut, avant tout, réduire les déficits des conducteurs et les déficits infrastructurels, comme le révèle le septième dossier de sécurité du bpa «Conducteurs et passagers de voitures de tourisme».

Une analyse des accidents enregistrés par la police permet de dresser les points principaux de l'accidentalité:

- Par kilomètre parcouru, les occupants de voitures de tourisme de sexe masculin entre 18 et 24 ans présentent un risque trois fois et demie plus élevé de subir un accident grave ou mortel que les occupants de voitures de 25 à 44 ans.
- Rapporté au kilométrage, le risque de blessure est trois fois plus élevé sur les routes hors localité que sur les autoroutes.
- La moitié environ des occupants de voitures grièvement blessés et tués sont victimes de pertes de maîtrise, et un autre tiers de collisions frontales et de tamponnements.

Que signifient ces enseignements pour le travail actuel et futur du bpa? Dans un entretien, la directrice du bpa, Brigitte Buhmann, s'exprime sur les principaux objectifs et mesures.

Rolf Moning

Règles d'or des plaisirs de l'eau

MAXIMES DE LA BAIGNADE Connues dans toute la Suisse, les six maximes de la baignade de la SSS ont vu le jour voici plus de 50 ans. La plus illustre: attendre deux heures après un repas copieux avant d'aller dans l'eau. Depuis lors, cette règle a été étoffée.

Pour faire du sport, il faut de l'énergie et de la concentration. Il n'en va pas autrement pour la baignade ou la natation. Aussi la Société suisse de sauvetage (SSS) a-t-elle complété l'une de ses six maximes de la baignade. «Il est important de se sentir bien physiquement», explique Markus Obertüfer, secrétaire général de la SSS. «Et de ne pas aller nager l'estomac vide ou trop chargé, ni après avoir consommé de l'alcool ou des drogues.» En procédant de la sorte, les nageurs sont en mesure de se sauver de situations périlleuses. La maxime a aussi



été adaptée en raison de la multiplication des noyades subséquentes à une consommation d'alcool ou de drogues. Une maxime tout aussi importante s'adresse aux adultes afin de protéger les plus petits: ne jamais laisser les enfants en bas âge sans surveillance au bord de l'eau. C'est aussi le message que diffuse le bpa depuis le mois de mai 2011 dans le cadre de la campagne de sécurité aquatique: «Ayez vos enfants à l'œil. Les plus petits à portée de main.» **tg**
Pour de plus amples informations: www.sss.ch, www.water-safety.ch



Maxime de la baignade N°2: Ne jamais nager après avoir consommé de l'alcool ou des drogues. Ne jamais nager l'estomac chargé ou en étant à jeun.

ZOOM

Les accidents d'équitation touchent surtout les femmes

Le bpa a consacré l'une de ses bases de connaissances aux accidents dans les sports équestres. Selon l'extrapolation du bpa, près de 6600 personnes se blessent chaque année en Suisse en pratiquant l'équitation, dont trois mortellement. En chiffres absolus, les sports équestres se classent au 10^e rang des accidents de sport dans la statistique LAA, bien après le football et les sports

de neige. Il ressort cependant de la répartition selon le sexe que chez les femmes assurées LAA, les sports équestres prennent la deuxième place, juste après le ski.

La plupart des accidents sont dus à des chutes à cheval. D'autres surviennent notamment lors de collisions avec des véhicules. La plupart des blessures concernent le tronc, la ceinture scapu-

laire ou la partie supérieure du bras. Les contusions, suivies des foulures, des elongations et des fractures sont les types de blessures les plus fréquents. Sur la base de ces données statistiques, le bpa rédige actuellement une brochure d'informations générales avec des indications pratiques sur la sécurité, de concert avec la Fédération suisse des sports équestres. **um**

Actualisation des recommandations du bpa

DOSSIER DE SÉCURITÉ Le bpa a élaboré un nouvel ouvrage de référence qui montre comment renforcer la sécurité des conducteurs et des passagers de voitures de tourisme. Sa directrice, Brigitte Buhmann, explique les principaux objectifs et mesures.

objectif sécurité: Madame Buhmann, quel objectif le bpa poursuit-il avec les dossiers de sécurité?

Brigitte Buhmann: Le bpa a pour mandat légal de prévenir les accidents avec efficacité et de coordonner les efforts des organisations partenaires. Des connaissances et des bases de décision sont nécessaires pour ce faire. Nos dossiers de sécurité – il y a en sept pour l’instant – constituent une base essentielle pour accomplir cette mission.

«Des bases de décision sont nécessaires pour prévenir les accidents avec efficacité.»

D’une part, ils nous aident à adapter nos projets aux enseignements les plus récents et à obtenir, avec nos moyens, un bénéfice maximal en termes de prévention. D’autre part, ils sont aussi à la disposition de nos partenaires. Tout le monde se fonde ainsi sur des faits scientifiques. C’est une condition es-

sentielle pour que la coordination soit efficace.

Les partenaires ont-ils aussi besoin de cette base?

Oui. J’étais notamment ravie des réactions de Pro Vélo, de Mobilité piétonne et des représentants des motocyclistes, qui m’ont avertie que les dossiers de sécurité correspondants (trafic cycliste, trafic piéton, trafic motocycliste) étaient devenus des ouvrages de référence pour eux, auxquels ils recouraient souvent dans le cadre de leur travail.

Quel rôle joue le Fonds de sécurité routière?

C’est le mandant des dossiers de sécurité. Il en a besoin pour évaluer les demandes de soutien financier pour les projets de prévention.

Comment le bpa procède-t-il pour rédiger un dossier de sécurité?

La structure est à chaque fois similaire. Au début a lieu l’analyse des accidents (que se passe-t-il?), suivie de l’analyse

des risques (pourquoi?) et, enfin, de l’analyse des interventions et des mesures (comment les empêcher?). Cette dernière partie revêt une importance particulière, car l’ensemble des mesures envisageables y sont évaluées à l’aune de différents critères tels que l’efficacité et l’économicité. Il en résulte des recommandations concrètes pour le travail de prévention.

Venons-en au nouveau dossier de sécurité «Conducteurs et passagers de voitures de tourisme», dont il résulte que les conducteurs sont eux-mêmes responsables d’une grande partie des risques d’accident, notamment en raison de compétences de conduite insuffisantes et de comportements dangereux. Vous proposez d’améliorer la formation à la conduite. Que faut-il concrètement changer?

La première phase de la formation doit attacher plus d’importance à l’attitude des conducteurs à l’égard de la sécurité par rapport à la maîtrise technique du véhicule. La conscience des dangers,

Principales mesures en bref

La 1^{re} et la 2^e phase de la formation à la conduite doivent être encore plus axées sur les déficits des conducteurs de voitures de tourisme. En complément, des mesures répressives sont nécessaires (contrôles de police, sanctions jusqu’à la vérification de l’aptitude à la conduite). Il faudrait améliorer la notoriété des sys-

tèmes d’assistance à la conduite auprès du grand public, les promouvoir par des systèmes d’incitation et les diffuser par le biais de prescriptions légales relatives à l’équipement. Pour réduire les déficits infrastructurels, il faut, lors de la formation de base comme dans la formation continue, mieux sensibiliser les ingénieurs et les planificateurs aux intérêts

de la sécurité routière. Il est aussi indispensable de promouvoir des instruments pour le contrôle systématique et généralisé de la sécurité des infrastructures routières (Road Safety Inspections, Road Safety Audits, Black Spot Management). Il est urgent d’adapter certaines normes VSS pertinentes dans le contexte des collisions avec des objets fixes.



le contrôle de soi et la critique de ses propres capacités de conduite constituent des objectifs d'apprentissage importants. La deuxième phase de la formation a été conçue en ce sens. Nous examinons actuellement, sur mandat de l'Office fédéral des routes, dans quelle mesure cette conception est une réussite. Il s'agit aussi d'optimiser la première phase. Car souvent, la cause des accidents graves n'est pas le manque de compétences techniques, mais une surévaluation de soi ou un mauvais comportement: rouler trop vite, après avoir consommé de l'alcool, sans être attaché, la distraction, la fatigue, etc.

Tout le monde sait que c'est dangereux. Comment amener les conducteurs à se comporter effectivement différemment?

Nous poursuivons une stratégie multiple: d'une part, la «répression» est très importante, à l'instar des contrôles de police. Cette recommandation ne semble pas très sympathique, mais il est prouvé que les usagers de la route adoptent un comportement bien plus sûr lorsqu'ils savent qu'ils sont contrôlés et sanctionnés en cas de violation des règles de la circulation. D'autre part, il est nécessaire d'informer et de sensibiliser en permanence, notamment par le biais de campagnes, pour attirer l'attention sur le bon comportement à adopter. En outre, le comportement peut être influencé par des moyens techniques, comme des systèmes d'alerte dans le véhicule ou l'aménagement de l'espace routier.

La directrice du bpa **Brigitte Buhmann**: «Nous poursuivons une stratégie multiple: tant la répression que l'information et la sensibilisation sont nécessaires.»

Vous attendez un renforcement de la sécurité des occupants de voitures grâce aux systèmes d'assistance à la conduite. Quelles sont les technologies à même de s'imposer dans un avenir proche?

Dans un premier temps, naturellement, celles qui sont exigées dans la loi pour les nouveaux véhicules, à l'instar des feux de circulation diurnes, du système antiblocage (ABS) ou du système de contrôle électrique de la stabilité (ESC). Pour les technologies facultatives, la diffusion dépend fortement du prix, mais vraisemblablement aussi du fait que le système apporte une plus-value, un confort supplémentaire, comme par exemple un système de régulateur de vitesse avec détection de distance ou un assistant au maintien de la trajectoire.

Qu'en est-il des assistants de vitesse?

Ces systèmes ont le plus grand potentiel de prévention, en particulier ceux qui interviennent activement sur la conduite et limitent la vitesse au maximum autorisé. Malheureusement, ces aides techniques sont moins acceptées que les systèmes qui ne font qu'informer ou avertir.

Comment peut-on favoriser l'acceptation des systèmes d'assistance à la conduite?

En premier lieu, il est important d'informer, car les différents systèmes ne sont pas encore assez connus. C'est pourquoi nous avons lancé une campagne consacrée aux systèmes d'assistance à la conduite, de concert avec l'AXA. Il est

Aperçu des facteurs de risque

- Manque de connaissance des dangers, de perception et de maîtrise de soi en conduisant (surtout chez les jeunes conducteurs)
- Conduite en état d'ébriété
- Distraction
- Conduite en état de fatigue excessive
- Vitesse inadaptée
- Ne pas utiliser les systèmes de retenue
- Objets fixes près de la chaussée (arbres, murs/garde-corps, glissières de sécurité)
- Séparation insuffisante entre les deux sens de circulation, surtout hors localité
- Déficiences infrastructurels résultant en tamponnements sur les autoroutes et en localité comme, par exemple, une capacité insuffisante aux sorties d'autoroutes ou une exploitation non coordonnée des installations de signaux lumineux
- Déficiences infrastructurels dans les virages hors localité comme, par exemple, un tracé du virage difficile à estimer pour le conducteur ou une vitesse maximale inadéquate
- Déficiences infrastructurels aux intersections dans les localités comme, par exemple, un éclairage inadéquat ou un mauvais mode d'exploitation

aussi possible, en collaborant avec les concessionnaires automobiles, de faire en sorte que les clients soient mieux informés sur le gain de sécurité de tels systèmes à l'achat d'un véhicule. Ou faire appel aux parents des jeunes conducteurs, qui participent souvent au financement d'une voiture. Ils doivent savoir que les systèmes d'assistance à la conduite permettent de réduire de moitié le nombre d'accidents graves. Enfin, on ne pourrait que saluer un soutien des assurances à l'achat de ces systèmes par le biais d'incitations financières. Le modèle de l'AXA, avec des réductions de primes pour les conducteurs qui font installer une boîte noire dans leur véhicule, va certainement dans la bonne direction.

Une grande partie du dossier de sécurité est consacrée à l'amélioration de l'infrastructure. Pourquoi?

Il est judicieux de construire les infrastructures destinées au trafic de telle sorte que la plupart des risques soient éliminés dès la phase de réalisation. Cependant, ces mesures sont souvent dispendieuses. Le grand avantage des améliorations infrastructurelles réside dans leur effet durable.

Quels sont les principaux facteurs de risque liés à l'infrastructure?

Les principaux déficiences infrastructurels sont notamment l'absence d'éléments de séparation entre les sens de circulation sur les routes hors localité, les virages dont les conducteurs arrivent difficilement à évaluer le tracé, les objets fixes près de la chaussée et les carrefours inadéquatement aménagés.

Toutes ces modifications ont un coût. Qu'entreprend le bpa pour inciter les communes et les cantons à investir dans des infrastructures sûres?

C'est par le biais de notre réseau de délégués à la sécurité que nous essayons d'inciter les communes à développer leurs propres concepts de sécurité. Nous offrons aux cantons un conseil avancé dans la perspective de localiser les lieux d'accidents et les endroits dangereux du réseau routier existant et de proposer des solutions. L'idéal, c'est évidemment de pouvoir collaborer dès le début du projet. Par ailleurs, les experts du bpa s'engagent aussi en faveur de la formation et du perfectionnement des planificateurs, des ingénieurs et des spécialistes de la sécurité.

Comment la sécurité routière va-t-elle évoluer ces prochaines années?

Je perçois plusieurs tendances: les progrès techniques – et notamment les systèmes d'assistance à la conduite, de même que les modifications législatives de Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière, actuellement en délibération au Parlement, auront des conséquences positives. Par contre, la diversification des véhicules aura un impact négatif: il y aura plus de voitures électriques légères et silencieuses sur les routes, et nous devons compter sur une augmentation du nombre de vélos électriques rapides. Le vieillissement de la population entraînera aussi un plus grand nombre de victimes d'accidents de la circulation, car l'on devient plus vulnérable avec l'âge. J'en suis convaincue: la sécurité sera renforcée si nous relevons

ces défis et nous investissons totalement pour trouver des solutions appropriées.

Interview: **Ursula Marti**

Le dossier de sécurité *Conducteurs et passagers de voitures de tourisme* est disponible à l'adresse www.bpa.ch (commander/shop).

AGENDA

Forum du bpa – inscrivez-vous!

Ces dernières années, la sécurité des occupants de voitures de tourisme a pu être notablement renforcée. Le gain de sécurité est toutefois moins marqué chez les usagers de la route non motorisés.

Partant, le 13^e Forum du bpa est consacré au thème suivant: «La sécurité routière dans les villages et les villes: avons-nous oublié les piétons?». De concert avec un orateur de l'étranger, nous allons discuter de la nécessité d'intervenir et chercher des pistes efficaces pour renforcer la sécurité des piétons.

Le forum aura lieu le 29 novembre 2011, à 15 heures, à Berne. Vous pouvez vous inscrire dès à présent à l'adresse www.bpa.ch, rubrique «Formations et congrès».

Concilier exigences paysagères et sécuritaires

ARBRES AU BORD DES ROUTES Entre 1992 et 2007, 389 personnes ont perdu la vie lors d'une collision contre un arbre. C'est pourquoi le bpa recommande, au nombre des mesures d'infrastructure, de supprimer les obstacles fixes au bord des routes, ou tout au moins de respecter une distance minimale entre ces derniers et la chaussée.

Selon le rapport du bpa «Sécurité des routes hors localité», entre 1992 et 2007, 36% des pertes de maîtrise survenues hors localité se sont soldées par une collision avec un objet fixe situé hors de la chaussée. Par objet fixe, entendez plutôt des arbres en Suisse alémanique et en Suisse romande, alors qu'au Tessin, les murs et les garde-corps posent le problème le plus aigu. Et qui dit hors localité, dit aussi vitesse relativement élevée et, par conséquent, impact potentiellement violent... En termes de blessures, les conséquences de tels accidents peuvent donc être lourdes pour le conducteur et pour les passagers.

Hors localité, dans le cas spécifique des arbres, le bpa préconise de les planter au minimum à 6 mètres du bord, sur les routes principales et secondaires. L'une des mesures de Via sicura prévoit que les propriétaires de routes examinent si leurs réseaux routiers présentent des points noirs et des endroits dangereux et les suppriment progressivement le cas échéant. Les arbres et autres obstacles fixes constituent autant d'endroits qui devraient être aménagés en tenant compte des paramètres de sécurité.

Quand les émotions s'en mêlent

Avec de grandes allées au bord de ses routes, le canton de Fribourg connaît bien le problème. Les arbres font partie du paysage, et ce depuis fort longtemps: «Au XVIII^e siècle, ils étaient plantés pour protéger la route des poussières qui la desséchaient. Le problème de la vitesse des véhicules motorisés et des collisions

avec ce type d'obstacles latéraux n'est survenu que bien plus tard», rappelle Claude Morzier, ingénieur de la circulation au bpa. Pas facile donc de supprimer purement et simplement les arbres, ne serait-ce qu'en raison des associations suscitées dans l'imagerie populaire: les arbres comme symboles de la force de la nature, de la mémoire, de l'enracinement dans la terre... Les opérations d'arrachage suscitent fréquemment des réactions émotionnelles dans la population.

Marius Achermann, du Bureau de protection de la nature et du paysage du canton, précise d'ailleurs que «certaines communes ont protégé leurs arbres de sorte que chaque spécimen arraché doit être remplacé par une jeune pousse». Dans ce contexte, les responsables des aménagements routiers sont amenés à concilier les exigences de sécurité avec celles du paysage. Responsable de secteur à la section d'entretien des routes du Service cantonal des ponts et chaussées, Alain Parchet explique: «Nous ne replantons pas systématiquement, pour des raisons de sécurité routière: il y a les risques de collisions, certes, mais il arrive aussi que les racines des arbres soulèvent la chaussée ou que ceux-ci, avec le temps, menacent de tomber sur la route. En revanche, lorsque nous replantons, nous tenons évidemment compte des paramètres de sécurité. Si la chaussée est trop étroite, les six mètres de distance recommandés par le bpa ne peuvent pas toujours être respectés; nous devons donc aussi, au cas par cas, faire en fonction de la configuration des lieux.»



Pour les usagers de la route, côtoyer un arbre de trop près peut avoir de graves conséquences...

Pour de plus amples informations: *Rapport du bpa 61 (2009): Sécurité des routes hors localité*, N° d'article 2.033 (www.bpa.ch, commander/shop, en allemand avec résumé en français)

Magali Dubois

La psychologie du trafic au service de la prévention des accidents

EXAMEN D'APTITUDE À LA CONDUITE L'institut de médecine légale de l'Université de Zurich réalise chaque année près de 800 expertises de l'aptitude à conduire, sur mandat de plusieurs offices de la circulation routière. Il s'agit d'un élément important du travail de prévention. Selon le bpa, ces expertises devraient être réalisées de manière systématique.



Jacqueline Bächli-Biétry, psychologue spécialisée en psychologie de la circulation FSP, a un cabinet depuis 16 ans à Zurich et exerce en qualité d'experte.

Le bpa est convaincu qu'il est possible de renforcer la sécurité routière si les autorités assignent à l'avenir de manière systématique les conducteurs problématiques et les personnes commettant de graves infractions routières à un examen d'aptitude à la conduite. La mesure est également mentionnée dans le nouveau dossier de sécurité «Conducteurs et passagers de voitures de tourisme». De quoi s'agit-il? objectif sécurité s'en est enquis auprès d'une psychologue du trafic expérimentée, Jacqueline Bächli-Biétry.

Les personnes qui souffrent de maladies affectant certaines fonctions cor-

porelles ont un comportement problématique dans la circulation (p. ex. en raison de l'alcool ou des drogues)

«Il faut analyser son acte et méditer sur soi-même.»

ou présentent des faiblesses marquées dues à l'âge doivent normalement se soumettre à un examen d'aptitude à la conduite relevant de la médecine du trafic. Les chauffards et les personnes qui adoptent un comportement agres-

sif sur les routes sont généralement assignés à des expertises relevant de la psychologie du trafic.

Dans le cadre des analyses de médecine du trafic, un examen complémentaire en psychologie du trafic est parfois jugé nécessaire. Si l'alcool ou les drogues sont en jeu, par exemple, Jacqueline Bächli-Biétry recommande toujours cette évaluation supplémentaire lorsque la première évaluation n'indique aucune dépendance et qu'il faut déterminer si la personne pourra à l'avenir séparer la consommation d'alcool ou de drogues et la conduite. C'est à l'office cantonal de la circulation routière de prendre la décision relative aux examens.

Expertise en trois parties

L'expertise psychologique s'appuie sur trois éléments: d'abord, le psychologue étudie le dossier. Puis, dans le cadre de l'expertise proprement dite, il réalise un long entretien. Plusieurs tests sont effectués dans un troisième temps. Jacqueline Bächli-Biétry estime que les psychologues du trafic doivent évaluer les personnes sans préjugés dans la mesure du possible. Sur le fond, elle croit en la capacité de changement de l'être humain. Peut-être la personne a-t-elle entre-temps compris son comportement dangereux et réfléchi à la manière de le changer pour qu'il ne soit plus problématique sur les routes. Pour reconnaître le potentiel de changement, il faut disposer de bonnes compétences



«Les jeunes hommes cherchent leurs valeurs et leur identité. Leur goût du risque est extrême. Leur permettre de conduire avec des bolides, c'est comme donner un couteau à un enfant de trois ans pour jouer», estime la psychologue du trafic.

sociales en sus d'une formation spéciale en psychologie.

Chez les personnes qui ont conduit en état d'ébriété, il s'agit de déterminer à quelle fréquence et dans quelle mesure elles prisent l'alcool et si leur consommation est abusive ou sert à une fin particulière (par exemple la détente). La question de la limite se pose également: ces personnes ne peuvent-elles pas dire non avec leurs amis? Comment organisent-elles leur sortie et le retour? Comprennent-elles qu'il est dangereux de boire avant de prendre le volant? Les règles de la circulation sont-elles acceptées? En plus de l'entretien, les personnes passent des tests standards de personnalité, d'aptitude et de performance, qui évaluent notamment la capacité de contrôle en situation de stress et la capacité de concentration.

Mesures

Sur la base de cette expertise en trois parties, le psychologue du trafic évalue l'aptitude caractérielle à la conduite et le risque de récurrence. Si la réponse est négative, une mesure est recommandée. Dans les cas graves, une thérapie s'impose chez un psychothérapeute spécialisé dans les infractions routières. Le thérapeute peut aussi recommander de suivre un programme (p. ex. le cours du bpa pour les récidivistes de la conduite en état d'ébriété). Les deux mesures visent à ce que la personne concernée comprenne l'inadéquation de son com-

portement et développe des stratégies pour respecter le code de la route et séparer systématiquement la consommation d'alcool et la conduite.

La psychologue du trafic Jacqueline Bächli-Biétry souligne que les premières expertises sont très souvent négatives: «La plupart des personnes refoulent leur acte. Elles n'ont pas conscience de leur responsabilité ou minimisent ce qui s'est passé. En cas d'un accident, par exemple, elles sont convaincues que cela aurait pu arriver à n'importe qui. De telles personnes doivent suivre de lon-

gues psychothérapies. Pour que celles-ci soient couronnées de succès, il faut avoir la volonté et la sagesse de changer de comportement. Il faut étudier son acte et méditer sur soi-même. Sans cette disposition, les formes de thérapie courantes et autres programmes ne sont d'aucune utilité.»

Pour améliorer l'assignation à l'examen d'aptitude à conduire, la psychologue du trafic voit comme solution une uniformisation au niveau cantonal. Elle souhaite en particulier que dans les infractions liées à l'alcool et aux drogues, une expertise psychologique soit ordonnée déjà bien plus tôt. Afin de garantir la qualité du travail dans le domaine de la psychologie du trafic et pour que les expertises psychologiques satisfassent à l'ensemble des exigences légales sur le fond et la forme, la Société suisse de psychologie de la circulation (SPC) a élaboré des standards minimaux qui seront prochainement contraignants.

Beatrice Suter

Expertise de l'aptitude à conduire

L'aptitude à la conduite se définit comme une aptitude physique et psychique générale, non délimitée dans le temps et non liée à un événement, à la conduite sûre d'un véhicule à moteur dans la circulation routière. En fonction de la problématique, l'expertise de l'aptitude à conduire comprend un examen somatique, psychiatrique ou psychologique détaillé. Ce dernier porte, selon le cas, sur les fonctions cérébrales ou sur l'aptitude caractérielle (personnalité, attitude, modèle de comportement). En cas de maladie et de prise de médicaments, la question de l'aptitude cognitive à la conduite, par exemple, se pose en pre-

mier lieu (orientation visuelle, capacité de concentration, attention, capacité de réaction et résistance au stress). Chez les chauffards et les conducteurs agressifs, seul est généralement ordonné un examen psychologique. Si quelqu'un a conduit un véhicule en état d'ébriété plusieurs fois, ou une seule fois mais avec une très forte alcoolémie, un examen médical est requis. Si une dépendance à l'alcool peut être exclue mais que le thérapeute doute que la personne respecte à l'avenir le code de la route et puisse séparer la conduite et la consommation d'alcool, il est souhaitable de procéder en outre à une expertise psychologique. **bs**

«La sécurité de la mobilité électrique doit être à l'ordre du jour»

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE Vélos, trottinettes, voitures électriques – la circulation routière de demain change de mode de propulsion. Indépendamment de la vitesse de sa diffusion, la mobilité électrique a une influence sur l'accidentalité. Stefan Siegrist, directeur suppléant du bpa, l'a exposé à l'occasion du 2^e Forum suisse de la mobilité électrique et a présenté la nécessité d'agir en termes de prévention des accidents.



Les voitures électriques – et donc les bornes de recharge – sont de plus en plus courantes.

Un sondage publié en janvier 2011 par Marketagent.com le montre: pour l'heure, seuls 7% de la population suisse opéreraient pour la propulsion électrique. Pourtant, l'euphorie est grande: selon la même étude, 75% des répondants trouvent les véhicules électriques intéressants ou très intéressants. Le groupe électrique Alpiq analyse des scénarios pour 2020 tablant sur 720 000 véhicules électriques. Cette euphorie était également perceptible au 2^e Forum suisse de la mobilité électrique, qui s'est déroulé au Musée des transports de Lucerne. Les 25 et 26 janvier 2011, les acteurs de la mobilité électrique s'y sont retrouvés pour analyser les tendances et évolutions actuelles et poser les jalons de

l'avenir de la mobilité. Placé sous l'égide de l'Office fédéral des routes (OFROU), le forum est organisé par l'Académie de la mobilité.

Défi de la sécurité de la mobilité électrique

Le forum a abordé les questions de la technique des véhicules et de l'autonomie, de l'écobilan, du caractère durable, des attentes des clients potentiels et, par conséquent, de la diffusion prévisible. Un coup d'œil au programme suffit pour s'en apercevoir: la sécurité n'est pas encore à l'ordre du jour. «Elle le deviendra, c'est une nécessité», explique Stefan Siegrist, directeur suppléant du bpa et responsable de la divi-

sion Recherche/Formation. «Il est vrai qu'il existe peu d'études concernant les conséquences de la mobilité électrique sur la sécurité, mais c'est le moment de s'y consacrer.» Dans son exposé d'une demi-heure, il a mis en évidence les facteurs qui influent à long terme sur la sécurité routière. Le développement des systèmes d'assistance à la conduite se répercute positivement. L'exposition croissante, l'augmentation du nombre d'utilisateurs de la route plus vulnérables et âgés et l'incompatibilité des différentes catégories de véhicules devraient avoir des conséquences négatives. Comment la mobilité électrique influence-t-elle ces évolutions? Pour l'instant, seule la spéculation est de mise. Le bpa estime

kehrsstaus (1 % des EU GDP)
 2-Ausstoss (= 70 % der gesamten
 kehrsbezogenen Emissionen)
 er 40 000 Verkehrstote (+ Schwerverletzte)

berer
 (zeit- und energiesparender)
 fer and more secure)



Les véhicules électriques apportent de nombreux avantages, mais aussi de nouveaux risques d'accident. **Stefan Siegrist** au Forum suisse de la mobilité électrique.

que les caractéristiques des véhicules, l'exposition croissante et le comportement qui découle des nouvelles formes de mobilité entraînent un nombre d'accidents plus élevé. Exemple: les véhicules électriques sont plus silencieux, en partie à peine audibles pour les autres usagers de la route. Aussi la perception des piétons est-elle entravée par l'absence d'un signe important dans la circulation routière. Actuellement, les bruits générés artificiellement pour avertir les piétons et les cyclistes sont mêmes interdits pour les voitures électriques. Stefan Siegrist y voit matière à agir d'urgence: «L'interdiction doit être levée en faveur de la sécurité routière.»

Engagement du bpa

Le bpa suit activement la question de la mobilité électrique et a formulé d'autres exigences en faveur d'une mobilité sûre à l'aune des premiers enseignements (voir

encadré). Il a étudié les vélos électriques de manière approfondie. Les chiffres de ventes ont à nouveau doublé en 2010 (40 000 vélos). Les vélos électriques peuvent actuellement atteindre 65 km/h – sans que les cyclistes ne doivent se protéger en portant un casque. Il faut rapidement remédier à de telles négligences manifestes en termes de sécurité. A long terme, il est nécessaire de prendre des mesures pour la sécurité de la mobilité électrique. En font notamment partie le recensement des accidents par la police et un monitoring indépendant. Une première étape a eu lieu au forum: les participants ont été interrogés sur 43 sujets dans le cadre de l'analyse des impacts de l'électro-mobilité sur la sécurité routière (SAELMO) sur mandat du FSR. Les futurs facteurs d'influence en seront déduits. Le bpa est représenté dans le groupe de suivi du projet de recherche, de même que l'OFROU, le TCS, Mo-

bilité piétonne, auto-suisse, l'EPFZ, la Fédération suisse des aveugles et malvoyants, Pro Vélo et la police cantonale zurichoise. Il y mettra tout en œuvre pour offrir à la mobilité électrique un avenir sûr.

Tom Glanzmann

REMARQUÉ



Journée nationale de la turbosieste

Peut-on dormir en public? Oui, et c'est même conseillé, car cela permet d'éviter des accidents! La première Journée nationale de la turbosieste visait à faire connaître cette solution pour combattre la fatigue au volant. Des pauses ont eu lieu pour faire le plein d'énergie à Berne, Lausanne et Lugano sur des places publiques.

Exigences du bpa relatives à la sécurité de la mobilité électrique

- Monitoring indépendant de la sécurité de la mobilité électrique
- Information et sensibilisation des acheteurs potentiels de véhicules électriques
- Optimisation de la gestion de la vitesse (y c. infrastructure)
- Nouvelle réglementation des vélos électriques (catégories et port obli-

gatoire du casque pour les vélos électriques avec assistance au pédalage supérieure à 25 km/h)

- Prescriptions relatives aux bruits générés artificiellement par les voitures électriques (au lieu de l'interdiction en vigueur)
- Examen et, le cas échéant, adaptation des normes de crash-test pour les véhicules électriques

Promotion de la santé des personnes âgées

PROJET INTERCANTONAL Promotion Santé Suisse, Pro Senectute, le bpa et douze cantons lancent le projet «Bonnes pratiques de promotion de la santé des personnes âgées» et cherchent des mesures de prévention appropriées pour améliorer la qualité de vie des personnes âgées et maintenir leur autonomie le plus longtemps possible.



Rester autonome le plus longtemps possible avec l'âge – une prévention de la santé étendue aide en l'espèce.

D'ici à 2030, le nombre de personnes de plus de 65 ans devrait augmenter de 66% et dépasser 2 millions, comme l'a annoncé l'Observatoire suisse de la santé (Obsan). Pour que ces personnes âgées puissent vivre de manière autonome et en bonne santé le plus longtemps possible et que les coûts de la santé restent raisonnables, Promotion Santé Suisse a lancé le projet «Bonnes pratiques de promotion de la santé des personnes âgées». «Nous savons que de nombreux maux classiques liés à l'âge dépendent du mode de vie et peuvent être réduits voire évités au moyen de mesures de prévention appropriées», déclare Thomas Mattig, le directeur de la fondation. Des normes contraignantes, à l'instar de bonnes pratiques reconnues, font encore largement défaut, ce que le projet vise à modifier.

Le bpa est partenaire du projet, se consacrant prioritairement à la prévention des chutes des personnes âgées, un domaine partiel important. La responsable du projet au bpa, Barbara Pfenninger, y voit une grande opportunité: «Grâce à ce projet, le bpa est en réseau avec de nombreux partenaires – les 12 cantons ainsi que des organisations professionnelles et des commissions. Nous pouvons leur apporter les connaissances du bpa, découvrir leurs expériences et en apprendre plus sur leurs besoins.» Le bpa fait bon accueil au projet, étant donné qu'il met actuellement sur pied un vaste programme prioritaire consacré aux chutes. Le concept sera disponible fin 2011. **um**

«Lieu de la connaissance» pour la prévention des chutes

En mars s'est déroulée la 1^{re} journée de mise en réseau du projet intercantonal «Bonnes pratiques de promotion de la santé des personnes âgées». Barbara Pfenninger, responsable du projet au bpa, a participé à l'organisation de la journée.



Barbara Pfenninger, collaboratrice scientifique Habitat/Loisirs

objectif sécurité: Quel a été l'intérêt pour cette journée?

Barbara Pfenninger: Nous avons été surpris par son ampleur, qui nous a naturellement comblés. Nous avons malheureusement dû refuser plus de 50 personnes pour des raisons de place. Avec 150 participants d'horizons divers (administrations cantonales, associations de personnes âgées, universités, Pro Senectute, Spitex, etc.), nous avons pu sensibiliser un vaste public à la problématique.

Du point de vue du bpa, l'atelier consacré à la prévention des chutes est particulièrement intéressant. Quelles ont été les questions et les demandes des participants?

Pour exister, la santé doit être régénérée.

«Nous devons approfondir notre réflexion sur la notion de santé. Elle peut toujours être régénérée, jusque dans le grand âge. Des études révèlent que des personnes de 95 à 100 ans ou des personnes bénéficiant de soins palliatifs se laissent encore mobiliser et sont d'accord de participer si elles ont déve-

Les résultats de l'étude de l'Université de Bâle consacrée à la prévention des chutes, cofinancée par le bpa, ont été présentés dans le cadre de cet atelier. Les auteurs ont décrit leur méthodologie et commenté leurs recommandations de bonnes pratiques. Les débats subséquents ont été passionnés et les souhaits des participants très différents selon l'organisation et les connaissances préalables. La principale demande porte sur le besoin d'un organe de coordination – un «lieu de la connaissance» où convergent les informations relatives à la prévention des chutes, c'est-à-dire où les différents acteurs peuvent donner et recevoir des informations. Le souhait d'un site Internet a été plusieurs fois mentionné. Par ailleurs, des documents concrets ont été demandés pour la mise en œuvre pratique, à l'instar de choix d'exercices ou de check-lists pour adapter les logements et améliorer la qualité des offres existantes notamment.

Qu'en ont retiré les participants?

L'étude a été perçue comme un ouvrage de référence sur la prévention des chutes. Elle permet de classer et d'évaluer les activités qui requièrent des adaptations. L'échange thématique, et la mise en réseau précisément, a constitué un élément essentiel. **um**

loppé auparavant une attitude positive à l'égard de la vie et de la santé à cet âge. Le projet peut fournir une contribution importante pour la discussion en lien avec l'âge.»

P^r Andreas Kruse, Institut de gérontologie, Université de Heidelberg

Documents relatifs à la journée:

www.gesundheitsfoerderung.ch/bpgfa

FALLAIT Y PENSER

Les délégués à la sécurité aident la recherche

Fin avril, le bpa a lancé une campagne de sécurité aquatique d'une durée de trois ans. Elle s'adresse en premier lieu aux parents d'enfants de 0 à 9 ans et aux autres personnes chargées de les surveiller. «Ayez vos enfants à l'œil. Les plus petits à portée de main.» Tel est le message de la campagne (voir p. 16). Pour découvrir comment les parents surveillent leurs enfants, le bpa a demandé aux délégués à la sécurité, l'été dernier, de prendre une photo des petits bassins dans les piscines couvertes et de plein air dans leur commune. En tout, 170 délégués ont envoyé leurs prises, que la recherche a ensuite évaluées, étudiant si les parents ou les accompagnateurs avaient les enfants en bas âge à l'œil et à portée de main (distance de 1 à 3 pas). Il s'est avéré que la surveillance peut être considérablement améliorée. Dans le cadre de l'évaluation à laquelle les délégués à la sécurité seront à nouveau associés dans trois ans, il s'agira d'examiner si la campagne a effectivement réussi à changer le comportement des parents. **mor**

«ANP: perte annuelle de 9 millions de jours de travail»

CULTURE D'ENTREPRISE Au printemps 2011, le bpa lançait un nouveau cours en Suisse romande intitulé «Accidents professionnels – accidents non professionnels: deux mondes, un objectif». L'occasion de se pencher sur les possibilités de transfert de connaissances, en matière de prévention, du domaine professionnel à la sphère privée, en compagnie de Christian Wyssmüller, conseiller bpa en entreprise.

Pour Christian Wyssmüller, responsable de cours au bpa, le succès d'une démarche efficace de prévention des accidents non professionnels (ANP) en entreprise dépend entre autres de trois éléments. Il s'en explique: «Il faut premièrement pouvoir s'appuyer sur une organisation de la sécurité: le chargé de sécurité doit disposer d'un cahier des charges dans lequel figure aussi la prévention des accidents non professionnels. Ensuite, afin de se faire une vue d'ensemble de ce qui se passe réellement, il est nécessaire que l'entreprise dispose d'un système de collecte des données

des accidents et qu'elle puisse analyser sa sinistralité. On ne parle pas là de données confidentielles, mais simplement de connaître le type d'accidents non professionnels dont les collaborateurs ont été victimes. Une base essentielle pour établir des concepts de prévention qui ciblent les vrais problèmes, et les personnes particulièrement concernées dans l'entreprise. Enfin, tout cela ne peut se faire sans le soutien univoque de la direction, grâce à laquelle peut se développer une culture de sécurité, à laquelle on accorde aussi les moyens financiers nécessaires.» Des principes

développés dans le cadre du nouveau cours du bpa, «Accidents professionnels – accidents non professionnels: deux mondes, un objectif», qui a démarré en Suisse romande en mars 2011.

Inscrire la sécurité ANP dans la politique de l'entreprise

Afin de donner une forme concrète à ces principes, le bpa s'était adjoint la participation du chargé de sécurité pour le site suisse de l'entreprise Nestlé, Antoine Glardon. Présente dans 130 pays, l'entreprise emploie 278 000 collaborateurs. «Safety is not negotiable», «One accident is one too many», autant de messages délivrés par la direction depuis quelques années et qui montrent que la sécurité est l'une des valeurs clé de l'entreprise, sous toutes les latitudes, et pas uniquement dans le domaine professionnel. En effet, l'incitation à appliquer les compétences de sécurité acquises au travail dans la vie privée, à la maison et durant les loisirs, est inscrite en toutes lettres dans la politique de santé et sécurité de l'entreprise. Une démarche décisive aux yeux de Christian Wyssmüller: «Faire figurer la prévention non professionnelle dans la politique officielle est un acte fondateur pour la culture de l'entreprise. Cette dernière signale ainsi de manière forte la place accordée à la sécurité de ses collaborateurs, aussi durant les loisirs», commente-t-il. En application à ces principes, Nestlé recourt à une large



Le savoir acquis sur le lieu de travail est transposé à la maison, ce qui réduit durablement le nombre de jours de travail perdus.

«Délimiter la frontière entre sphère privée et sphère professionnelle»

Leader de la fourniture d'équipements et de services pour l'industrie de conditionnement, l'entreprise Bobst SA occupe quelque 2000 collaborateurs sur ses sites romands de Prilly et Mex. Le point sur la prévention ANP avec le directeur des ressources humaines Antonio Racciatti.

objectif sécurité: Monsieur Racciatti, quelle difficulté principale rencontrez-vous dans la tâche de sensibilisation aux accidents non professionnels?

Antonio Racciatti: L'approche de la sécurité non professionnelle est différente puisque nous touchons à la sphère privée des collaborateurs. Dès lors, nous agissons principalement par le biais d'incitations ou de recommandations. Avec l'appui d'organismes comme le bpa ou la Suva, nous menons aussi quelques actions visant à favoriser les comportements sécuritaires: campagnes pour le port du casque lors de la pratique du vélo ou du ski, par exemple. Nous mettons aussi sur pied des mani-

festations sportives, telles que des tournois de football. Dans ce cadre, nous fournissons ponctuellement du matériel de protection spécifique.

Cependant, la frontière entre sphère privée et sphère professionnelle doit être clairement délimitée et pour ce qui est des accidents non professionnels, nous nous limitons à faire de l'information, de l'incitation didactique et, quand c'est possible, à apporter une aide concrète à l'acquisition de matériel de protection. D'autres actions, comme des bilans de santé, sont organisées pour sensibiliser les collaborateurs à leur état de santé et à la prévention de maladies, ou d'accidents dans certains sports. Nous thé-

matisons sciemment la pratique d'activités sportives douces comme le nordic walking, par exemple.

Quelles sont les priorités que vous avez établies en matière d'accidents non professionnels?

Actuellement, nos statistiques ne permettent pas de tirer des tendances sûres et chaque année est spécifique tant les facteurs influençant le type d'accident sont nombreux. En 2012, nous avons l'intention de poursuivre sur le chemin emprunté avec nos actions bilans de santé et prévention des accidents et des maladies. **md**

palette d'outils de communication pour délivrer des messages de prévention non professionnelle: gazettes, écrans, affichage, campagnes thématiques, entre autres avec les différents clubs de sports de Nestlé Suisse, etc. Pour des raisons de taille et de moyens, tous les participants au cours ne peuvent envisager une action aussi massive que celle présentée par Antoine Glardon. Néanmoins, à en croire les commentaires recueillis à la volée, tous ont pu glaner l'une ou l'autre idée pour mieux ancrer la prévention non professionnelle au sein de leur entreprise, ou faire une utilisation plus judicieuse des moyens de communication à disposition.

Un franc succès

La rencontre a aussi été l'occasion, pour la vingtaine de représentants des entreprises présents, de se mettre à l'ouvrage dans le cadre de travaux de groupe. En 50 minutes, les groupes ont dû élaborer un cahier des charges spécifique ANP pour un chargé de sécurité, développer

un argumentaire permettant de justifier une campagne ANP au sein de l'entreprise, ou encore formuler une stratégie de prévention des ANP et définir les meilleurs moyens pour la communiquer à l'interne. Pour donner plus de relief à l'exercice, le bpa a convié le directeur des ressources humaines de l'entreprise Bobst SA à donner son point de vue sur les présentations. Cette mise en situation a été particulièrement appréciée par les participants.

A en juger les évaluations, la première de ce cours a été un franc succès. Pas de quoi pavoiser cependant pour Christian Wyssmüller: «Selon les statistiques de l'assurance-accidents LAA, chaque année, les accidents non professionnels occasionnent 9 millions de jours manqués au travail. Il nous reste donc du pain sur la planche pour ancrer la prévention dans les esprits et les démarches concrètes en entreprises!», conclut-il.

Magali Dubois

REMARQUÉ



Franky Slow Down à la Love Ride

Plus de 10 000 personnes – et 8 000 bécanes – ont pris part cette année à la Love Ride Switzerland, un événement de bienfaisance en faveur des personnes affligées de maladies musculaires ou handicapées. Franky Slow Down y était aussi. Il a fait la promotion d'une vitesse modérée sur les routes et a été bien accueilli par les «bikers».

Vision zéro: plus aucun enfant ne doit se noyer

L'eau exerce une attraction magique sur les enfants, qui aiment y jouer. Pourtant, il suffit de moins de 20 secondes pour qu'un enfant se noie, généralement sans un cri. De concert avec des partenaires comme swimsports.ch, la SSS et l'Association suisse des maîtres de bain (AMB), le bpa a lancé une campagne de sécurité aquatique qui durera jusqu'en 2013. L'objectif: que plus aucun enfant ne se noie.

Le message est simple et efficace: «Ayez vos enfants à l'œil. Les plus petits à portée de main.» La campagne s'adresse en premier lieu aux parents et aux accompagnateurs qui sont

responsables de la sécurité des enfants dans et au bord de l'eau. Didi la douche, emblème de la campagne de jaune vêtu, rappelle à l'ordre les parents et les accompagnateurs qui faillissent à leur devoir de surveillance et les asperge d'eau froide.

Bien que seuls 7% des noyades surviennent dans des eaux surveillées, le message sera avant tout communiqué dans les piscines publiques pour bénéficier d'une diffusion à large échelle.

Les maîtres de bain et les organisations partenaires peuvent commander gratuitement des t-shirts jaunes de la campagne, des moyens de

communication et cadeaux publicitaires sur le shop des partenaires: coussin gonflable sur lequel les parents peuvent s'asseoir au bord des bassins, tatouage pour les petits aventuriers, bonbons gélifiés aux fruits en forme de douche et bien d'autres articles. Ainsi, les maîtres de bain peuvent facilement rappeler aux accompagnateurs leur devoir de surveillance. Car les maîtres de bain ne sont pas des baby-sitters! De nombreuses noyades d'enfants se produisent après une chute dans l'eau. L'enfant perd le sens de l'orientation et panique. Pour qu'il puisse se sauver seul d'une telle situation, la campagne prône le contrôle de sécurité aquatique (CSA) de swimsports.ch. Ce n'est pas un cours de natation traditionnel. Au contraire, le CSA porte sur la libération des peurs dans l'eau et la capacité à se secourir seul. **wel**

www.water-safety.ch

