

Les tâches et les moyens d'action du Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents

Autor(en): **Schildknecht, E.-F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse**

Band (Jahr): **54 (1962)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-385237>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les tâches et les moyens d'action du Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents

Par *E.-F. Schildknecht*

Depuis quelque temps, il est souvent question du BPA dans la presse quotidienne ou professionnelle, à la radio et plus récemment à la télévision. BPA est le sigle du Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents, qui aura prochainement vingt-cinq ans d'existence; son siège est à Berne, Laupenstrasse 9. Ses tâches, en développement constant, sont réparties entre deux sections spécialisées, qui sont: le service technique et le service de la presse et de l'information.

Le service technique, dirigé par un ingénieur civil diplômé, s'occupe d'expertises et d'études de toutes les questions que peut poser le trafic routier (aménagement rationnel de croisées et de débouchés de routes, signalisation routière, limitation locale de la vitesse, éclairage public, etc.). Il se met, en principe gratuitement, à la disposition de toutes les institutions (autorités, administrations, bureaux techniques et associations privées) intéressées à la solution des problèmes de cette nature. Une des tâches primordiales du service technique consiste à établir un catalogue des points réputés dangereux du réseau routier; cette étude est fondée sur les rapports d'accidents annoncés par les cantons, ce qui permet au spécialiste de reconnaître immédiatement les endroits où les causes principales des accidents doivent être attribuées à l'aménagement défectueux ou à la disposition inadéquate des lieux.

Quant au service de la presse et de l'information, il s'occupe plus spécialement du vaste domaine de la prévention des accidents par l'éducation routière, au moyen de la presse, de la radio, de la télévision, du film et des conférences publiques. Un juriste, spécialiste du Code de la route, est à la tête de ce service.

Lorsqu'on se représente le fait que dans notre pays, en 1961, la police a enregistré 53 501 accidents de la circulation, que 36 244 personnes ont été plus ou moins grièvement blessées et que 1404 personnes ont perdu la vie sur nos routes, on ne peut manquer de conclure que la lutte contre les accidents doit être considérablement renforcée. En vérité, la situation est encore plus sérieuse, car des milliers d'accidents, dont quelques-uns très graves, ne sont pas annoncés à la police et, par conséquent, la statistique les ignore.

Mesures préventives contre les accidents

En principe, trois groupes de mesures peuvent assurer l'ordre et la sécurité dans le trafic routier, ce sont: les mesures d'aménagement du réseau routier, les mesures législatives fixant les règles

de la circulation et les mesures en vue d'éduquer l'usager de la route.

Parmi les mesures d'aménagement routier les plus importantes figure la construction des routes nationales. On distingue les routes nationales de première classe (autoroutes proprement dites, avec bandes de roulement séparées; croisement à plusieurs niveaux; ces routes demeurent réservées au trafic motorisé), les routes nationales de deuxième classe (aménagées provisoirement sur une moitié seulement de leur tracé définitif, ce qui n'est pas une solution heureuse) et les routes nationales de troisième classe (routes modernes à trafic mixte). Les routes de première classe relieront, par exemple, Berne à Zurich, Bâle à Lucerne, Genève à Lausanne; à l'Est de Zurich seront aménagées des routes de deuxième classe pour assurer la liaison avec le canton des Grisons; les routes modernes de troisième classe, enfin, seront construites, par exemple, dans la vallée du Rhône, où elles conduiront aux passages alpestres. On sait que les accidents survenant actuellement lors d'un dépassement intempestif ou d'un excès de vitesse dans un carrefour sont en tête de liste dans la statistique des accidents. Les accidents de ce genre ne se produiront plus sur les routes nationales de première classe. Les collisions entre usagers de la route de catégorie diverses (automobiles, cycles, voitures attelées, piétons), fréquentes sur nos routes traditionnelles, disparaîtront totalement des routes nationales de première classe. On peut donc prétendre, sans exagération, que l'aménagement des autoroutes est une mesure préventive par excellence. Les « semi-autoroutes » (deuxième classe), en revanche, dont le débit ne dépassera pas de beaucoup celui des routes cantonales réaménagées, coûteront jusqu'à 70% des frais de construction des autoroutes (elles ne sont donc pas économiques), sans apporter autre chose qu'un faux sentiment de sécurité (on y roulera dans les deux sens!), de sorte qu'on ne saurait en approuver sans réserve la construction.

En ce qui concerne les mesures législatives, signalons tout particulièrement que la nouvelle loi sur la circulation routière a été inspirée par le souci majeur de prévenir les accidents. Au début de 1963, elle entrera en vigueur dans toutes ses parties et se distinguera – comme tout code sagement élaboré – par la grande clarté de son texte.

Le troisième groupe de mesures préventives comprend tout ce que l'on peut mettre au service de l'éducation routière. Tous les registres sont tirés, de l'enseignement scolaire des règles de la circulation aux appels lancés par tous les moyens publicitaires, des articles de presse sur un thème particulier aux communiqués et reportages de la radio, des éditions spéciales du *Ciné-Journal* au recours à tous les autres moyens de propagande. Mentionnons en passant les campagnes de vaste envergure au moyen de l'affichage:

- « Brouillard: feux de croisement! »
- « Marchez à gauche, face au danger! »
- « Vos feux sont-ils en ordre? », etc.

Le BPA ne s'intéresse pas exclusivement aux accidents de la circulation routière. Il s'occupe aussi des accidents qui surviennent dans l'exercice des sports, dans les installations ménagères ou au cours des travaux agricoles. Cette dernière catégorie est d'ailleurs du ressort de l'Office agricole de prévention des accidents à Brougg, institution avec laquelle le BPA collabore depuis de nombreuses années.

Autres organismes participant à la lutte contre les accidents

Le BPA ne prétend nullement se réserver le monopole de la prévention routière. D'autres organismes, avec lesquels il est d'ailleurs en relation suivie, tels que la Conférence suisse pour la sécurité dans le trafic routier (qui organise les campagnes générales d'éducation routière, dont le secrétariat technique est assuré par le BPA), les associations routières, l'armée, les PTT, la Commission suisse pour les ceintures de sécurité des automobilistes et, last not least, la police de tous les cantons suisses, appuyée activement par le corps enseignant de la plupart des communes, et d'autres institutions encore réunissent leurs efforts en vue de réduire le nombre des accidents.

Il est évident que toutes ces mesures ont peu de prise – sinon pas de prise du tout – sur les récalcitrants et les rebelles à la discipline routière. S'ils entendent les sages conseils, ils ne les suivent pas, même lorsqu'on les leur rappelle raisonnablement.

Un programme en six points pour l'avenir

Si la persuasion ne suffit pas, il faut envisager d'autres mesures. Qu'il soit permis au BPA – qui est une institution privée, dépendant, d'une part, de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents, à Lucerne, et, d'autre part, de la Conférence des directeurs des compagnies d'assurance contre les accidents – d'exposer son programme en six points:

1. La délivrance du permis d'élève conducteur doit être soumise à des conditions plus sévères. L'examen psychotechnique de capacité devra, à l'avenir, être exigé par la loi.
2. La fréquentation d'une auto-école doit être rendue obligatoire.
3. Les moniteurs recevront une formation spéciale et leur titre sera protégé.
4. Les examens de conduite seront plus sévères; ils s'étendront

au comportement dans le trafic interurbain et dans le trafic nocturne.

5. La police doit organiser une surveillance plus intense et plus sévère de la circulation routière. Pour compenser un peu le manque de personnel, les patrouilles motorisées de police devraient pouvoir franchir les frontières cantonales.
6. Les sanctions pénales et administratives les plus sévères doivent être prises contre les chauffards.

Ainsi, la voie qu'entend suivre le BPA est tracée, mais la réalisation de l'un ou l'autre point de son programme se fera peut-être attendre.

Au fil de l'actualité

Par Jean Möri

Rapports du travail au niveau de l'entreprise

A la demande de son Comité de la productivité, l'Agence européenne de la productivité a procédé à une enquête dans les pays membres sur la coopération entre employeurs et salariés au niveau de l'entreprise au moyen d'un questionnaire auquel les neuf pays suivants ont répondu: Allemagne, Belgique, Danemark, France, Italie, Norvège, Pays-Pas, Royaume-Uni et Suède.

Dans un document de travail publié le 21 mars dernier, l'Agence européenne de productivité avoue que le dépouillement des réponses à ce questionnaire a présenté des difficultés à plusieurs points de vue. Certains pays ont fourni des réponses détaillées, tandis que d'autres ne donnaient que des indications. Les questions ont été d'autre part interprétées différemment, si bien que les renseignements se trouvaient dispersés sous diverses rubriques. Plutôt que de s'astreindre à une contre-enquête, qui aurait entraîné des délais considérables, l'Agence européenne de la productivité s'est donc bornée à donner une vue d'ensemble de la situation telle qu'elle se présente actuellement dans les neuf pays susmentionnés.

Des réponses au questionnaire il résulte que des lois dignes de ce nom n'existent qu'en Allemagne, en Belgique, en France, en Norvège et aux Pays-Bas. Ces lois sont le plus souvent complétées par des accords entre associations d'employeurs et de travailleurs lorsqu'il s'agit de transférer dans la pratique les organismes de coopération envisagés.

Ainsi, en Belgique, outre le Conseil central de l'économie, les conseils professionnels et les conseils d'entreprise institués par la