

Zeitschrift: Mobile : la revue d'éducation physique et de sport
Herausgeber: Office fédéral du sport ; Association suisse d'éducation physique à l'école
Band: 6 (2004)
Heft: 5

Rubrik: bpa

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Objectif zéro

En Suisse, 500 personnes perdent la vie chaque année dans des accidents de la circulation routière. Est-ce acceptable? Selon «Vision Zéro», concept venu de Suède, la réponse est non! Mais qu'en est-il du sport?

René Mathys

Chaque année, 500 personnes perdent la vie sur les routes suisses et 4500 s'en sortent avec des blessures graves. En raison de la diminution du nombre des accidents de la route ces deux dernières décennies, la collectivité semble minimiser cette hécatombe. Or, le nombre de victimes d'accidents mortels a repris le chemin de la hausse entre 2002 et 2003, pour passer de 513 à 546.

«Vision Zéro» est basé sur le principe qu'on ne devra plus tolérer de blessés graves ni de morts sur la route. Cet objectif, sciemment formulé de manière visionnaire, semble irréaliste à l'heure actuelle. Mais en connaissant les faiblesses du système développé par l'être humain, il est possible de déduire des mesures visant à atteindre cet objectif ambitieux. Toutefois, elles n'aboutiront que si l'on modifie fondamentalement la philosophie de la sécurité routière.

«Pour éviter les blessures,
le système est adapté aux capacités
ou limites de l'être humain.»

Le système au service de l'homme

La nouvelle approche s'articule autour du constat que l'être humain commet des erreurs. Bien sûr, nous nous efforçons de les réduire au maximum. Mais tant que le comportement humain jouera un rôle essentiel, il ne sera pas possible de les éliminer totalement. C'est pourquoi il convient de revoir le paradigme voulant que l'être humain s'adapte au système. Le nouveau concept vise à adapter le système à l'être humain dans toute la mesure du possible. Il doit être conçu de manière à empêcher dans une large mesure l'apparition de comportements

erronés et à éviter que de tels comportements ne débouchent sur des blessures graves ou mortelles.

Un exemple illustre ce principe. La séparation des pistes selon la direction des véhicules empêche toute collision frontale sur les autoroutes. Par contre, si un automobiliste commet une erreur sur une route principale et entre en collision avec une voiture arrivant en sens inverse, des paramètres tels que vitesse faible, zone déformable, ceintures de sécurité ou airbags seront censés prévenir toute blessure grave. En outre, le système d'alarme et de sauvetage doit être organisé de manière à secourir et soigner les blessés le plus rapidement possible.

Ainsi naquit le fosbury-flop

En 1968, le sauteur en hauteur américain Dick Fosbury a fait sensation en remportant la victoire aux Jeux Olympiques. L'étonnant n'était pas la hauteur du saut victorieux de 2,24 m, mais la technique utilisée. Jusqu'alors, on franchissait la latte en rouleau ventral. Fosbury a innové en sautant en arrière et en franchissant la latte la tête la première. Le fosbury-flop était né et il représente toujours la norme à l'heure actuelle. Or, il est impossible d'atterrir à quatre pattes en appliquant cette technique de saut. Cette évolution a donc signifié la disparition des bacs de sable et l'avènement des matelas de mousse dans le saut en hauteur. Cet exemple illustre le principe à la base de «Vision Zéro»: pour éviter les blessures, le système – l'installation de saut en hauteur en l'occurrence – est adapté aux capacités ou limites de l'être humain.

Dispositifs déformables: casques et protections

Vu sous cet angle, le sport organisé – formation, entraînement et compétition sous surveillance – peut parfaitement être mis en regard du système que constitue la circulation routière. Les risques inhérents à la pratique des différentes disciplines sportives peuvent être réduits grâce à des règlements et des prescriptions de sécurité dont les entraîneurs, arbitres et fonctionnaires sont garants. La plupart des sports fournissent des exemples de ce principe: on ferme par exemple des tronçons de route pour les courses pédestres ou cyclistes, des pistes pour les courses de snowboard ou de ski et des secteurs de lacs pour les compétitions de natation, afin d'éviter les collisions avec d'autres utilisateurs. Des dispositifs

Accidents en Suisse en 2002

Domaine	Circulation routière	Sport
Blessés (total)	104 000	290 000
dont blessés graves	4 500	8 000
Tués	513	131

Source: estimation bpa, statistique 2004

tifs déformables, sous forme de casques et de protections, sont exigés dans de nombreux sports – du moins lors des compétitions. Dans ces conditions, il est difficile de s'expliquer pourquoi on trouve encore des entraîneurs de football qui dirigent des entraînements sans protège-tibias. Si ces derniers étaient portés non seulement en respect de prescriptions, mais surtout en raison de leur effet protecteur, l'équipe suisse de football aurait disposé d'un attaquant supplémentaire lors de l'Euro 04 au Portugal. L'évolution technique des engins de sport vise également à prévenir les blessures. A ski, le nombre de fractures du tibia et du péroné a par exemple diminué considérablement grâce aux fixations de sécurité. En contrepartie, l'évolution récente des skis, des chaussures et de la technique a malheureusement débouché sur un accroissement des déchirures ligamentaires du genou. Une prochaine avancée technique consisterait à concevoir une fixation qui s'ouvre avant que les ligaments ne lâchent.

290 000, c'est trop

Selon une estimation du bpa, quelque 290 000 personnes se blessent chaque année en faisant du sport, dont 8000 si gravement qu'elles doivent séjournier sept jours ou davantage à l'hôpital. Et plus de 100 pratiquants y perdent la vie. Nous estimons qu'environ un quart des blessures graves et des décès survient dans le cadre du sport organisé et les trois autres quarts lors d'activités libres et individuelles. Ces proportions varient naturellement d'un sport à l'autre.

Des considérations d'ordre éthique amènent à considérer «Vision Zéro» comme un objectif à long terme dans le sport également. Une première étape consiste certainement à diminuer le nombre de blessures graves et de décès dans le cadre du sport organisé. L'appel s'adresse à toutes les personnes impliquées dans le système sportif: les concepteurs d'installations de sport, les fabricants d'engins de sport, les fournisseurs d'équipements de protection, les fonctionnaires, arbitres et enseignants, ainsi que les sportifs eux-mêmes.

m

«Vision Zéro», philosophie conçue en Suède il y a plusieurs années, préconise zéro mort et zéro blessé grave dans la circulation routière. Depuis lors, la politique nationale de sécurité routière poursuit également cet objectif à long terme. L'idée repose sur le principe voulant que le système de circulation routière développé par l'être humain soit adapté à celui-ci, et non l'inverse.



Photo: Keystone/Janek Skarzynski