

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 142 (1997)  
**Heft:** 9

**Artikel:** La prévention des accidents selon Du Pont de Nemours  
**Autor:** Altermath, Pierre G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-345808>

#### 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:** 10.02.2026

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

# ***La prévention des accidents selon Du Pont de Nemours***

Par le colonel Pierre G. Altermath

*« Les pertes sont la honte d'un chef »*

R. Quinton

Cent fois moins d'accidents ! Du Pont de Nemours est l'une des plus grandes multinationales de la planète dans le domaine de la chimie. Spécialisée à l'origine dans la production de poudre pour armes à feu et confrontée au refus des assurances de couvrir ce genre de risque important, elle n'a pas eu d'autre solution que d'assumer elle-même la responsabilité de ce type de fabrication. Il en découla une philosophie de prévention des accidents originale, dont les résultats actuels font de cette entreprise le champion incontesté de ce domaine.

Lorsque l'on sait qu'un accident coûte en moyenne

40 000 francs à la société et à l'Etat (50 % de frais directs et 50 % de frais indirects) et que la perte du temps de travail moyenne est de 15 à 20 jours, on constate l'importance d'une telle performance.

## **Une vision limpide et conséquente**

La vision de Du Pont de Nemours repose sur un postulat : les accidents ne sont pas des coups du destin. Ils découlent, dans leur grande majorité, de comportements et de situations précaires. Les efforts visant à les améliorer permettent

de combattre les accidents à la source.

On tente un peu partout, et sous la pression des lois, de placer l'effort principal de la prévention sur des mesures techniques. Un niveau de saturation a été atteint dans ce domaine, ce que Du Pont de Nemours constatait déjà en 1912. Il s'avère indispensable aujourd'hui de se concentrer sur le comportement humain.

**82 278 accidents de circulation en Suisse en 1994 ont provoqué 29 278 blessés et 679 tués.**

## **Quelques chiffres**

- Le taux d'accidents chez Du Pont de Nemours est de cent fois inférieur aux résultats comptabilisés dans les autres entreprises.
- On enregistre, dans le monde industriel européen, une moyenne annuelle de cinquante accidents pour mille salariés. En 1993, Du Pont de Nemours a totalisé 49 accidents pour 100 000 collaborateurs.
- Ces résultats exceptionnels se répercutent aussi sur les accidents survenant en dehors de l'entreprise, un taux qui avoisine la moitié des moyennes nationales.

L'analyse des accidents (voir le schéma) démontre que, pour un accident mortel, 30 accidents graves requérant une hospitalisation sont dénombrés. 300 accidents légers provoquent une intervention ambulatoire et 3000 cas bénins sont résolus à l'aide des premiers secours. En définitive, 30 000 comportements et situations précaires sont enregistrés.

## Quelles conclusions faut-il tirer de cette pyramide ?

– L'importance des conséquences d'un incident ne dépendant que du hasard, chaque cas doit être considéré comme grave.

– Il s'avère vain de s'attaquer au sommet de la pyramide en concentrant ses efforts sur l'accident mortel.

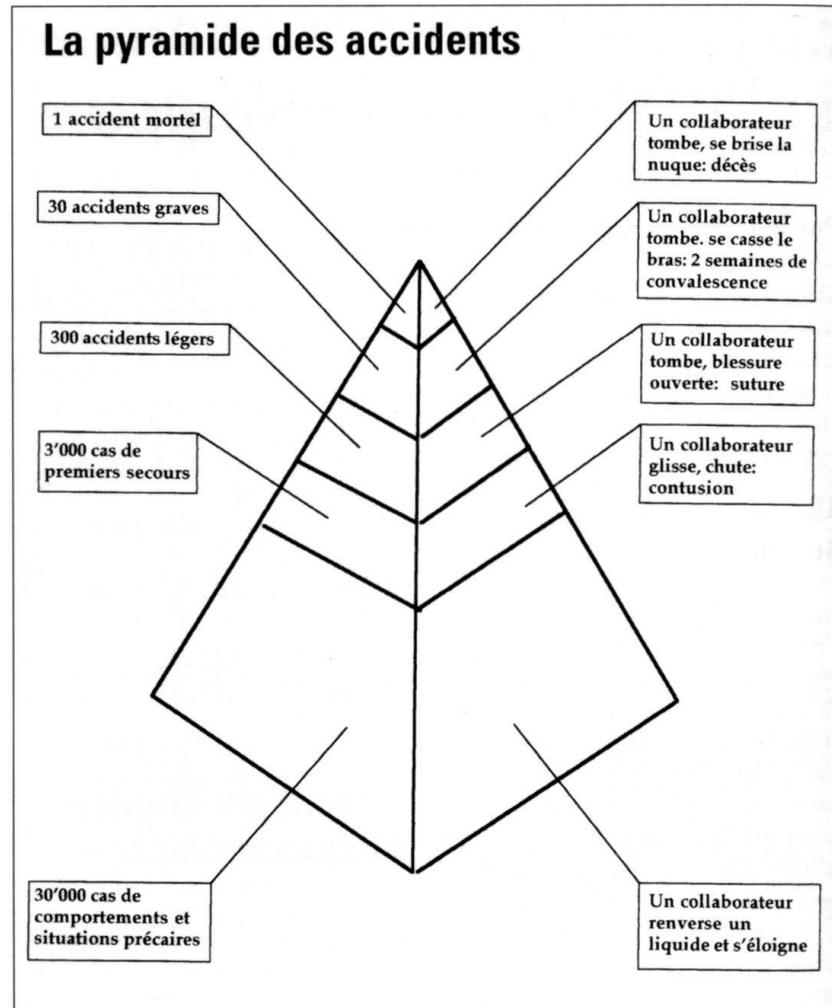
– C'est la base qui doit retenir l'attention. En réduisant les comportements et les situations précaires, on limite la largeur de la pyramide et, par là, sa hauteur.

## Application pratique

– La sécurité fait partie intégrante de chaque place de travail. Les mesures préconisées ne doivent pas être considérées comme des chicanes ou des obligations. De plus, l'absence du supérieur ne saurait exercer un quelconque effet démobilisateur sur le personnel.

– L'attitude des collaborateurs fait l'objet d'une prise d'influence sous la forme d'entretiens mensuels de sécurité. Il s'agit d'amener chaque salarié à identifier des carences dans le domaine de la sécurité et à les corriger sur-le-champ.

– Un comité présidé par le directeur de l'entreprise planifie et coordonne des inspections hebdomadaires. Celles-ci s'intéressent à l'infrastructure, aux équipements ainsi qu'au comportement du personnel. Ces



D'après une idée de Du Pont de Nemours.

contrôles permettent de déceler des carences, d'en rechercher les causes et de trouver des solutions.

Les observations positives font l'objet de louanges ; les constatations négatives exigent une analyse des causes, la culpabilité de la personne concernée ne jouant qu'un rôle secondaire.

Pourquoi une prescription de sécurité n'a-t-elle pas été appliquée ? S'il y a méconnaissance des directives, une instruction y remédiera. La négligence ou le refus d'appliquer les nor-

mes prévues entraînent, par contre, le recours à des mesures coercitives : déplacement, baisse de salaire, licenciement, etc. De telles décisions s'appliquent aussi aux cadres qui négligent leur responsabilité de contrôle.

La motivation du personnel repose sur la perception de la sollicitude exercée par la direction à son égard, sollicitude qui influence son attitude dans le travail et, par là, sa productivité. L'octroi d'une prime annuelle de 50 francs, à tous les collaborateurs d'une entrepri-

se épargnée par les accidents pendant cette durée, provoque une pression collective raisonnable mais réelle sur d'éventuels fautifs.

**149 961 accidents de sport en Suisse en 1993 ont blessé 149 889 et tué 72 personnes.**

## La prévention des accidents au niveau de la compagnie

La doctrine Du Pont de Nemours peut être appliquée, sans grande difficulté, au monde militaire. Il convient d'élaborer, à cet effet, un concept reposant sur six piliers.

### 1. Les accidents ne sont pas une fatalité

Un truisme ? Hélas non, et nous en sommes même bien loin. Avons-nous, dans nos états-majors, un officier spécialisé dans la prévention des accidents ? Prévoyons-nous, avant nos services, un plan d'action dans ce domaine ? Le faible taux d'accidents qui caractérise nos cours par rapport aux activités civiles nous conduit à accorder une importance secondaire à ce domaine. On se contente généralement de sanctionner plus ou moins sévèrement le coupable et/ou le responsable hiérarchique en lieu et place de s'attaquer systématiquement aux causes des accidents.

La méconnaissance de ce phénomène, dans ses sour-

ces comme dans ses conséquences, conduit de nombreux cadres à opter pour une attitude fataliste. Des slogans tels que « On ne peut pas être tout le temps derrière chaque homme » exercent une influence anihilante sur la prévention. Nous ne sommes pas confrontés ici à un problème d'éthique du commandement, mais à une impuissance causée par un phénomène méconnu. Nous devons réagir en commençant par déclarer la guerre aux accidents. Cela ne coûte rien, mais crée une base psychologique pour les mesures suivantes.

### 2. Il faut connaître les prescriptions de sécurité

Le respect des prescriptions presuppose leur connaissance. De l'engagement des armes à l'utilisation des véhicules, un nombre effarant de prescriptions de sécurité encombre nos règlements. Les militaires ne les connaissent pas toutes et c'est bien normal. Celles-ci ne devant pas rester l'apanage des cadres, il convient de mettre au point un système d'information simple et efficace. Une série de panneaux énumérant les prescriptions de sécurité valables pour un local (stand de tir) ou une activité (utilisation de carburants) devraient fournir l'information nécessaire directement aux utilisateurs. Il ne sert à rien, en effet, de disposer des prescriptions dans un règlement, elles doivent être disponibles et accessibles là où elles sont appliquées.

### 3. Des obstacles s'opposent-ils à leur application ?

L'affichage ne suffit pas. La présentation de ces panneaux à la troupe, sur place, permet une discussion spontanée. Elle n'a pas pour objectif de gloser sur l'opportunité de ces prescriptions mais d'en contrôler la compréhension et, surtout, la faisabilité. La manière dont la sécurité est appréhendée dans l'unité s'avère déterminante pour l'acceptation des prescriptions.

### 4. Des prescriptions à contrôler

L'opportunité ainsi que l'application de ces prescriptions doivent faire l'objet de contrôles. La troupe ne disposant d aucun moyen organique, il s'agit de recourir à une organisation ad hoc. Elle peut être constituée d'équipes de soldats, éventuellement renforcées, suivant les effectifs, par des cadres.

**105 159 accidents domestiques en Suisse en 1993**

Un binôme de contrôle est formé de militaires de l'unité et engagé pour une journée. Il serait certes plus commode de garder la même équipe pendant une semaine ou un cours de répétition. La routine, la sensibilité et la spécialité de ces soldats fait qu'ils ont naturellement tendance à voir

toujours la même chose. Un changement quotidien permet d'avoir une patrouille au regard alerte, une équipe portant chaque jour son attention sur d'autres détails et assure ainsi une efficacité optimale à cette activité. Signalons au passage qu'une telle journée de contrôles et la confrontation avec les règlements qu'elle implique, représente aussi une instruction des plus salutaires pour les membres de l'unité.

L'engagement de l'équipe de contrôle dépend du commandant en personne. Ce genre de mission comprend cinq phases.

– Participation de l'équipe au rapport de compagnie de la veille, afin d'assurer le niveau d'information nécessaire sur les activités de l'unité.

– Attribution d'une mission de contrôle qui définit les domaines, lieux et heures où l'application des mesures de sécurité peut être vérifiée de manière significative.

**39 340 accidents enregistrés en Suisse en 1993 lors de promenades ou de voyages.**

– Etude, par l'équipe de contrôle, du dossier de sécurité de l'unité. Il s'agit d'une nomenclature des prescriptions valables dans la compagnie. A défaut, une collection des règlements nécessaires fait aussi l'affaire.

– Exécution des contrôles et préparation d'un rapport d'activité précisant les carences constatées et les causes de ces infractions (méconnaissance des prescriptions, oubli, etc). Ce rapport fera l'objet d'un entretien détaillé entre le commandant et l'équipe concernée.

– Présentation à l'unité des enseignements de la journée. Ce compte rendu effectué lors d'un appel s'avère délicat. Il faut éviter que les contrôleurs soient considérés comme les espions du commandant. Il s'agit de faire passer l'image de militaires qui assurent la sécurité d'autres militaires. Si la communication fonctionne, ce genre d'activité sera bien accepté et la pression du groupe sur les négligents s'avérera suffisante pour éviter l'usage répété, par le commandant, de mesures coercitives.

## 5. La dimension éducative

La majorité de nos accidents ont leur source dans l'insouciance, la négligence, la nonchalance et le manque de maîtrise de soi. D'autre part, les contrôles s'avèrent difficiles à l'engagement, compte tenu de la surface de plus en plus étendue des secteurs d'engagements, de l'éparpillement des moyens et de l'autonomie croissante des sous-formations.

Les possibilités d'influence et de contrôle étant de plus en plus limitées à l'en-

gagement, il convient d'agir sur les attitudes et comportements dans la phase précédente. La marche du service et les formes militaires offrent, avec les exigences que sont la ponctualité, l'attention, la concentration, l'esprit de responsabilité ainsi que le respect intelligent d'une foule de prescriptions, un support éducatif efficace. Il est significatif de constater la relation causale existant entre le nombre d'accidents d'une unité et l'ordre qui y règne.

## 6. Gestion d'un accident

Les réactions après un accident ne sauraient se limiter au domaine administratif. La troupe doit comprendre qu'il s'agit d'un événement grave, indépendamment du montant des dégâts. La méthode qui consiste à rassembler toute l'unité sur le lieu de l'accident pour en décrire les causes, déroulement, conséquences et enseignements, s'avère la plus productive. Dans l'hypothèse où la distance rend un tel déplacement déraisonnable, une instruction avec panneaux détaillés peut convenir. L'essentiel réside dans le caractère interactif de cette sensibilisation. Les enseignements, par exemple, gagneront en efficacité s'ils émanent de la base.

## Pourquoi ne pas essayer lors de votre prochain service ?

Ce genre de politique rencontre de nombreuses

formes d'opposition : indifférence, manque de temps, opposition au changement et aux nouveautés, fierté mal placée. Les obstacles ne manquent pas ! Ne nous laissons pas impressionner, ni freiner par ces formes d'inertie. Même s'ils apparaissent en nombre restreints, les accidents

existent bel et bien dans notre armée. La prévention des accidents, par conséquent, doit occuper une place prioritaire dans notre activité de commandement.

La solution offerte par Du Pont de Nemours impressionne par ses résultats et prouve que les accidents

n'obéissent à aucune fatalité. Quiconque décide d'attaquer sérieusement le problème peut obtenir des résultats probants. Quant aux techniques décrites ci-dessus, elles sont à la portée de chaque commandant d'unité.

P. G. A.

## Conférence du secrétaire général de l'OTAN

Sous l'égide de l'Association de politique étrangère, la Société militaire du canton de Genève invite ses membres à participer à la conférence de

**Monsieur Javier SOLANA, secrétaire général de l'OTAN,  
le jeudi 25 septembre 1997 à 17 h 30,  
à l'hôtel Président Wilson**

sur le sujet

**« Coopération et sécurité en Europe ; défis et opportunités »**

L'entrée est libre (vous munir d'une pièce d'identité).

La conférence sera suivie d'un dîner, ouvert à tous les participants, sur inscription. Le prix du repas, boissons comprises est de **CHF 60. –**, payable à l'entrée.

Nous encourageons vivement nos membres à participer à cette conférence.

Nous attirons votre attention sur le fait que toute crise militaire ou politique grave dans la zone de l'OTAN pourrait conduire au report de cette conférence ; dans une telle situation, le secrétaire général aurait d'autres priorités que de venir nous parler à Genève.

Renseignements : SMG, Case postale 3618, 1211 Genève 3, mention SOLANA.

**Le Comité**