Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 30 (1938)
Heft: 4

Artikel: La prévention des accidents non professionnels
Autor: Joho, E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384132

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: 09.12.2025

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

Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

30me année Avril 1938 No 4

La prévention des accidents non professionnels.

Par *E. Joho.*

I.

Au début de 1937, le Bureau pour la prévention des accidents a commencé son activité dans le cadre de l'administration de l'Union syndicale suisse. Ce nouvel organisme a pour tâche d'organiser la prévention des accidents non professionnels. L'Union syndicale s'est chargée de cette mission, dans l'intérêt même des 700,000 salariés obligatoirement assurés à C. N. A. (Assurance nationale suisse d'accidents, Lucerne). Les travaux ont été confiés à un fonctionnaire qui n'a pas à s'occuper des tâches ordinaires de l'Union syndicale et du travail syndical; son activité est autonome.

La prévention des accidents non professionnels s'effectue dans des conditions entièrement différentes de celle des accidents qui surviennent dans les entreprises ou dans l'exercice de la profession. Comme l'on sait, la loi oblige les entreprises à prendre les mesures nécessaires pour la protection de leur personnel; en outre, l'Assurance nationale suisse d'assurance-accidents peut émettre des prescriptions auxquelles les intéressés sont tenus de se soumettre. Le fait de ne pas utiliser les dispositifs de protection ou de négliger les règlements relatifs à la prévention des accidents est passible de sanctions; l'assuré coupable de négligence est astreint à payer une prime plus élevée; lorsque les règles de sécurité ont été sciemment violées, l'assuré peut être condamné à l'amende et même menacé de prison. Dans la prévention des accidents professionnels il s'agit en premier lieu de méthodes physiques que nous pouvons aussi appeler méthodes techniques. Par contre, en ce qui concerne la prévention des accidents non professionnels ni la C. N. A., ni le B. P. A. ne peuvent rendre obligatoires, avec les conséquences qu'une telle mesure implique, les règles qu'ils émettent à titre d'indication. Provisoirement, nous devons donc nous contenter de recourir à des moyens psychologiques et surtout attirer sans cesse

l'attention des masses par tous les moyens à notre disposition, par la presse, par la radio, par des conférences, etc. Il va sans dire que le succès de cette méthode dépendra largement de la suggestivité de notre propagande. Mais si l'on songe aux succès incontestables de la réclame moderne, nous avons toutes raisons de croire que notre action ne demeurera pas sans effet.

Si nous voulons obtenir des résultats durables, nous devons également recourir aux méthodes techniques que nous avons déjà mentionnées pour lutter contre les causes des accidents non professionnels. Citons, entre autres choses, l'amélioration de la technique de la circulation, la réglementation du trafic, la multiplication des dispositifs de sécurité sur les terrains de sport, dans le ménage, dans le jardin, à la forêt, etc. Comme dit le proverbe: c'est en forgeant qu'on devient forgeron; une activité systématique fera jaillir automatiquement les suggestions et les initiatives propres à multiplier les moyens de prévenir les accidents non professionnels.

Précisons que les moyens techniques nous semblent plus efficaces que les méthodes psychologiques. Partout où l'installation de dispositifs de sécurité et l'amélioration de la circulation sont en mesure de supprimer, ou tout au moins de réduire, les dangers d'accidents non professionnels, cette méthode est préférable à celle qui se borne à faire appel à la raison. Le B. P. A. n'a pas été en mesure de s'occuper dès le début des questions techniques; il a inauguré son activité en se consacrant à des questions éducatives.

Après un stage de deux mois à Lucerne, au siège de la C. N. A. aux fins d'étudier les méthodes de prévention des accidents dans les entreprises, nous avons commencé notre activité à Berne. La première initiative du B. P. A. a été de mettre sur pied

un service de presse.

Il s'est adressé aux journaux syndicaux de toutes tendances (tirage d'environ 300,000 exemplaires);

aux périodiques d'assurance (feuilles de famille, illustrés), dont le tirage atteint un million;

aux journaux de sport cycliste (cyclisme et sport ouvrier);

à quelques publications de jeunesse et

à quelques publications automobiles.

En 1937, nous avons publié 27 articles, en partie illustrés; ils ont été généralement bien accueillis. Nous n'avons pas besoin de rappeler que les journaux sont dans l'impossibilité de publier tout ce qui leur parvient; nous ne pouvons pas espérer que tous nos envois soient reproduits. Les organisations syndicales qui ne sont pas affiliées à l'Union syndicale acceptent également nos envois. Par lettre, la Fédération des syndicats chrétiens-sociaux s'est déclarée prête à publier nos articles. Nos envois se sont occupés spécialement de la circulation; il va sans dire que nous avons égale-

ment abordé d'autres domaines de la prévention des accidents. A titre accessoire, nous avons commenté les mesures de prévention des accidents professionnels dans les entreprises et leurs modalités d'application telles qu'elles ressortent de la Loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents. Nous estimons qu'en éveillant l'attention du public sur la prévention des accidents non professionnels nous renforcerons d'un même mouvement la prudence des assurés dans les entreprises et réciproquement tant il est vrai que tout se tient; en outre, cette action aura également pour résultat d'augmenter la compréhension, encore insuffisante, que l'opinion publique témoigne aux institutions d'assurance.

Nous sommes convaincus qu'en développant sérieusement ce service de presse, nous pourrons contribuer efficacement à développer vigoureusement la prévention des accidents et, d'une manière générale, l'assurance-accidents elle-même. Nous exposerons notre manière de voir à ce sujet ainsi que les possibilités de développement que nous envisageons dans le chapitre consacré à l'activité ultérieure du B. P. A.

Parallèlement au service de presse, nous avons organisé

un service de conférences.

Toutes les organisations syndicales ont reçu une liste de conférences exposant les méthodes les plus diverses de la prévention des accidents:

1° Pourquoi est-il nécessaire de développer la prévention des accidents en dehors des entreprises?

2° La prévention des accidents est synonyme de protection du travailleur. (Avec film.)

3° Les dangers de la circulation. (Avec projections lumineuses.)

4° La circulation et sa réglementation, les installations routières; ce qu'elles sont, ce qu'elles devraient être. (Avec projections lumineuses).

5° Cours sur l'assurance-accidents obligatoire, considérée spécialement sous l'angle de la prévention des accidents.

6° Visites de l'exposition de prévention des accidents de l'Inspectorat fédéral des fabriques, à Zurich.

Le lecteur trouvera ci-dessous la liste des conférences qui ont été données en 1937:

15	conférences	sur les dangers de la circulation;
3	»	sur les dispositifs de réglementation de la circulation;
12	»	sur la prévention des accidents en tant que protection du travailleur;
4	cours	sur l'assurance-accidents obligatoire.

Sur ces 30 conférences, 24 ont été tenues dans le cadre d'assemblées d'organisations syndicales, 5 ont été publiques et une a été faite devant les élèves d'une école. Quatre cours, comportant dans la règle 4 conférences, ont été donnés sur la législation de l'assurance-accidents; généralement, l'une de ces conférences était consacrée à la prévention des accidents en dehors des entreprises. Le nombre des participants a oscillé entre 45 et 150. Quant aux cours ils ont été fréquentés en moyenne par 27 personnes. Les frais de ces conférences (à l'exception des annonces qu'elles ont éventuellement nécessitées) étaient à la charge du B. P. A.

Il est possible que ces conférences n'aient pas une importance et une valeur didactiques immédiates en ce qui concerne la prévention des accidents; néanmoins, nous pensons qu'elles constituent un excellent moyen d'entrer en contact avec le public. L'activité et l'efficacité du Bureau pour la prévention des accidents dépendent dans une grande mesure de la collaboration des milieux les plus larges et les plus divers.

Le B. P. A. dispose de nombreux et excellents diapositifs montrant les dangers de la circulation et les installations destinées à la réglementer. Il s'agit en partie de clichés de la police de la circulation relatifs aux accidents et en partie de photos de la circulation que nous avons prises nous-mêmes. Nous projetons aussi de nombreux clichés représentant les améliorations apportées sur notre initiative à la circulation et à sa réglementation.

Parallèlement aux conférences, nous avons tenté d'atteindre un public plus nombreux par l'intermédiaire de

la radio.

Les conférences suivantes ont été prononcées à la radio par le fonctionnaire chargé du B. P. A. ou sur sa demande:

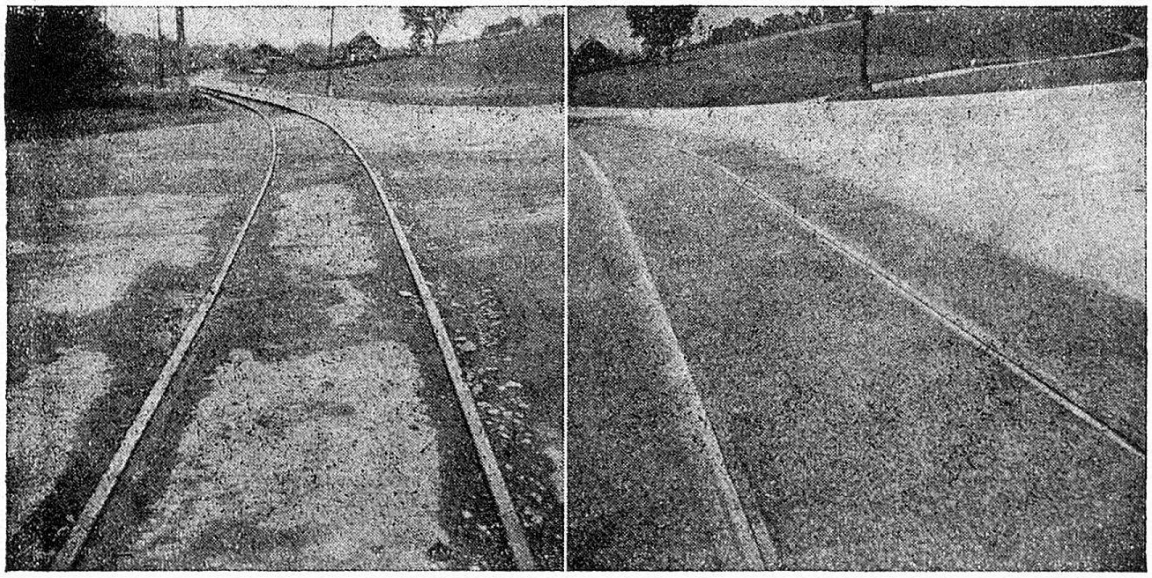
Accidents caractéristiques du printemps;
Conversation avec un cycliste imprudent;
Nageurs, attention!
Les vacances et les accidents;
Le ski et les risques d'accident (par un médecin);
Les travaux forestiers et leurs dangers (par M. l'ingénieur Zehnder, de l'Office central de l'économie forestière).

La propagande par T. S. F. doit être encore entièrement organisée. Parfois, les directions des divers studios transmettent, de leur propre initiative, des conférences sur les dangers qui menacent la santé publique; tous ces efforts manquent malheureusement de coordination.

La prévention technique des accidents en dehors des entreprises.

Peu après l'inaugurtion du B. P. A., nous nous sommes rendu compte qu'une activité concentrée exclusivement sur la prévention dite psychologique des accidents et se limitant uniquement à la presse et à des conférences serait forcément insuffisante à la longue. Dans le domaine d'activité qui nous était le plus proche, celui de la prévention des accidents de la circulation, nous avons tenté d'agir pratiquement en nous efforçant d'obtenir l'amélioration du tracé des voies publiques où il était notoirement dangereux. Précisons tout d'abord qu'il serait inexact de prétendre que les accidents de la circulation sont dus en premier lieu à la disposition défectueuse des voies publiques. Par contre, il est évident que ces lacunes, en corrélation avec d'autres facteurs, inattention, excès de vitesse, mauvaise visibilité, etc. peuvent être la cause d'accidents. Ensuite de nos diverses interventions, les améliorations suivantes ont été apportées:

Passage à niveau de la station de Bolligen (Berne). Ensuite du mauvais état de ce passage à niveau (terrain défoncé), trois cyclistes se rendant à leur travail ont été victimes d'accident dans l'espace de deux mois. Grâce à notre intervention énergique, les rails ont été remplacés, le terrain a été applani, passé au rouleau compresseur et goudronné. Aucun accident ne s'est plus produit depuis ces travaux.

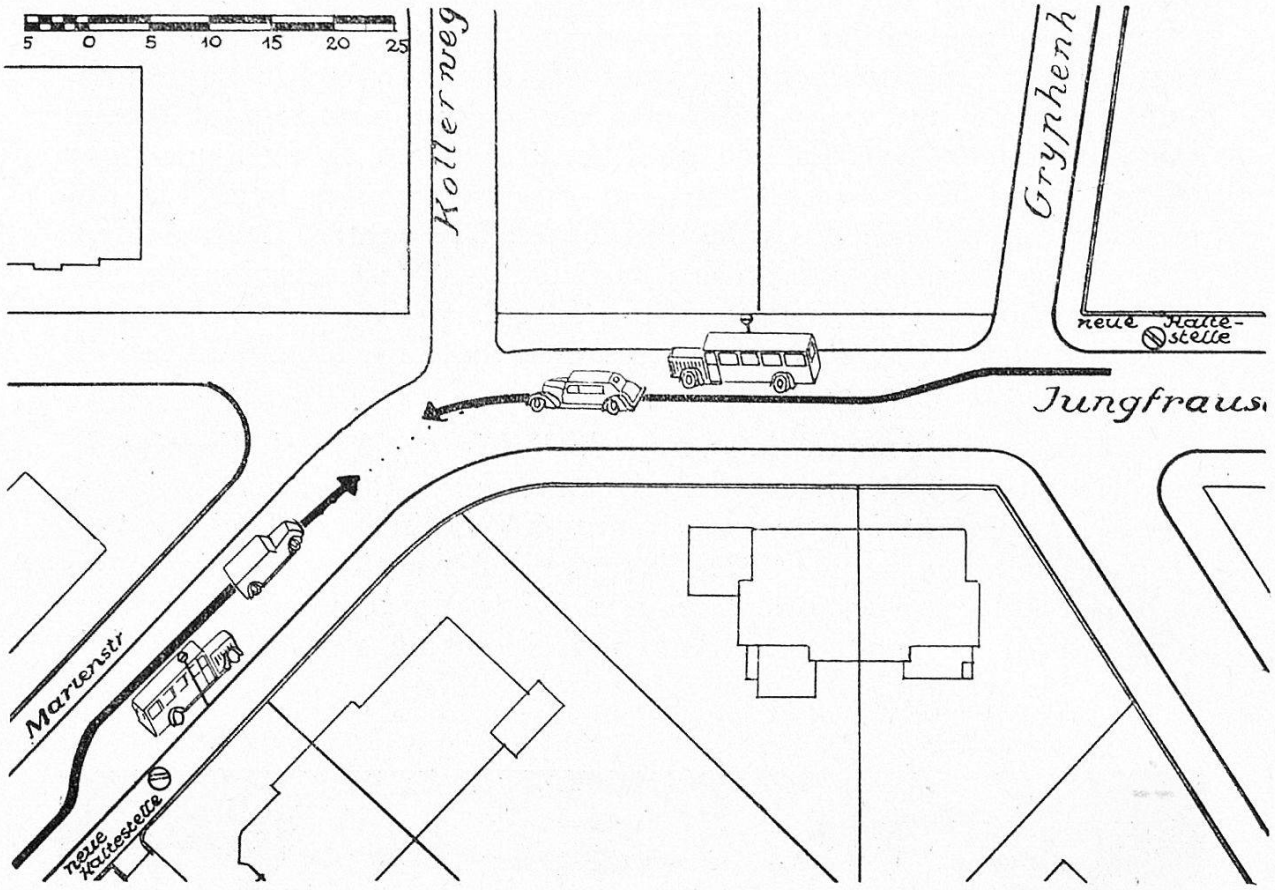


Avant les travaux — Après les travaux

Passage à niveau de Bolligen

Déplacement des deux arrêts Marienstrasse des autobus municipaux de la ville de Berne. Les deux arrêts étaient disposés de telle sorte que les véhicules se croisant dans la courbe de la

Marienstrasse étaient contraints, contrairement aux règlements de police pourtant très sévères, de circuler à gauche de la ligne médiane de sécurité, marquée sur la chaussée. Les risques de collision étaient donc extrêmement graves. Nous avons demandé un déplacement des deux arrêts, ce qui a été accordé par la direction de police et par celle des autobus.



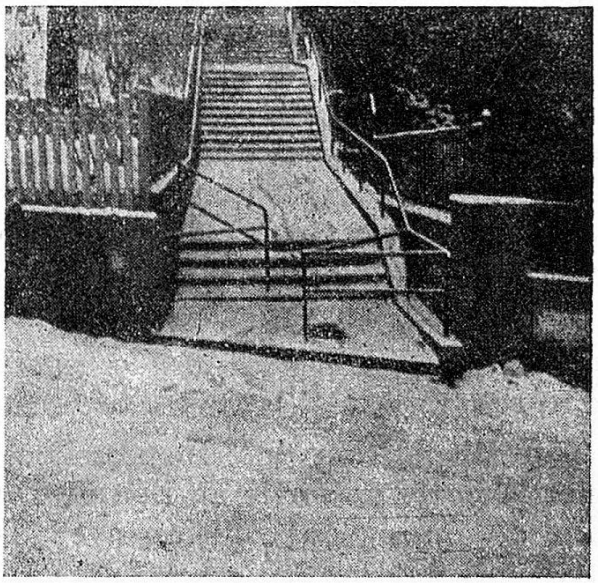
Déplacement des arrêts Jungfrau/Marienstrasse

Mesures de sécurité au bas des escaliers de Wesemlin à leur arrivée dans la rue du même nom, à Lucerne. Un escalier relie directement le boulevard de Wesemlin avec la rue du même nom, rue étroite où la circulation est intense. Aucun trottoir ne sépare l'arrivée de l'escalier de la chaussée.

L'escalier est très fortement utilisé, principalement par les écoliers. Les observations faites ont permi de constater que les enfants se rendant à l'école traversent la chaussée souvent même en courant et sans faire la moindre attention aux véhicules, sans regarder ni à droite, ni à gauche. La rue est non seulement étroite mais encore en forte déclivité; les cyclistes circulent sans faire attention; dans une certaine mesure on peut en dire autant des automobilistes. Pour les piétons qui empruntent l'escalier, la visibilité est mauvaise parce que le passage aboutit à angle droit sur la chaussée. A gauche et à droite de l'escalier, les murs de sou-

tènement sont assez élevés; en outre, de grands arbres cachent entièrement la rue.

Nous avons proposé l'installation d'une barrière de sécurité à l'arrivée des escaliers, l'arrondissement des deux angles et l'abattage des arbres qui gênaient la visibilité. Le service des travaux publics s'est déclaré prêt à procéder à l'établissement de barrières de protection (cf. cliché). Sur la chaussée, le passage des piétons a été distinctement tracé. Sur notre demande, les enfants des écoles ont été rendus attentifs aux dangers que leur inattention pouvait leur faire encourir au bas des escaliers. Notre intervention a donc amélioré l'état de choses.



Arrivée des escaliers après l'installation des barrières de sécurité

Garage du Casino, Berne. A la suite d'un accident, une société privée d'assurance a attiré notre attention sur le danger que présentaient les rampes d'accès du Garage du Casino. Ce garage est soumis à l'assurance obligatoire. Toutefois, la question dont il s'agit ici relève plutôt de la sécurité publique. En outre, la disposition malheureuse des rampes d'accès constituait un danger non seulement pour les clients du garage mais encore pour le personnel.

En accord avec le service de prévention des accidents de la C. N. A., nous avons soumis les propositions suivantes à la direction du garage:

Rampe d'entrée: L'ouverture et la fermeture de la porte est commandée électriquement de l'intérieur du garage, par un bouton placé près du bureau. Toutefois, il est impossible de se rendre compte de cet endroit si la porte de l'ascenseur est ouverte ou fermée. On n'a aucun moyen de savoir si, au moment de l'ouverture ou de la fermeture, une auto ne se trouve pas engagée dans

l'ascenseur. Comme la lourde porte n'est suspendue qu'à une seule chaîne latérale, il n'est pas impossible que cette chaîne se rompe un jour. En outre, l'emplacement de la porte est très mal choisi. Tous ces facteurs conjugués augmentent considérablement les risques.

Le garage devant demeurer ouvert jour et nuit, nous avons demandé la suppression de la porte d'entrée, qui se trouve d'ailleurs mal située, de vitrer la rampe d'entrée et d'empêcher par un rideau épais l'arrivée des courants d'air et du froid.

Rampe de sortie: La fermeture et l'ouverture de la porte de sortie, contrairement à la porte d'entrée, n'est pas assurée par une porte à guillotine mais par une porte à glissière. La personne qui met en mouvement le mécanisme électrique qui commande les mouvements de la porte ne peut, de jour, se rendre compte qu'avec la plus grande difficulté si la porte est ouverte ou fermée; de nuit, il est absolument impossible de s'en rendre compte. En outre, la disposition des interrupteurs qui commandent les mouvements des deux portes, ne correspond pas; nous la reproduisons ci-dessous:

porte d'entrée:	*porte de sortie:*
o fermeture	o stop
o stop	o ouvert
o ouverture	o fermé

Ensuite de cette disposition défectueuse, il est possible de se tromper, de fermer la porte de sortie au lieu de l'ouvrir. C'est ainsi qu'une automobile est entrée en collision avec la porte qui se fermait.

Nous avons demandé que l'on fixe latéralement à la sortie un signal lumineux portant l'inscription « sortie libre », nous avons également demandé que l'on munisse la porte de sortie d'un feu rouge signifiant « danger! ». Ces deux feux doivent être visibles depuis le poste de commande des commutateurs, auxquels ils doivent d'ailleurs être reliés électriquement. Le poste de commande doit être muni de petites lampes de signalisation, de même couleur que les feux d'avertissement de la porte de sortie. En outre, la disposition des commutateurs doit être la même pour les deux portes.

Nouveau bâtiment de l'Ecole des arts et métiers, Berne. La direction des travaux publics de la ville de Berne a prié le B. P. A. de donner son avis sur les dangers que pouvaient entraîner les fenêtres à guillotine prévues. Nous avons constaté que le mode de fermeture des fenêtres ne constituait pas de danger particulier mais que, toutefois, la question de leur nettoyage rationnel devait être étudiée du point de vue de la sécurité. Nous avons proposé la construction d'un léger wagonnet de nettoyage contenant tout le matériel nécessaire et rendant absolument impossible toute chute du personnel (ensuite de vertige). La direction des travaux publics a tenu compte de nos suggestions.

Nous avons cité ces exemples pour montrer de quelle manière, au moyen de mesures techniques, il est possible de développer la prévention des accidents. Il est évident que ces efforts ne sont pas seulement dans l'intérêt des salariés assurés à la C. N. A. mais de la population tout entière. Rappelons, pour terminer ce chapitre, que quelques-unes des propositions que nous venons de commenter nous ont été en quelque sorte inspirées par le séjour que nous avons fait au service de prévention des accidents de la C. N. A. et que le contact constant que nous n'avons cessé d'avoir avec cet organisme nous a considérablement aidés dans notre travail. C'est avec plaisir que nous saisissons l'occasion qui nous est offerte de remercier chaleureusement le chef du service de prévention des accidents de la C. N. A. et ses collaborateurs de leur aide et de leurs conseils.

Activité complémentaire.

Parallèlement à l'édition du service de presse, aux conférences et aux tâches techniques, notre service s'est encore occupé de trois questions:

a) Expertise d'inventions. Le B. P. A. a été prié à maintes reprises de procéder à des expertises d'inventions et souvent même de les financer. La plupart du temps, il s'agissait d'idées inutilisables et sans valeur, géniales tout au plus aux yeux de leurs inventeurs. Toutefois, il n'est pas rare que des inventeurs obtiennent des crédits pour réaliser des inventions sans valeur. Dans ce domaine, des tâches précises attendent le Bureau pour la prévention des accidents: nous devons éviter que de l'argent ne soit dépensé inutilement pour des inventions sans valeur.

b) Un concours pour la jeunesse: « Comment puis-je éviter un accident? » Le règlement de ce concours a été publié dans presque tous les journaux suisses; nous avons reçu 394 réponses d'enfants et de jeunes gens au-dessous de 19 ans. Si le concours n'avait pas coïncidé avec les vacances scolaires d'automne, nous aurions certainement reçu un plus grand nombre de réponses. Celles qui nous sont parvenues, souvent accompagnées de dessins, nous ont mis en possession d'une documentation très précieuse sur les réactions de la jeunesse d'aujourd'hui devant la circulation et ses dangers. Les 220 meilleurs travaux ont été récompensés par des prix modestes. Une classe genevoise et une classe bernoise ont également participé collectivement au concours. Nous avons l'intention de publier un jour ces réponses. Si nous avons pu distribuer un aussi grand nombre de prix c'est grâce aussi à l'amabilité de la Compagnie d'assurance Winterthour, de l'Association des périodiques d'assurance, du Touring Club suisse et de l'Automobile Club suisse. Nous saisissons cette occasion pour remercier encore une fois ces diverses organisations.

c) La circulation à gauche des piétons. Au cours de l'année, la presse technique des associations automobiles a discuté à plusieurs reprises la question de la circulation des piétons à gauche. La société des médecins lucernois, qui s'occupe très sérieusement de la prévention des accidents de la circulation, a adressé une requête au Conseil d'Etat du canton de Lucerne. Il s'agit d'un chapitre très important de la réglementation de la circulation. Comme l'on sait, les piétons peuvent circuler indifféremment à droite ou à gauche. Nous sommes entrés en contact avec les diverses associations automobiles et touristiques, avec les organes cantonaux et fédéraux de police, afin d'étudier cette question; malheureusement le début prématuré de l'hiver nous a empêchés de poursuivre cette étude. Nous ne manquerons pas, au cours de l'année 1938, de la reprendre énergiquement et de tenter de réaliser une entente de tous les organes intéressés. Il n'y a rien de plus dangereux, dans le domaine de la circulation, que de répandre sans étude préalable et sérieuse comme sans contrôle et sans organisation suffisante la première idée venue, si excellente qu'elle paraisse. On crée tout au plus du désarroi en augmentant les dangers d'accident. Nous espérons que l'étude de cette question constituera un apport sérieux à la revision inévitable, à notre avis, de la loi fédérale sur la circulation des véhicules et des cycles. Il est évident qu'une revision des dispositions relatives à la circulation des piétons est de toute urgence.

II. L'activité ultérieure du B. P. A.

Notre activité antérieure montre bien que la lutte contre les dangers d'accidents en dehors des entreprises peut recourir avec succès à certaines méthodes; en 1938, nous avons donc pour tâche de les développer et de les perfectionner. Nous avons fait maintes expériences; les unes sont excellentes, les autres le sont moins. *Une meilleure coordination des forces qui se consacrent à la lutte contre les accidents nous semble instamment nécessaire.*

Les organisations qui groupent les milieux de l'automobilisme et du cyclisme et leurs journaux corporatifs accomplissent déjà un travail très précieux dans le domaine de la lutte contre les accidents, principalement en ce qui concerne la circulation. Par ailleurs d'autres organisations, ainsi que des personnes privées, élaborent de nombreux projets pour renforcer la lutte contre les accidents. Il n'est pas rare que les autorités et les compagnies d'assurance mettent les moyens financiers nécessaires à disposition pour assurer la réalisation de ces propositions. Nous nous bornerons à rappeler l'aide financière des compagnies d'assurance au film qui a été tourné sur les dangers de la circulation, à l'édition d'un petit livret contenant toutes les règles de la circulation et qui a été distribué gratuitement à tous les cyclistes. D'une manière générale, il y a une très regrettable disproportion entre ces dépenses et leurs

résultats. Le film sur la circulation, après avoir coûté des sommes considérables, n'est pour ainsi dire plus joué; il est vrai qu'il ne répond en aucune manière aux exigences qu'on est en droit de poser à un bon film. Il s'agit en quelque sorte de situations « fabriquées » qui manquent absolument de naturel et dont l'effet est plus comique que didactique. En 1938, un canton important a distribué à tous les cyclistes un petit livret contenant les règles de la circulation; ses dessins, tout excellents qu'ils soient, n'en sont pas moins inoffensifs, et partant sans effet. Les frais d'édition, couverts par les autorités, par les compagnies d'assurance et par les organisations touristiques, s'élèvent à 12,000 francs. D'ailleurs, de nombreux cyclistes jettent ce livret aussitôt après l'avoir reçu, ce qui est peu fait pour augmenter son efficacité. Il est évident que les règles de circulation sans cesse répétées par les nombreux journaux que dessert notre service de presse sont infiniment plus efficaces tout en coûtant 10 fois moins que les dépenses faites dans un seul canton.

Il serait encore prématuré de grouper toutes les organisations qui s'appliquent à réduire le nombre des accidents non professionnels dans le sens du mouvement britannique « Safety first ». Toutefois, il serait possible de soumettre à une expertise, tant en ce qui concerne leur opportunité que les frais que leur réalisation entraînerait, tous les projets et toutes les propositions présentés; ces expertises pourraient être confiées à notre Bureau pour la prévention des accidents; en raison de son indépendance, il donne toutes les garanties d'objectivité nécessaires. Nous sommes certains qu'une utilisation plus rationnelle des sommes dépensées par les compagnies d'assurance et les diverses organisations pour la lutte contre les accidents permettrait certainement de travailler plus efficacement et d'obtenir des succès plus marqués.

Pour le moment, le B. P. A. doit encore concentrer son activité sur

les accidents de la circulation.

La contribution des organes de police à l'éducation des usagers de la route est considérable. Toutefois, la police en dehors de l'activité qui consiste à faire observer strictement les dispositions légales, doit mettre à profit toutes les possibilités qui lui sont offertes d'améliorer la discipline de la circulation. Les nombreux agents de police qui patrouillent plutôt en observant la circulation qu'en la réglementant, auraient la possibilité, dans d'innombrables cas, de rendre les usagers de la route attentifs à leurs obligations. Inutile d'ajouter qu'il serait nécessaire qu'ils fassent leurs observations sur un ton affable, sans quoi ils courraient le danger d'obtenir exactement le contraire de ce qu'ils désirent. Et une observation faite aimablement aurait peut-être un effet durable! Il est d'autant plus utile de convaincre individuellement les usagers que l'exemple donné par une personne observant scrupuleusement les règles de la

circulation est contagieux et que tous les autres usagers l'imitent inconsciemment.

En outre, il serait nécessaire de réformer radicalement les rapports entre la police et le public. Ce dernier doit cesser de considérer le représentant de l'autorité comme un ennemi héréditaire; de son côté, la police doit prendre plus profondément conscience de son rôle d'auxiliaire et modifier une attitude qui soulève trop souvent la réprobation du public.

Au cours de l'année écoulée, nous nous sommes efforcés de collaborer avec les organes de police. Nous avons eu le plaisir de constater que nos efforts ont rencontré une large compréhension. Dès le début de notre activité, la direction de police de la ville de Berne a mis à notre disposition sa documentation photographique et statistique relative à la circulation. Plus tard, d'autres villes et cantons ont suivi l'exemple de la police bernoise. Cette collaboration des organes de police a considérablement facilité la tâche difficile du début. Il sera nécessaire d'étendre cette collaboration en vue d'organiser des *semaines de la circulation.* Cette méthode pédagogique s'est révélée efficace pour l'éducation du grand public. Il faudrait toutefois augmenter le nombre de ces « semaines », ce qui serait certainement possible si, par une organisation simplifiée, on en réduisait les frais.

Les semaines de la circulation sont particulièrement efficaces pour certaines catégories d'usagers, en particulier pour les cyclistes auxquels elles offrent de nombreuses possibilités d'apprendre à se corriger de leurs mauvaises habitudes. Il faut toutefois que les fautes typiques des cyclistes soient exactement connues, ce qui ne semble pas toujours être le cas. Nous tenterons également d'établir certaines directives pour l'organisation de ces semaines éducatives.

L'enseignement de la circulation à l'école. Cet enseignement est d'une importance capitale pour la jeunesse. Il offre des possibilités qui sont encore loin d'être épuisées et auxquelles nous vouerons toute notre attention.

L'éducation par le film. L'une des tâches les plus importantes qui attendent les divers organes chargés de l'éducation des usagers est sans contredit le montage de films de la circulation, films vivants, en contact avec la réalité et pris sur le vif. Nous sommes certains que des films pris avec patience et habileté ne manqueront pas d'avoir une grande valeur didactique. Ils pourraient être pris à l'aide d'un simple appareil pour film étroit. Les frais ne dépasseraient pas quelques centaines de francs. En outre, le grand nombre des appareils de projection pour films étroits permettrait de les projeter à peu de frais (durée du film de 10 à 15 minutes) dans de nombreuses assemblées (et même dans de petites réunions) ainsi que dans toutes les écoles. Nous avons l'intention de procéder à quelques essais.

Perfectionnement des installations destinées à améliorer la réglementation de la circulation. Il sera nécessaire de continuer, comme on l'a fait jusqu'à aujourd'hui la lutte contre les causes d'accidents dont la responsabilité n'incombe pas à l'usager mais, comme on dit, aux circonstances. Nous pensons avant tout à un échange des expériences faites dans le domaine de la construction des installations destinées à améliorer la réglementation de la circulation et à en augmenter la sécurité (installations de sécurité). Notre bureau est en possession d'archives photographiques montrant de bons et de mauvais exemples de circulation. Il est probable que la publication de ces documents, ou même seulement leur consultation, serait susceptible de donner quelques indications pour l'amélioration d'installations défectueuses.

Sans aucun doute le tracé des rues, des routes et autres voies de communication, dans une mesure plus ou moins considérable, est certainement l'une des causes des accidents de la circulation. C'est ce qui ressort d'ailleurs du fait qu'à certains endroits la fréquence des accidents n'est pas toujours une fonction de la densité du trafic ni de la vitesse. Lorsque nous sommes en présence d'accidents arrivant toujours au même lieu et dans les mêmes circonstances et qui révèlent tous les mêmes traits caractéristiques, nous pouvons en conclure — ce qu'on omet trop souvent de faire — que les causes en sont essentiellement dues à la topographie du lieu.

La prévention des accidents dans le domaine du sport.

La prévention des accidents dans le domaine des sports se heurte à de grandes difficultés. Comme on le sait, le sport est souvent détourné de ses buts et il est devenu trop souvent un moyen de réaliser des performances nouvelles, de battre des records au détriment de la santé et de la sécurité. Notre tâche principale sera surtout d'encourager le développement d'une pratique raisonnable du sport, facteur de santé et d'équilibre. Nous avons l'intention de nous occuper tout spécialement des sports suivants:

Football: Nous interviendrons afin que le jeu devienne moins brutal et pour que ses règles soient rendues plus sévères. Nous renseignerons l'opinion publique par les moyens à notre disposition (radio, presse, conférences); lorsqu'il sera avéré que les accidents sont dus à la brutalité du jeu, nous déclencherons d'énergiques campagnes de presse. En outre, nous voulons tenter de développer un système de protection pour les jambes des joueurs et donnant toute satisfaction du point de vue technique.

Ski. En ce qui concerne le ski, nous constatons une évolution semblable à celle de la bicyclette. Chaque année, le nombre des skieurs augmente, ainsi que celui des skieurs inexpérimentés. En outre, le ski a tendance à se concentrer sur quelques pistes où l'on développe des vitesses telles que le moindre obstacle peut être cause d'accident. Les skieurs inexpérimentés qui empruntent ces pistes

ne compromettent pas seulement leur sécurité mais encore celle des autres. Il est indispensable de renseigner mieux l'opinion publique sur les dangers du ski, sur l'importance d'un équipement rationnel, la gymnastique et l'entraînement préliminaires, les règles les plus importantes de la circulation en ski et la beauté des tours effectués en dehors des pistes. Cette action devra être menée non seulement dans la presse sportive mais surtout dans la presse quotidienne et dans les journaux et revues à grand tirage. Il va sans dire que nous ne manquerons pas d'examiner la possibilité de recourir encore à d'autres méthodes de propagande.

Autres sports. A l'occasion il sera indispensable de faire la propagande nécessaire, afin que les autres activités sportives soient, elles aussi, poursuivies raisonnablement.

Dans le domaine du sport, la lutte contre les accidents est extrêmement difficile. Notre activité a été accaparée dans une telle mesure par la circulation que nous n'avons pas encore été en mesure de rassembler les expériences nécessaires en ce qui concerne la prévention des accidents de sport. Nous nous efforcerons de remédier à cette lacune au cours du prochain exercice.

Prévention des accidents à la maison, aux champs et à la forêt.

Dans ce domaine, les possibilités de prévenir les accidents sont nombreuses. Cette année, le B. P. A. s'occupera plus activement de ces questions qu'il ne l'a fait jusqu'à aujourd'hui. Il va sans dire que nous recourrons aux expériences faites par les organismes (par exemple l'Office central de l'économie forestière) qui s'occupent déjà de la prévention d'accidents de ce genre.

Considérations finales sur l'activité ultérieure du B. P. A.

Cet exposé nous permet d'établir les directives suivantes:

1° Les tentatives faites afin de développer la prévention des accidents de la circulation seront poursuivies sur la base des expériences faites jusqu'à aujourd'hui.

2° Le B. P. A. s'occupera plus activement de la prévention des accidents dans le domaine du sport, à la maison, aux champs et à la forêt.

3° Le B. P. A. se tient à la disposition des autorités et des associations de tous genres pour l'expertise des dispositifs de sécurité.

4° La coordination de toutes les énergies qui se consacrent à la prévention des accidents est indispensable si nous voulons que les moyens financiers dépensés par de nombreuses associations pour la prévention des accidents soient rationnellement utilisés.

5° Développement des archives photographiques du B. P. A. et, éventuellement, des archives cinématographiques.

Arrivés à la fin de notre exposé, nous saisissons l'occasion qui nous est offerte de remercier toutes les personnes et toutes les institutions qui ont facilité et soutenu notre travail pendant l'année écoulée. Nous pensons avant tout au Conseil d'administration de la C. N. A., particulièrement à la direction de cet établissement qui ne nous a pas ménagé ses conseils et ses encouragements, aux organes de l'Union syndicale suisse, qui nous ont permis une grande liberté d'action. Comme dans tous les domaines nouveaux et où les expériences manquent encore, notre travail du début n'a pas laissé que d'être parfois hésitant. Quoi qu'il en soit, les encouragements qui nous ont été donnés et les appuis dont nous avons bénéficié nous ont permis de surmonter plus facilement ces difficultés.

Les problèmes du travail intellectuel devant l'Organisation internationale du travail.

Par *Robert Boisnier*,

Chef du Service des Travailleurs intellectuels
au Bureau international du travail.

Il n'est pas possible de fixer la position de l'Organisation internationale du Travail à l'égard des problèmes concernant les travailleurs intellectuels, sans tenir compte des travaux qui ont été accomplis depuis l'origine en faveur de toutes les catégories de travailleurs pouvant être considérés comme des travailleurs intellectuels ou non manuels. Pour conduire ces travaux avec le plus de clarté possible, on a dû classer les travailleurs intellectuels en trois groupes, sans bien entendu que cette classification puisse constituer des frontières formelles:

1° Les travailleurs intellectuels qui ne sont pas au bénéfice d'un contrat de travail et qui appartiennent au monde intellectuel, des lettres, des arts et des sciences — professions libres.

2° Les travailleurs intellectuels, les employés et les techniciens qui sont dans les entreprises privées au bénéfice d'un contrat de travail.

3° Les fonctionnaires et agents des services publics.

Toutes ces catégories sont d'ailleurs couvertes par la définition adoptée au Congrès de la Confédération internationale des travailleurs intellectuels en 1927 à Paris, définition très large qui embrasse toutes les formes de l'activité intellectuelle et qui a permis aux organisations de recevoir l'adhésion de nombreux groupements de travailleurs non exclusivement manuels. Ce sont d'ailleurs les travailleurs compris dans le deuxième groupe qui forment les effectifs les plus importants des principales organisations affiliées à la C. I. T. I.