

12 PRINCIPES

Une «bonne» prévention des accidents produit des effets positifs et se révèle payante sur le plan tant humain qu'économique. Les mesures prometteuses s'appuient sur une stratégie cohérente, se basent sur des connaissances scientifiques et s'inspirent des bonnes pratiques qui découlent de mesures de prévention réussies.

Les «12 principes pour une prévention des accidents efficace» sont le fruit de décennies d'expérience accumulée dans le domaine de la prévention des accidents. Ils doivent servir de référence à l'élaboration ou à l'évaluation de projets de prévention.



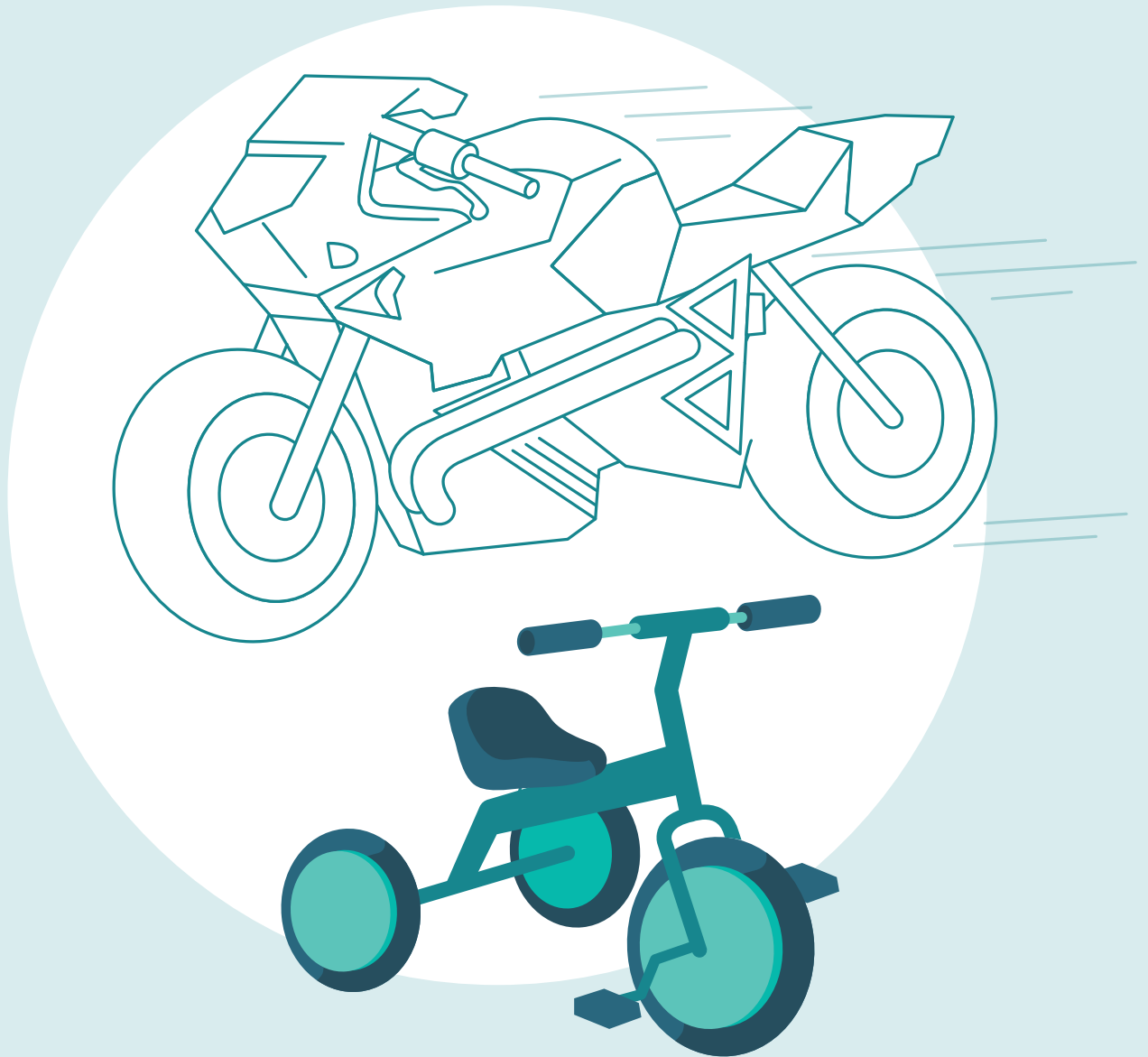
1. Primauté des accidents graves sur les accidents-bagatelle

La plupart des accidents sont sans gravité et n'ont pas de conséquences importantes au plan humain ou économique. La prévention ne devrait donc pas se concentrer sur ces accidents-là mais, au contraire, sur ceux lourds de conséquences. Une telle démarche permet de réduire non seulement les souffrances humaines, mais également la charge économique liée aux conséquences des accidents. De plus, les mesures de prévention qui visent à éviter les accidents graves ont généralement aussi des effets positifs sur le nombre d'accidents légers.



2. Primauté des besoins objectifs sur les besoins subjectifs

La prévention des accidents doit avant tout répondre à un besoin réel, c'est-à-dire qu'elle doit agir là où les accidents sont nombreux et graves. Un travail de prévention efficace commence par une analyse statistique de l'accidentalité. Il est également indispensable de disposer d'informations solides sur le contexte des accidents. En dépit d'une focalisation sur l'accidentalité, les besoins subjectifs de la population en termes de sécurité ne peuvent pas être totalement ignorés. Lorsque les besoins objectifs et subjectifs ne coïncident pas, il peut s'avérer nécessaire d'informer la population de manière ciblée.



3. Primauté de la mise en danger d'autrui sur la mise en danger de soi

Les ressources limitées en matière de prévention doivent aussi être réparties en fonction de considérations éthiques. Il convient d'accorder la priorité aux accidents mettant en danger des tiers par rapport à ceux dans lesquels le conducteur se met lui-même en danger. De même, les risques encourus involontairement devraient prévaloir sur ceux pris volontairement. Cette distinction n'est toutefois pas toujours facile à établir.



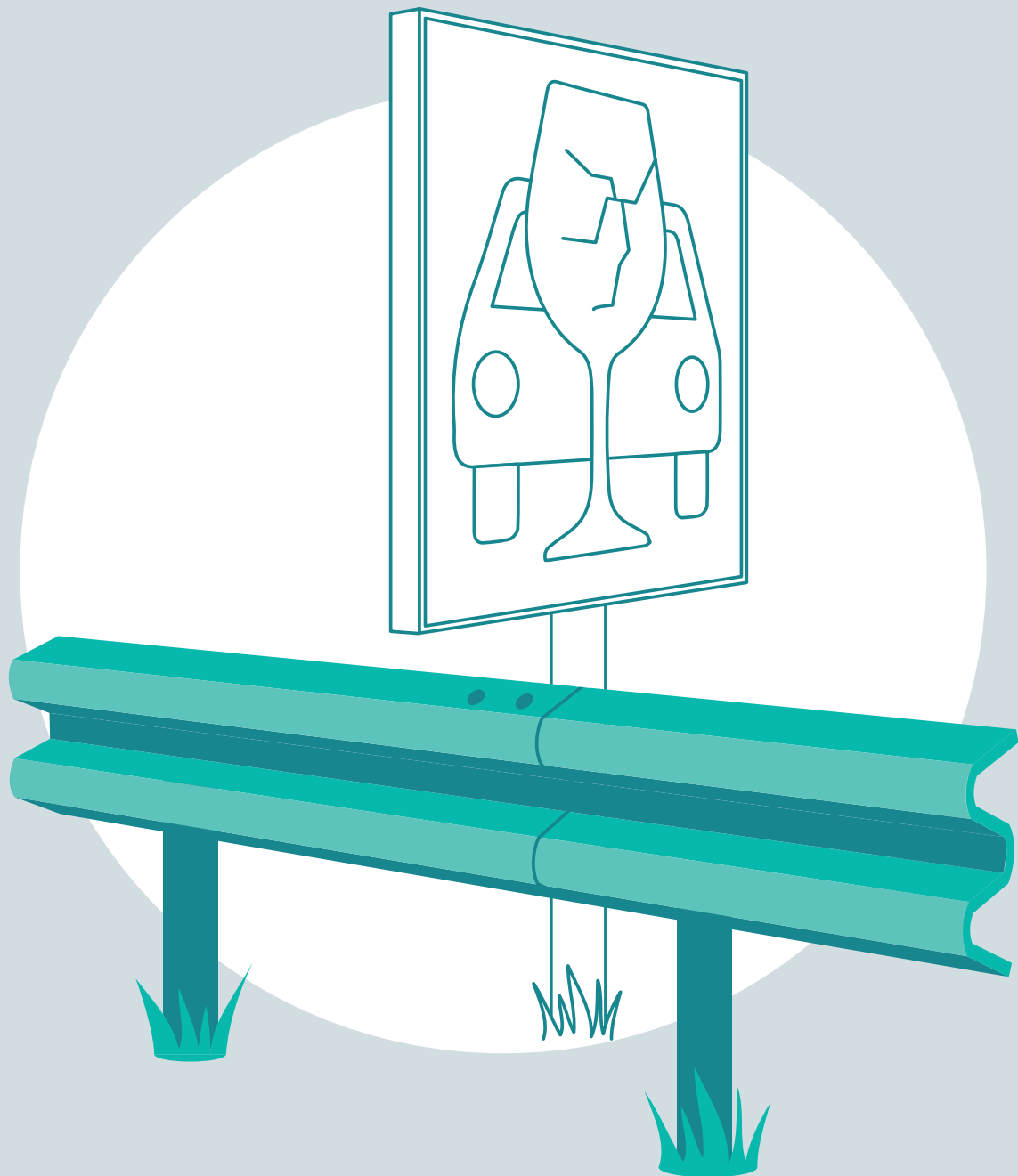
4. Primauté d'une prévention multiniveau sur les mesures individuelles

Toute démarche préventive a ses limites et ses lacunes de sécurité. C'est pourquoi une seule mesure ne suffit souvent pas à atteindre le niveau de sécurité escompté, même si elle cible un type d'accidents bien précis. Il convient donc de prendre différentes mesures de prévention bien coordonnées afin de parvenir à une sécurisation à plusieurs niveaux.



5. Primauté de la prévention des accidents sur la réduction des dommages

La prévention devrait si possible empêcher les accidents de se produire en s'employant à éviter l'apparition de situations dangereuses (p. ex. en aménageant une voie cyclable ou en encourageant le port d'un gilet de sécurité). Étant donné qu'il est impossible d'éviter tous les accidents, des mesures destinées à en réduire les conséquences (comme le port d'un casque de protection) sont nécessaires en complément. Il convient en outre de garantir la rapidité et la compétence des secours.



6. Primauté de la prévention structurelle sur la prévention comportementale

La prévention structurelle a pour objectif de rendre les infrastructures, les systèmes et les produits plus sûrs. Elle est plus efficace et plus durable que la prévention comportementale, qui incite la population à adopter un comportement sûr. Les formations et actions de sensibilisation ne sont promises au succès que si elles sont parfaitement adaptées au groupe cible.



7. Primauté des grands groupes cibles sur les petits groupes à haut risque

La prévention des accidents peut avoir un impact particulièrement grand si elle est destinée à l'ensemble de la population ou à des groupes de population aussi larges que possible (p. ex. en matière de formation à la conduite). À titre complémentaire, les mesures de prévention peuvent également s'adresser à des groupes à risque ciblés (p. ex. actions de sensibilisation à l'intention des conducteurs novices). Les interventions destinées à des personnes individuelles (p. ex. cours de rééducation routière pour les délinquants de la route) viennent compléter les leviers de la prévention comportementale.



8. Primauté de la prévention des dangers sur la maîtrise de ceux-ci

Acquérir des compétences motrices pour être en mesure de faire face à des situations dangereuses n'est généralement pas une stratégie efficace. Bien qu'il soit effectivement possible d'entraîner ces compétences, l'effort nécessaire pour en garantir la restitution exempte d'erreurs dans les situations dangereuses est considérable. Il y a par ailleurs un risque d'effets négatifs, comme la tendance à la surestimation de soi. En revanche, les approches éducatives visant une évaluation correcte des dangers et de soi-même sont nettement plus prometteuses. L'objectif est d'éviter les dangers et non pas de les maîtriser.



9. Primauté des bases scientifiques sur les avis d'experts

Une prévention des accidents prometteuse se fonde sur des données scientifiques (informations statistiques sur l'accidentalité, connaissances étayées sur les causes des accidents et les facteurs de risque, preuves scientifiques aussi fiables que possible sur l'efficacité et l'économicité des mesures). Les appréciations des spécialistes peuvent et doivent compléter ces bases fournies par la recherche. Elles ne sauraient toutefois en aucun cas constituer les fondements de l'élaboration de concepts de prévention, car elles présentent un plus grand risque d'erreurs de jugement.



10. Primauté des mesures faciles à mettre en œuvre sur celles semées d'embûches

L'acceptation des mesures de prévention par la population et les milieux politiques varie. Parallèlement, il est possible que leur mise en œuvre rencontre de nombreux obstacles (techniques, financiers, légaux ou administratifs). Le travail de prévention devrait donc se concentrer en priorité sur les approches largement acceptées et faciles à mettre en œuvre. En particulier pour les projets longs et coûteux, il faut soigneusement considérer les échecs et mauvais investissements possibles.



11. Primauté des réseaux sur l'action individuelle

Les coopérations peuvent avoir un impact positif sur la crédibilité et l'acceptation des mesures de prévention. Des partenariats ciblés facilitent par ailleurs l'accès aux groupes cibles. Les mesures soutenues par différents acteurs sont donc souvent plus efficaces.



12. Primauté du besoin de protection sur la responsabilité individuelle

Conformément à la Constitution fédérale, la prévention des accidents doit accorder une importance particulière à la protection des enfants. Ceux-ci ne sont, en effet, pas encore capables de se comporter de manière responsable. Du fait de leur développement, les enfants ne perçoivent pas correctement les risques d'accident et ne réagissent pas toujours de manière appropriée dans des situations dangereuses. Ils dépendent donc de la protection de la société. Les accidents graves impliquant des enfants engendrent des souffrances particulièrement grandes et peuvent avoir des conséquences tout au long de la vie. Quant aux accidents mortels, ils entraînent une perte considérable d'années de vie.