Zeitschrift: La Croix-Rouge suisse
Herausgeber: La Croix-Rouge suisse
Band: 67 (1958)
Heft: 2

Artikel: Un bilan tragique : 1160 morts - 29000 blessés
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-555754

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: 15.07.2025

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

UN BILAN TRAGIQUE: 1160 MORTS — 29000 BLESSÉS

Les statistiques enregistrées par le Bureau fédéral apprennent que les polices cantonales ont enregistré en 1957 40 529 accidents de la circulation au cours desquels 29 229 personnes ont été blessées et 1160 tuées: 818 hommes, 217 femmes et 125 enfants.

On a donc compté en moyenne chaque jour, l'an dernier, 111 accidents faisant 80 blessés et 3 tués. La hausse est légère par rapport à 1956 (1 %) au regard de l'accroissement du nombre des véhicules (10 %). Mais le bilan tragique révèle par contre une forte augmentation du nombre des accidents mortels et des victimes décédées: on compte 123 tués de plus qu'en 1956, soit le 12 %. Cet accroissement est surtout sensible chez les automobilistes et leurs passagers, on a compté en 1957 137 automobilistes (109 en 1956) et 158 passagers (99 en 1956) décédés des suites d'accidents de circulation.

Alors que les *motocyclettes* ne représentent que la moitié du nombre d'automobiles en circulation. *271 motocyclistes* ont perdu la vie en 1957, soit le double du nombre d'automobilistes; on ne compte par contre que 42 passagers de siège arrière tués, chiffre en baisse notable. L'effectif des *bicyclettes* va diminuant, le nombre des victimes a également baissé, on compte néanmoins *202 victimes* (212 l'an précédent).

Le nombre de *piétons* victimes d'accidents de la circulation s'est, lui, accru d'un septième sur celui de 1956: *334 personnes* ont été mortellement blessées. *Près des trois cinquièmes des victimes étaient ou des enfants de moins de dix ans ou des vieillards de plus de 70 ans.*

*

Comment lutter contre cet accroissement des accidents mortels?

Quelles conclusions peut-on tirer de ces chiffres?

Une constatation d'ordre général et valable pour l'ensemble de la circulation d'abord: l'ensemble du réseau routier de notre pays demande à être corrigé de façon à séparer l'espace réservé aux véhicules rapides autos et motos, de ceux attribués aux cyclistes d'une part et aux piétons de l'autre. *Toutes les voies de grande communication devraient comporter une piste pour vélos et un trottoir pour les piétons.*

Une seconde constatation du même ordre: tant que les conditions de circulation resteront ce qu'elles sont et qu'on n'aura, notamment, pas résolu le problème des auto-routes, tous les usagers de nos réseaux, des piétons aux conducteurs de poids lourds, doivent à tout prix s'imposer une discipline constante et les conducteurs de véhicules à moteur s'interdire des vitesses incompatibles avec la largeur, l'encombrement, l'état et la visibilité des routes qu'ils empruntent. Le seul moyen, il ne faut pas se le dissimuler, d'arriver à ce résultat, doit être *une surveillance accrue, par la police, du trafic et la multiplication du seul système efficace: les patrouilles de gendarmes motocyclistes.*

Plus de sécurité à l'intérieur des carrosseries

L'on a pu constater que le nombre des *passagers* de voitures automobiles victimes d'accidents mortels est allé croissant cette année. Ne pourrait-on envisager des mesures de protection plus effectives pour eux lors de la construction des carrosseries? Ne pourrait-on de même augmenter la sécurité des conducteurs, en modifiant par exemple les *volants,* causes de tant de blessures graves? Des *revêtements de caoutchouc mousse,* l'emploi de *sangles* ou d'une *ceinture* pour le siège avant — dont le passager est particulièrement menacé en cas de collision, permettraient sans doute d'éviter dans bien des cas des blessures graves. On a mené campagne, à juste titre, pour supprimer sur les véhicules à moteur tous les *ornements extérieurs* susceptibles de provoquer des blessures à ceux qu'ils heurteraient. Il serait aussi nécessaire d'exiger que l'*aménagement intérieur* des voitures offre les mêmes sécurités au conducteur et aux passagers.

*

Instruire les piétons des dangers qu'ils courent

Ils sont rares, les piétons empruntant les grandes routes, qui se rendent compte des dangers qu'ils courent sitôt que la visibilité est mauvaise — brouillard, pluie, neige et de nuit. Il n'est de conducteur, si prudent soit-il, qui n'ait vu surgir soudain devant son capot l'ombre d'un passant se confondant avec la haie qui bordait la route et allant sans souci, persuadé « qu'on le voyait ». Ne pourrait-on publier un code du piéton? Le répandre et le diffuser abondamment dans le public? Rappeler à chacun que la plus élémentaire prudence veut que l'on porte la nuit, si l'on suit une route non éclairée, un objet ou un vêtement clair de façon à être vu? Rappeler aussi que la prudence commande de marcher sur la gauche d'une chaussée dépourvue de trottoirs et d'éclairage public de façon à *voir*?

*

Evitera-t-on ainsi tous les accidents? On aura, du moins, diminué les possibilités d'accidents, on les aura diminuées surtout pour les conducteurs prudents, respectant les lois de la circulation, et dont le véhicule est régulièrement contrôlé, de ses freins à ses pneus et à ses phares. *(T.)*

LES DANGERS DE LA RADIOACTIVITÉ

(Article paru dans *Santé du Monde,* publié par l'O. M. S., décembre 1957)

Dans son rapport, qui vient de paraître sous le titre: Effets génétiques des radiations chez l'homme, le Groupe d'experts réuni par l'O. M. S. pour recenser et étudier ces effets, souligne que l'exposition de l'individu aux radiations ionisantes (rayons X, rayons alpha, bêta et gamma, neutrons, etc.) provoque, au-delà d'une certaine dose, des mutations, c'est-à-dire des modifications dans les gènes porteurs de son patrimoine héréditaire.

Or, selon le Comité scientifique des Nations Unies pour l'étude des radiations ionisantes, l'usage de celles-ci à des fins médicales est à l'origine d'une importante proportion de l'irradiation totale à laquelle sont exposées les populations. L'usage de ces radiations dans la prévention, le dépistage ou le traitement de maintes affections humaines doit donc être accompagné de sérieuses précautions. Le diagnostic par rayons X, en particulier, doit être surveillé d'au moins aussi près que l'industrie atomique.

L'auteur du présent article évoque précisément les dangers génétiques que présenterait l'usage sans mesure des rayons X et des autres rayonnements ionisants qui composent, pour une bonne part, la radioactivité.

*

La radioactivité naturelle agit aussi sur les hommes, elle ne doit pourtant pas nous inquiéter

« Mais si vous habitez une maison de granit, vous serez plus irradié que si vos murs sont de calcaire; et l'augmentation de la radioactivité que vous subirez dépassera très largement celle qui peut résulter d'une industrialisation atomique, pourvu que celle-ci s'accompagne des précautions nécessaires. »

C'est en ces termes qu'à la Conférence atomique de Genève, en 1955, un spécialiste des dangers biologiques de l'atome répondait devant nous à un journaliste qui avait posé une question quelque peu affolée sur l'avenir de l'humanité.

Dans les conférences de presse qui suivaient immédiatement les séances, les journalistes anglo-saxons et scandinaves ne laissaient jamais passer une occasion d'évoquer le spectre de terribles et sournois dangers. Les réponses étaient toujours les mêmes: oui, il y a possibilité d'un danger dans l'avenir; non, pour l'instant, il n'y a pas de danger, mais il faut voir dès maintenant ce péril en face et l'étudier, le circonscrire, être prêt à le combattre.

Pour notre part, nous sommes restés sous l'impression d'une phrase pleine d'humour du professeur Mayneord, président de la séance consacrée à la protection contre les radiations; il répondait à un compatriote qui posait le problème d'une dégénérescence de notre postérité:

« Nous sommes en Suisse. Vous avez voyagé dans ses hautes vallées. Avez-vous entendu dire que nos amis helvétiques soient dégénérés?... Pourtant, beaucoup vivent en altitude, et leurs ancêtres ont toujours reçu, de ce fait, des doses de radioactivité bien plus grandes que nos ancêtres angles ou normands. D'ici que nous recevions nous, nos enfants, et nos petits-enfants, autant de rayonnement que les citoyens helvétiques, il faudra construire pas mal d'usines atomiques. »

Les variations naturelles de la radioactivité sont toujours largement supérieures à celles qui peuvent être dues à des causes industrielles

Il serait facile de citer ici des phrases académiques de rapports officiels extraits des « Actes de Genève » qui diraient exactement la même chose. Mais mieux vaut s'en tenir à ces deux faits concrets — la maison de granit et l'apologue anglo-helvétique — pour situer la question: les variations naturelles de la radioactivité sont toujours largement supérieures à celles qui peuvent être dues à des causes industrielles. (Nous disons bien: industrielles. Car les explosions expérimentales, si elles étaient par trop nombreuses, deviendraient dangereuses pour la terre entière.)

C'est à de telles idées que, ces derniers mois, nous nous sommes personnellement « raccrochés » chaque fois que nous nous demandions s'il ne fallait pas céder à la panique qui emportait certaines parties de l'opinion et que nous sentions vasciller notre foi dans la science.

En ce qui concerne les périls radioactifs, il faut se garder de tomber dans les abîmes de la politique, et se garder de mettre trop légèrement la science en accusation. Celle-ci nous apprend, il est vrai, que des rayons X, des rayons gamma, des électrons, des neutrons, peuvent, s'ils véhiculent assez d'énergie, venir bouleverser la très complexe architecture chimique des grosses molécules de nucléo-protéines que sont les gènes dans les noyaux des cellules. Or, les gènes sont porteurs de notre patrimoine héréditaire. Chaque être vivant a reçu de chacun de ses parents la moitié de ses gènes. Et il transmettra à chacun de ses enfants une moitié — prise au hasard — de ses propres gènes. Ainsi une espèce demeure-t-elle semblable à elle-même au long des âges, car toujours les mêmes gènes, commandant les mêmes caractères dans les corps, se transmettent à travers les cellules sexuelles.

Les mutations et leur risque

Mais qu'un gène ne soit plus le même, et il y aura « mutation »: l'être qui naîtra de la cellule ainsi mutée sera un être différent.

Toute espèce présente spontanément — pour des causes mal précises mais où il faut faire