

Quand l'Europe bat des records

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **66 (1957)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-683404>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

QUAND L'EUROPE BAT DES RECORDS

L'Organisation mondiale de la santé n'a point jugé hors de son propos de s'inquiéter de la multiplication des accidents. Des statistiques portant sur un grand nombre de pays de tous les continents ont révélé que le taux de mortalité par accidents atteignait, chez les jeunes gens surtout, un pourcentage singulièrement inquiétant: « Sur 12 pays dont l'O. M. S. a récemment analysé les statistiques nationales pour les années 1951 à 1953, 9 présentent, pour le groupe d'âge de 1 à 19 ans, un taux de mortalité plus élevé pour les seuls accidents que pour toutes les autres causes de décès. Dans deux des trois pays restants, la mortalité par accidents figure au second rang. »

Entre toutes les causes d'accidents, celles dues à l'intensive circulation de véhicules à moteur sur les routes, se révèlent particulièrement meurtrières. Un article paru dans « Santé du monde », organe d'information de l'O. M. S., apporte des chiffres terrifiants sur les pourcentages comparés d'accidents survenus sur les routes européennes et sur celles d'Amérique:

En 1955, le nombre d'accidents mortels survenus sur les routes de 14 pays d'Europe occidentale a atteint 35 000 et le nombre des blessés a largement dépassé les 600 000. La mortalité routière, rapportée à 100 millions de véhicule-kilomètre est actuellement d'environ 18 personnes en Europe occidentale. En Grande-Bretagne, elle est approximativement de dix personnes, aux Etats-Unis de moins de cinq. Rapportée à 100 millions de voyageurs-kilomètres, la mortalité routière est en Europe occidentale de dix tués, en Grande-Bretagne de six et aux Etats-Unis de 2,7. C'est ce que révèle un récent rapport de la Commission économique pour l'Europe (C. E. E.) qui souligne que ce désastre collectif mérite d'être étudié avec d'autant plus d'attention que l'accroissement de la circulation routière (par an de 12 % en Europe) laisse présager à l'avenir des pertes plus lourdes encore si rien n'est entrepris pour y remédier.

L'énorme disproportion que l'on constate entre les taux d'accidents mortels en Europe continentale et aux Etats-Unis doit faire réfléchir. A quoi l'attribuer? L'auteur de l'article que nous venons de citer s'assure que l'état du réseau routier de la plupart des pays européens est responsable dans une très large mesure de cette multiplication des accidents. Il estime que le 20 % des accidents en Europe est provoqué par la faute des conducteurs de véhicules à moteur, le 5 % par celle des piétons et des cyclistes, le 5 % par des défauts des véhicules, et le 70 % par l'insuffisance des réseaux routiers.

Cette insuffisance, nous ne la discuterons pas. Encore qu'il nous semble que ce soit lui faire la part un peu large en jugeant que l'état du réseau routier européen provoquerait et expliquerait le 70 % des accidents de la circulation. Car c'est minimiser par trop la responsabilité qui incombe aux conducteurs et aux autres usagers, à des conducteurs et à des usagers qui, sachant l'insuffisance de ce réseau routier; n'hésitent pas cependant à y circuler comme s'ils se trouvaient sur la plus moderne des auto-routes pour les uns, et à s'y promener comme s'ils étaient sur des pistes réservées aux cyclistes et aux piétons pour les autres.

Le réseau routier, dans la plupart des pays européens, est actuellement difficilement compatible avec la fréquence de la circulation, le danger s'accroît, sur nos routes continentales, du fait du nombre de véhicules lents — véhicules hippomobiles, cyclistes — et de piétons qui les empruntent, c'est là un risque supplémentaire que connaît de moins en moins l'Amérique. Mais c'est un danger qui devrait inciter d'autant plus nos conducteurs à la prudence et à la modération et qui ne saurait passer pour atténuer leur responsabilité. Au contraire! A danger accru, responsabilité accrue. C'est la leçon que l'on devrait, nous semble-t-il, répéter sans trêve à tous nos conducteurs — aussi bien qu'aux autres usagers de nos routes. Et si l'on nous cite en exemple le réseau routier américain, pourquoi ne pas ajouter que la vitesse, dans la plupart des cas sinon dans tous, y est strictement et sévèrement limitée?

L'HELICOPTERE SANITAIRE ET LES CONVENTIONS DE GENEVE

L'importance croissante des hélicoptères comme moyen de sauvetage et d'évacuation des blessés a attiré l'attention de spécialistes qui ont fait à ce sujet une communication à la Société de médecine militaire française. Ils demandent notamment la création de sections d'hélicoptères à la disposition exclusive du Service de santé et protégés intégralement par la Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et malades dans les forces armées en campagne. Il paraît que les dispositions très strictes concernant les aéro-nefs sanitaires et leur emploi en temps de guerre sont difficiles à appliquer étant données les conditions techniques d'emploi de l'hélicoptère. Il conviendrait sans doute de reviser la dernière Convention de Genève dans ce sens de façon à conférer à l'hélicoptère sanitaire une protection intégrale par la Croix-Rouge et de lui permettre d'assurer dans des conditions de sécurité parfaite son œuvre humanitaire.