

# Pour mieux les prévenir, il faut étudier les accidents

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **70 (1961)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-683076>

## **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.

apprendre sur les principes mêmes de la sécurité routière.

Ce sont les *accidents du travail* qui ont été les plus étudiés et la plupart des industries appliquent de sévères règlements de sécurité. Malgré cela, on estime qu'en 1959, aux Etats-Unis seulement, l'absentéisme dû aux suites d'accidents a été de l'ordre de 220 millions d'hommes-jours.

### Un fléau encore si mal étudié

Nous voici donc en présence d'un des plus grands fléaux de l'humanité! Or, en cette ère de progrès scientifique, c'est à peine si nous commençons à réagir devant le péril.

En plus des décès qu'ils occasionnent, les accidents présentent bien des similitudes avec la maladie. Les méthodes épidémiologiques qui permettent d'étudier la distribution des maladies peuvent leur être utilement appliquées, mais il faudrait d'abord adopter un système uniforme d'enregistrement. On pourra ensuite déterminer les circonstances dans lesquelles l'accident risque de se produire, exactement comme on étudie l'étiologie d'une maladie. On ne peut pas dire que de telles recherches soient faciles, mais elles peuvent et doivent être menées plus systématiquement qu'elles ne le sont à l'heure actuelle.

En attendant, il y a beaucoup à faire. La plupart des pays disposent déjà de *codes de sécurité routière*, de *lois sur la sécurité du travail* et de *règlements destinés à assurer la sécurité à la maison*, pour les *installations électriques*, notamment.

A l'heure actuelle, l'éducation constitue l'un des meilleurs moyens de prévenir les accidents. D'innombrables malheurs sont le fait, en partie

du moins, de la victime elle-même: le *piéton* qui traverse la chaussée sans regarder, l'*enfant* qui change un fusible sans couper le courant, l'*ouvrier* qui n'observe pas les règlements de sécurité de l'usine. Si la sécurité doit être, sans nul doute, enseignée dans les écoles, elle doit l'être aussi à l'usine, à la ferme, et, surtout peut-être, à la maison.

### Progrès à obtenir

Dans les pays économiquement avancés, on peut déjà enregistrer certains progrès: des statistiques commencent à être dressées, des lois sur la sécurité ont été adoptées, des sociétés de prévention possédant des comités locaux ont été créées, et enfin, l'éducation du public a été entreprise.

Que dire cependant des pays en voie d'industrialisation rapide qui ne disposent pas encore de statistiques pour les guider, où la législation est insuffisante ou mal appliquée, et où seule une minorité a accepté l'idée que l'accident peut être évité? A ces pays, je tiens à dire: regardez la situation en face et agissez vite, évitez les fautes douloureuses commises par les nations qui se sont industrialisées il y a plus d'un siècle, et mettez à profit l'expérience et les connaissances qu'elles ont déjà acquises.

En cette Journée mondiale de la santé de 1961, je demande à tous les pays, quel que soit leur degré de développement économique, d'ouvrir les yeux sur cette réalité brutale: *les accidents constituent aujourd'hui l'une des principales causes de décès, d'invalidité et de pertes économiques. Chacun doit comprendre, une fois pour toutes, que l'accident n'est pas accidentel.*

## POUR MIEUX LES PRÉVENIR, IL FAUT ÉTUDIER LES ACCIDENTS

Un article publié par l'O. M. S. à l'occasion de la « Journée de la santé » étudie le pourquoi des accidents. Deux exemples illustrent son étude: un homme marche dans la rue quand un pot de fleurs tombe d'une fenêtre et le blesse à la tête. Un bûcheron s'entaille profondément avec la serpe en défrichant un taillis. Dans le premier cas, le passant est victime d'un concours de circonstances imprévisibles; dans le second un travailleur a commis une imprudence et en est « puni ». Dans l'un et l'autre cas pourtant ces accidents sont la conclusion d'une série d'événements qui contenaient l'accident « en puissance ».

Depuis vingt ans, le bûcheron n'avait jamais eu d'accident, ce jour-là, pourtant, sa main gauche n'est pas remontée assez vite pour éviter le coup. Le travailleur était fatigué de six heures de labeur ininterrompu, la lassitude augmentait le risque d'une blessure chaque fois que les deux mains accomplissaient le même geste:

la droite tendant du fait de l'excitation motrice a plus de rapidité que l'autre — jusqu'au point culminant où cette défaillance du synchronisme manuel a causé l'accident. Il n'a donc été victime de sa maladresse, ni même du hasard ou de la malchance; il s'est trouvé entraîné, du fait probablement d'une mauvaise organisation du travail, à assumer un risque inutile, risque qui pouvait être prévenu.

Et le piéton? Rien ne peut lui être reproché. Mais la mère de famille qui a placé ce vase sur le rebord de la fenêtre? Mais l'enfant qui en se penchant a fait tomber ce vase? Voilà deux actes dangereux et qui auraient pu être prévenus. Et d'autres éléments sont entrés en jeu: la maison aurait dû être construite en évitant ce surplomb dangereux et sans protection des parapets des fenêtres; un agent ou quelqu'un aurait dû intervenir pour empêcher que ce vase ne soit déposé ainsi en contravention avec les règlements urbains... Il eût



Aux usines Siemens, à Vienne, l'ingénieur de la sécurité a fait mimer par des ouvriers les principales causes d'accidents. Travailler au tour ou à la meule sans lunettes de protection = accident probable. (O. M. S.)

suffi qu'un seul de ces éléments eût été prévenu pour que l'accident ne se produisît pas.

#### Les divers aspects de l'accident

Un accident, poursuit l'auteur de cette étude, a plusieurs aspects. Il est d'abord possible en raison de l'existence d'un « environnement » donné; il est provoqué ensuite par une intervention humaine. Nous vivons tous dans un « environnement » dangereux. Ce qu'il importe de connaître c'est, d'une part, la nature et la gravité du risque encouru; c'est, d'autre part, les motifs qui contraignent un individu à l'accepter; c'est enfin la mesure dans laquelle ce risque est négligeable ou peut être réduit. Le fait d'allumer une cigarette comporte ainsi un risque, son degré est infime et les conséquences éventuelles faibles, il sera accepté facilement. Embrasser sa femme qui a un gros rhume entraîne un risque majeur, les suites possibles sont toutefois négligeables. S'embarquer dans un avion n'entraîne aujourd'hui qu'un risque minime, l'accident potentiel, par contre, est des plus graves. S'exposer par contre au manie- ment d'explosifs dans des conditions de sécurité mal assurées entraîne au contraire des risques aussi considérables que le dommage encouru — nul ne s'y risquera de gaieté de cœur.

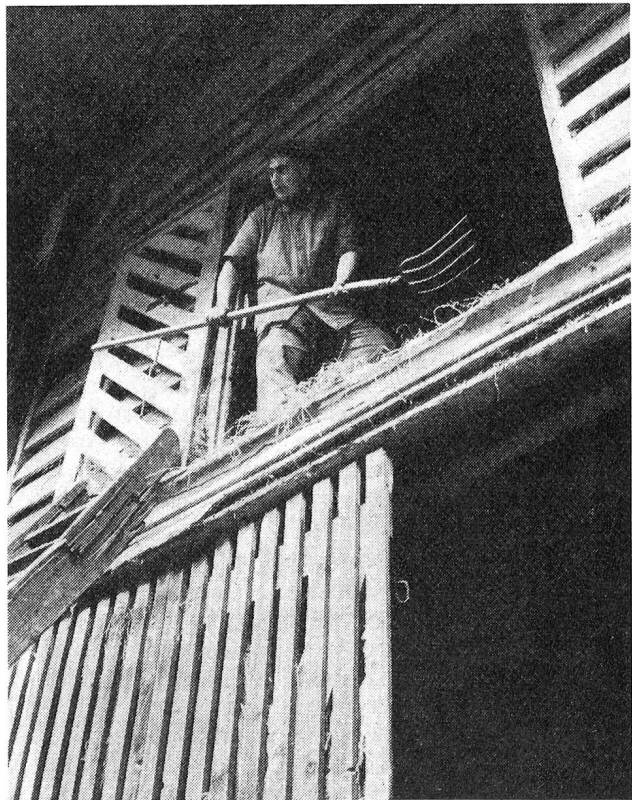
*Il ressort de ces exemples que de tous les maux qui nous menacent en permanence, plus insidieux, plus commun, plus meurtrier que la plupart d'entre eux, l'accident est d'une certaine manière le moins connu. Or, avec le cancer et les maladies cardiovasculaires, il est l'une des trois principales causes de mort dans la société moderne. De 1 à 44 ans, c'est-à-dire dans la jeunesse et la maturité de l'homme et de la femme, il prend même le pas sur toute autre cause. On ne l'a pourtant inclus que depuis quelques années dans le domaine de la santé publique.*

#### L'accident, ce méconnu

Il paraît justifié d'assimiler l'accident à la maladie et de l'examiner avec les méthodes de la recherche médicale. Comme la maladie, il touche les différents groupes d'âge à des degrés variables; comme une grippe ou un abcès, il a une histoire étiologique. Il n'est en tous cas jamais le fruit du hasard. Il se produit plus souvent dans certains milieux et dans des circonstances définies, avec une fréquence plus ou moins prévisible.

Examinés suivant ces méthodes, les accidents comportent trois éléments à leur base: un « sujet » susceptible d'être « contaminé », un « environnement » favorable à cette « contamination », un « agent » qui la provoque. Dans de telles conditions, on peut se demander si leur prévention systématique n'est pas possible, si l'on ne peut rendre le « sujet » moins « contaminable », l'« environnement » moins contagieux, l'agent de « contamination » plus contrôlable. C'est de là que sont nées les notions actuelles de prévention des accidents. Mais le champ est si vaste et les éléments si complexes qu'il est nécessaire de recourir à diverses disciplines pour tenter d'y remédier.

L'« environnement » — la maison, la rue, l'atelier ou le bureau, les innombrables outils et machines dont use l'homme moderne — tout cet univers est l'affaire du technicien. L'épidémiologiste, lui, dépassant les problèmes particuliers posés par chaque accident, doit proposer des mesures générales de prévention. L'importance du rôle de l'homme, enfin, ne saurait être négligée: une psychologue américaine, le Dr L.-G. Gilver- son, n'hésite pas à affirmer que 95 % des facteurs susceptibles de provoquer un accident sont de nature humaine. S'il est clair que le manque de coordina-



L'accident n'est pas accidentel. Une échelle en mauvais état, une fourche maniée sans précaution, un homme qui s'aventure trop près de l'ouverture béante = accident probable (Photo Eric Schwab - O. M. S.)

tion physique et l'inattention sont les deux éléments humains qui conditionnent l'accident, c'est la racine psychologique de ces défaillances humaines qu'il faudrait arriver à connaître et à guérir. Cette recherche fondamentale n'en est qu'à ses débuts. Mais la prévention, empirique d'abord, consciente et scientifique depuis une cinquantaine d'années, permet déjà d'épargner bien des morts et des infirmités.

### Comment définir l'accident?

On a proposé diverses définitions de l'accident. Citons celle du Conseil national de sécurité américain:

L'accident est cette occurrence qui, dans une série d'événements, cause habituellement une blessure, une mort, ou un dommage matériel non intentionnels.

On a tenté aussi diverses classifications — celle de l'O. M. S. considère plus de 135 types d'accidents, sans compter les complications dues à des actes médicaux ou chirurgicaux. Mais, dans la pratique, médecins, statisticiens et spécialistes de la prévention ont classé les accidents en une demi-douzaine de catégories essentielles; celles-ci varient d'ailleurs légèrement selon les pays. Si imparfaites que soient encore ces classifications, elles permettent néanmoins la mise en œuvre de mesures préventives concrètes. Et si elles négligent les catastrophes naturelles qui frappent si fort l'opinion publique, ce n'est pas seulement parce qu'il s'agit d'événements où la volonté humaine n'a que peu de part. *C'est surtout parce que la somme de ces tragédies spectaculaires coûte infiniment moins de vies humaines que la répétition quotidienne des accidents dans les foyers du monde entier. C'est autour de nous, à notre porte, dans la cour de la ferme, la rue de la ville, durant notre travail comme au repos qu'il faut traquer cet ennemi implacable de l'espèce humaine qu'on peut appeler « l'accident quotidien ».*

## Un bébé meurt asphyxié

FRIBOURG, 21 (C.P.) — M. J. [REDACTED], électricien à Fribourg, était parti avec sa femme, tôt dimanche matin, pour se rendre à Genève, au Salon de l'auto. Ils confièrent leurs deux enfants à leur grand-mère, qui habite dans la même maison. Après leur départ, l'aîné mit un linge sur le fourneau de la chambre où reposait son petit frère, âgé de sept mois. Vers 8 heures, la grand-mère monta chercher le cadet pour le faire déjeuner mais, le voyant dormir, elle s'en retourna chez elle pour continuer à faire son ménage. Quand elle revint une heure plus tard, elle trouva l'enfant à demi-asphyxié par le linge carbonisé. Le bébé devait succomber quelques heures plus tard.

Chaque jour, la chronique des « faits divers » apporte, hélas, la preuve que, selon le slogan de l'O. M. S.: « L'accident n'est pas accidentel »

## LA PRÉVENTION DES

De nombreuses institutions s'occupent en Suisse de la prévention des accidents. Les *accidents de travail*, notamment, sont étudiés par la division « préventive » — établie à Lucerne — de la *Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents*; elle publie les *Cahiers suisses de la sécurité du travail* abondamment diffusés dans les milieux intéressés et fort bien faits.

La prévention des accidents dans l'agriculture est faite par l'*Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture* (IMA), à Brougg. Cet institut publie également des feuilles de renseignements sur l'emploi de diverses machines agricoles, sur les dangers en puissance dans les locaux agricoles, les silos, les fosses, etc., sur la manière de se comporter avec les animaux.

L'*Institut suisse de recherches ménagères*, de son côté, se préoccupe de la prévention des accidents dits *de ménage*; il contrôle les ustensiles ménagers, s'est notamment préoccupé de l'emploi des marmites à vapeur, et tend de manière générale à promouvoir la construction de cuisines rationnelles tout en cherchant à faire éliminer les sources d'accident dans l'architecture même des maisons et leur aménagement — escaliers, rampes, éclairage, etc.

Quant à l'*appareillage électrique*, il fait lui-même l'objet d'études et de contrôles très serrés. Aucune machine par exemple n'obtient la marque de contrôle sans que l'*Association suisse des électriciens* ne l'ait préalablement examinée.

On pourrait citer encore bien d'autres organismes officiels ou privés qui collaborent dans maints domaines à la prévention scientifique des accidents et à l'information du public. Il faut faire une place particulière au *Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents*, dont le siège est à Berne, organe consultatif, à disposition de tous les intéressés. Collaborant avec les instituts spécialisés pour ce qui concerne la prévention des accidents ménagers et ceux agricoles, le Bureau suisse d'études voue une attention particulière à la prévention des *accidents de sport* et, surtout, à celle des *accidents routiers*.

### Accidents de sport

Il est intéressant de constater que les accidents sportifs jouent un rôle considérable en Suisse. Le rapport quinquennal de la *Caisse nationale suisse* sur la période de 1953 à 1957 le souligne. On constate en effet que le 44 % des accidents non professionnels est dû aux sports, jeux, voyages et autres divertissements, alors que le 22 % seulement des dits accidents se sont produits en revenant du travail ou en s'y rendant et le 19,5 % au domicile. Le pourcentage de frais causés par des accidents sportifs est plus élevé encore, il atteint le 48,5 % au total contre le 20 % pour les accidents survenus en allant au travail et le 14 % pour ceux ayant lieu à domicile.

Il n'est pas moins intéressant de constater que dans les causes d'accidents survenus en pratiquant des sports ou lors de déplacements non professionnels, le 20,5 % des accidents est survenu lors de promenades ou de courses à pied, le 18 % avec des bicyclettes, le 16 % en pratiquant le football et le 15,5 % lors de courses à ski.