

**Zeitschrift:** La Croix-Rouge suisse  
**Herausgeber:** La Croix-Rouge suisse  
**Band:** 78 (1969)  
**Heft:** 7

**Artikel:** L'épidémie permanente  
**Autor:** Collins, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-684101>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 23.12.2024

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

# L'épidémie permanente

Peter Collins

Toutes les deux minutes et demie, quelqu'un meurt quelque part d'un accident de la route. Ce chiffre donne une idée approximative de l'importance de la grave épidémie de la circulation routière qui se propage dans le monde. Bien qu'alarmantes, les statistiques ne permettent pas de se faire une idée précise de la gravité du problème.

Les comparaisons internationales ne sont guère faciles, les pays définissant différemment les accidents mortels de la route. La Belgique et la République Arabe Unie ne considèrent un accident comme mortel que si le décès survient sur le lieu de l'accident. A l'autre extrême, aux Etats-Unis, un accident est mortel si la mort survient dans un délai d'un an. Enfin, la France ne tient pour mortels que les accidents qui tuent dans les 72 heures.

Utiliser les données des pays en voie de développement est extrêmement difficile, car les accidents ne sont souvent pas enregistrés de façon précise et le petit nombre d'autos en circulation ne permet pas d'établir un indice significatif. En effet, nombreux sont les accidents provoqués par des camions employés comme autobus, et dans lesquels s'entassent hommes, femmes et enfants. D'autres pays peuvent avoir un taux élevé d'accidents dus à des touristes, et induire ainsi en erreur quant au nombre d'accidents causés par leurs ressortissants.

Sur ce point aussi, la méthode statistique varie. Ainsi, en Suisse, les touristes tués sur la route ne figurent pas dans les statistiques. En revanche, en Angleterre et au Pays de Galles, celles-ci les incluent et retiennent une définition territoriale. Une des tâches de l'Organisation mondiale de la Santé consiste précisément à normaliser les statistiques afin de les rendre comparables d'un pays à l'autre.

Enfin, même quand de bonnes statistiques sont disponibles, elles peuvent

être interprétées de manières diverses.

Certains auteurs estiment que l'épidémie d'accidents de la route est en régression, parce que le nombre de personnes tuées ou blessées, par million de véhicules immatriculés, commence à diminuer. D'autres, en particulier les experts médicaux, font remarquer que le nombre de personnes tuées ou blessées par cent mille habitants continue à croître rapidement. *Le tableau de la page 12* donne un aperçu des tendances récentes de l'«épidémie».

## Les victimes

Les accidents d'autos n'affectent pas seulement les conducteurs et leurs passagers, mais aussi les piétons. Aux Etats-Unis, sur 25 véhicules sortis d'usine, un d'entre eux blesse ou tue un piéton pendant qu'il est en service. Qui plus est, certains groupes de la population sont plus menacés que d'autres. Celui des piétons compte un fort pourcentage de jeunes enfants et de personnes âgées. En Grande-Bretagne, par exemple, au cours d'une année récente, plus de la moitié des piétons accidentés avaient dépassé la soixantaine. Le groupe d'enfants de moins de neuf ans comptait ensuite le taux le plus élevé d'accidentés.

Un autre groupe de personnes vulnérables est celui des usagers de véhicules à deux roues, vélomoteurs, scooters, motocyclettes. Dans ce groupe, le taux de mortalité semble être plus élevé chez les motocyclistes. Pour ces derniers, le manque de protection du conducteur et du passager contre les chocs ou le risque d'être éjecté, même à vitesse réduite, constituent des causes de dangers supplémentaires. En général, la proportion d'accidents mortels dans cette catégorie est plus forte dans les pays qui ne sont pas encore entièrement industrialisés ou dans lesquels un très grand nombre de personnes emploient des véhicules à deux roues

comme moyen quotidien de locomotion, en France et aux Pays-Bas par exemple.

Les motocyclettes puissantes et rapides qu'affectionnent les jeunes gens en Grande-Bretagne semblent être l'une des causes du nombre important d'accidents mortels dans ce pays. Cette thèse est confirmée par les données provenant d'Italie, où deux fois plus de motocyclettes qu'en Grande-Bretagne sillonnent les routes mais où, pour une même année (1965), la mortalité est de 30 % seulement supérieure. En Italie, on préfère nettement les machines de petite cylindrée. Il convient aussi de remarquer qu'en Italie, l'âge légal pour piloter une motocyclette est plus bas qu'en Grande-Bretagne: quand un jeune acquiert une machine plus rapide, il a déjà beaucoup plus d'expérience.

## La route, la voiture, le conducteur

Les statistiques non seulement fournissent des indications sur la situation actuelle de l'épidémie et sur ses tendances futures, mais elles peuvent aussi nous montrer où et comment faire porter nos efforts pour prévenir le mal. Là nous sommes toujours ramenés aux trois principaux facteurs incriminés dans tout accident de la circulation: le conducteur, le véhicule et la route elle-même. A peu d'exceptions près, ces trois facteurs interviennent dans tous les accidents et l'analyse de plusieurs milliers de ceux-ci montre qu'ils sont en général imputables à plus d'une seule «cause».

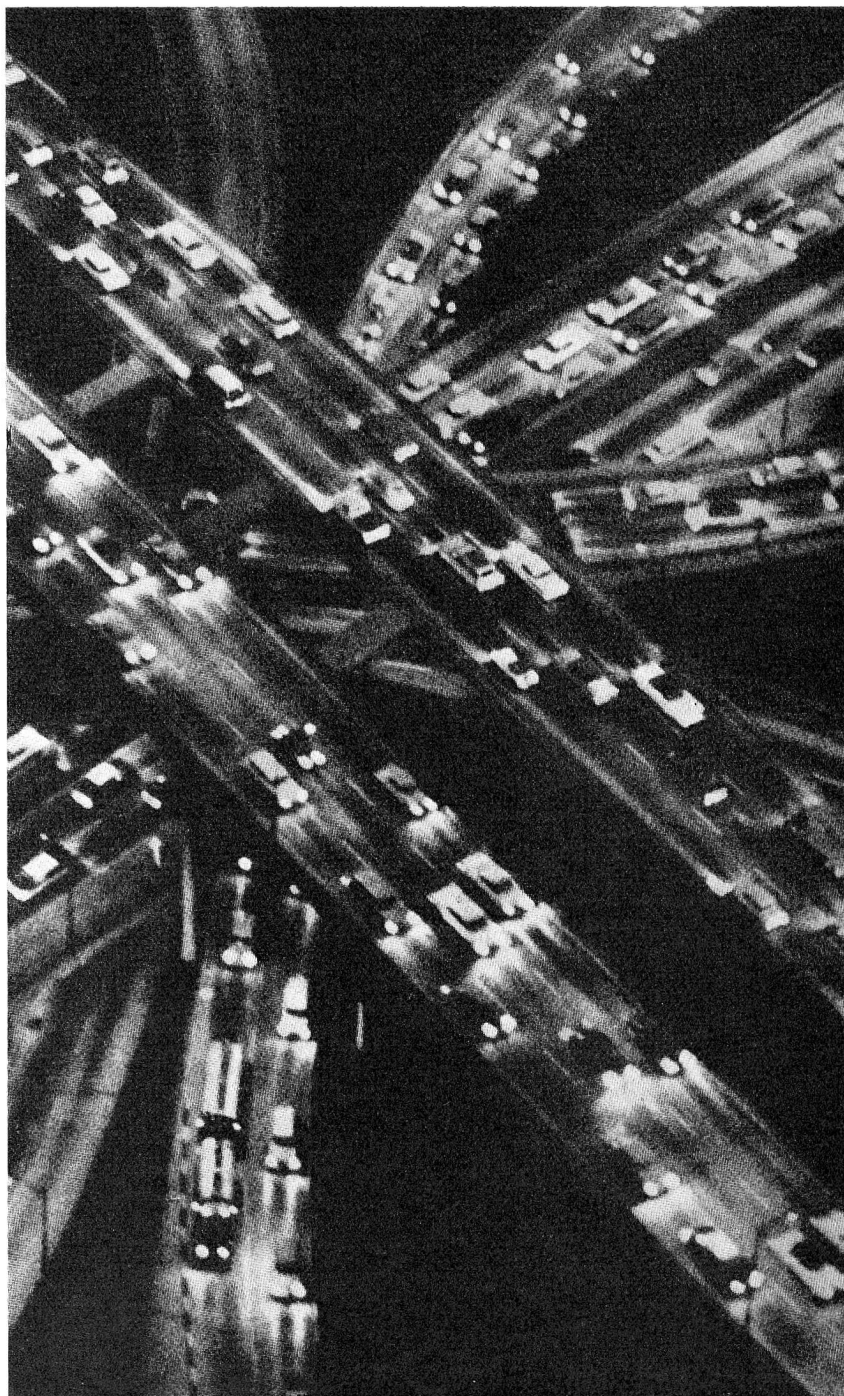
Au cours des dernières décennies, des recherches ont été entreprises sur le problème des routes et sur les questions connexes, tels que le revêtement idéal, la largeur optimum des routes pour un trafic normal donné, le rayon des virages et la déclivité des pentes. Les accidents diminuent

considérablement avec la construction d'autoroutes spécifiquement prévues pour un trafic rapide et à longue distance, interdites à certains types de véhicules. Dès 1959, on constatait, aux Etats-Unis, que la mortalité sur ce genre de route était nettement inférieure à celle enregistrée sur les routes secondaires. La largeur des routes a aussi son importance; de nombreux conducteurs auront remarqué que les routes à trois voies poussent à prendre plus de risques que celles à deux voies, à cause de dépassements simultanés par des voitures venant en sens inverse.

De même qu'il fut un temps où l'état des routes était la cause directe des accidents, les automobiles ont passé par une étape où elles étaient techniquement dangereuses. Aujourd'hui pourtant, et mises à part les vieilles voitures qui roulent encore, le nombre d'accidents que l'on peut attribuer sûrement à une défaillance mécanique ou à un vice de construction est relativement faible. Toutefois, la sécurité des véhicules peut encore être considérablement améliorée. Des études ont montré que beaucoup de conducteurs de poids lourds ne peuvent pas faire certaines manœuvres en raison de la disposition de leur cabine. En Grande-Bretagne, on a noté que moins de 1% des véhicules utilitaires ne présentaient pas de défauts. Les pneus, les projecteurs et la direction sont les éléments les plus communément défectueux et peuvent facilement provoquer un accident.

En dehors des conditions normales de sécurité, certaines précautions, trop souvent ignorées par des conducteurs raisonnables, peuvent être prises. L'une consiste en l'emploi de ceintures de sécurité, mesure de protection efficace pour le conducteur comme pour les passagers. L'entretien régulier de la voiture, depuis la vérification du niveau d'huile jusqu'à la propreté du pare-brise, de la vitre arrière et des miroirs, en est une autre. De plus, et bien qu'en France le port du casque soit devenu obligatoire pour les motocyclistes et leurs passagers depuis quelques années, il reste encore facultatif dans de nombreux pays. L'usage par les cyclistes d'un feu arrière la nuit paraît être une mesure encore plus élémentaire. Pourtant, quand elle fut introduite en Grande-Bretagne, de nombreux cyclistes protestèrent. Dans d'autres pays, en dépit d'un trafic nocturne important, les cyclistes n'ont pas encore de feu arrière.

En dépit de notre tendance naturelle à rendre responsable l'état de la route ou du véhicule, il est hors de doute que les facteurs humains



restent la cause principale de la grande majorité des accidents. Ce n'est que récemment cependant que l'on s'est attaqué de manière sérieuse à cet aspect de la question.

Le problème de l'alcool, de conducteurs sous l'influence de spiritueux et celui, voisin, des drogues, viennent seulement de recevoir l'attention qu'ils méritent. Des textes de lois ou des règlements qui amélioreraient la situation peuvent être facilement adoptés. Plus difficiles à résoudre, les incidents relatifs à la personnalité de l'individu provoquant de nombreux accidents. Ils relèvent souvent

de facteurs qui n'interviennent que l'espace de quelques minutes: un accès soudain de colère, ou l'explosion du sentiment de frustration d'un conducteur immobilisé dans un embouteillage, ou d'un piéton qui attend de traverser une route encombrée. Les facteurs humains restent à approfondir si l'on veut endiguer cette épidémie meurtrière, car ils apparaissent de plus en plus nombreux au fur et à mesure des recherches.

(Santé du Monde — février 1969)