

Répercussions économiques et sociales des accidents

Autor(en): **Briod, Robert / Csernatony, Georges von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **54 (1974)**

Heft 2

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886356>

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.

Répercussions économiques et sociales des accidents

INTRODUCTION

Jusqu'à l'avènement de la civilisation industrielle, les grands bouleversements démographiques étaient dus avant tout aux famines, aux maladies et aux épidémies qui, en quelques mois, décimaient parfois une grande partie de la population. Jusqu'au XIX^e siècle, l'accident n'influença guère le taux de mortalité.

La révolution industrielle, en modifiant totalement le mode d'existence et de travail de l'homme, a rapidement fait disparaître les grands fléaux d'antan dans les nations occidentales. Grâce aux progrès de la médecine, de l'hygiène et des techniques introduites dans la production agricole, la durée moyenne d'existence a été doublée en moins d'un siècle.

Cependant, le développement de la civilisation industrielle et l'accroissement continu du niveau de vie ont engendré un nouveau phénomène meurtrier : *l'accident* pris au sens large. Juridiquement, il se définit comme étant une atteinte dommageable, soudaine et involontaire, portée au corps humain par une cause extérieure plus ou moins exceptionnelle.

La production manufacturière, liée à l'essor du machinisme et à l'exploitation intensive du sous-soi, a fait naître les *accidents du travail* appelés aussi *accidents professionnels*.

Après la seconde guerre mondiale, la place prise par les loisirs due à l'augmentation des revenus et du taux de motorisation (1) dans les nations occidentales a entraîné parallèlement un accroissement des *accidents de la route*. Le phénomène en moins de deux décennies, a pris une telle ampleur que les accidents de la circulation constituent à l'heure actuelle la première cause de décès dans les groupes d'âge de 5 à 35 ans.

Chaque année, dans le monde, plus de 200 000 personnes sont tuées dans un accident de la circulation, soit approximativement l'équivalent de l'agglomération lausannoise. En Europe, en 1971, 92 000 personnes sont décédées et 2,2 millions ont été blessées dans des accidents de la route. Un pourcentage important de ces blessés demeureront estropiés pour le restant de leur existence.

Aux Etats-Unis, où le taux de motorisation est le plus élevé du monde (2), 55 000 personnes ont été tuées sur la route en 1971. Rappelons à titre de comparaison, que, de 1964 à 1972, la guerre du Vietnam a coûté la vie, du côté américain, à quelque 45 000 soldats.

Nombre de décès
 dus à des véhicules à moteur
 pour 100 décès toutes causes en 1967

Pays	Tous les âges	15 - 24 ans
République fédérale allemande	3,6	50,2
Pays-Bas	3,8	47,3
Danemark	3,2	45,6
Belgique	2,9	44,2
France	3,6	43,8
Autriche	3,7	43,3
Angleterre et Pays de Galles	1,8	41,9
Irlande du nord	2,2	41,0
Suède	2,0	35,3
Suisse	3,8	34,2
Ecosse	1,8	33,2
Finlande	3,3	32,5
Grèce	2,3	28,8
Tchécoslovaquie	2,5	28,1
Irlande	1,7	28,0
Norvège	1,8	27,2
Islande	3,1	24,1
Portugal	2,5	21,6
Bulgarie	2,3	20,3
Pologne	1,8	14,9
Hongrie	1,3	14,4

Source : *La prévention routière internationale*, Paris, décembre 1972.

(1) Taux de motorisation = nombre de véhicules par 1 000 habitants.

(2) 115 millions de véhicules en circulation en 1971, dont 92,5 millions d'automobiles légères, soit 436 voitures par 1 000 habitants.

Accidents dus aux sports et aux loisirs

Ces quelques chiffres brutaux dissimulent une réalité tragique et des drames irréparables (perte d'un soutien de famille, invalidité permanente et totale, etc.).

Chaque année, en effet, des millions de familles sont plongées dans la souffrance et dans des difficultés financières par les séquelles des accidents qui, le plus souvent, passent inaperçues du grand public. Noyés dans la masse des informations et des faits divers, les accidents, pris individuellement, ne frappent guère une opinion publique qui a tendance à les considérer comme une rançon inévitable de la motorisation et de la civilisation des loisirs.

Cette vision partielle et superficielle du phénomène ne tient pas compte des innombrables répercussions économiques et sociales de l'accident. Par son ampleur, par sa fréquence et par son étendue, il constitue pourtant une charge toujours plus lourde pour la collectivité et pour les entreprises.

Il suffit de penser aux énormes investissements nécessités par l'amélioration du réseau routier, par la construction de nouveaux hôpitaux, sans parler des effectifs toujours plus importants de la police et de l'appareil judiciaire mobilisés en permanence par la prévention, par le constat et par la répression des accidents.

L'accident et ses conséquences constituent donc une réalité complexe qui intéresse les gouvernements (appelés à mettre à disposition des sommes considérables pour les services publics, les hôpitaux, les routes, etc.), le corps médical (premiers secours, traitement et réadaptation des accidents), les clubs d'automobilistes et les organisations de prévention routière, les entreprises et les compagnies d'assurances préoccupées par le coût social et économique des accidents, le secteur de la construction d'automobiles (amélioration de la sécurité passive et active des véhicules, ceintures de sécurité, etc.), enfin les sociologues (étude du comportement des conducteurs dans le cadre d'un phénomène de masse) et les démographes (incidences des accidents sur le taux de mortalité).

La hausse continue des primes de responsabilité civile, la limitation généralisée de la vitesse, le renforcement des contrôles policiers et de la répression soulignent assez l'actualité du problème.

Les accidents domestiques

Il n'existe, à notre connaissance, aucune statistique concernant les accidents survenant dans les ménages en Suisse. Leur importance doit être cependant considérable si l'on se réfère aux statistiques de l'Hôpital cantonal à Lausanne. Chaque année, en effet, plus de 30 % du total des accidentés hospitalisés dans cet établissement ont été victimes d'un accident domestique. Ces accidents frappent surtout les personnes âgées (chute, glissade) et les jeunes enfants (empoisonnement par des médicaments, par des détergents et d'autres produits toxiques, etc.).

Les statistiques de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents qui enregistre chaque année, en moyenne, quelque 15 000 accidents domestiques graves, sont très en dessous de la réalité. Selon le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), il se produit en effet approximativement 150 000 accidents ménagers en Suisse chaque année, dont environ 1 000 sont mortels.

La réduction de la durée de travail et l'augmentation des revenus ont eu pour conséquence d'accroître le nombre des accidents survenant pendant les périodes de congé (week-end, vacances).

Les accidents de ski, suivis par les accidents de football, sont de loin les plus fréquents. Les accidents de la montagne et les accidents nautiques sont moins nombreux, mais beaucoup plus meurtriers.

Dans ce domaine, il n'existe pas de statistiques globales couvrant toute la Suisse et il faut, une fois de plus, se fonder sur des évaluations ou sur des données partielles de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents qui assure une partie importante de la population active en Suisse (environ 60 %).

On estime qu'il se produit chaque année approximativement 30 000 accidents de ski graves (causant 22 000 fractures et une dizaine de décès). Si l'on ajoute les accidents bénins (déchirures des ligaments, entorses, contusions, etc.) et les accidents dont sont victimes nos hôtes étrangers, on arrive à un total compris entre 60 000 et 80 000 accidents de ski par an. La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à elle seule, a enregistré en 1970 plus de 15 000 accidents de ski. Chaque année, la CNA intervient en outre dans quelque 10 000 accidents graves dus à la pratique du football.

Les accidents nautiques sont moins nombreux mais souvent fatals (environ 1 500 cas annoncés chaque année à la C.N.A., dont 40 à 50 décès). Il en va de même des accidents de la montagne (en moyenne 900 à 1 000 cas chaque année causant une trentaine de décès (3)).

Coût et répercussions des accidents

Il est difficile de chiffrer le coût de tous les accidents du travail puisque, comme nous l'avons vu, les accidents survenus aux personnes non affiliées à la CNA nous échappent en partie (agriculteurs, artisans, indépendants, etc.). Le problème est le même pour les accidents non professionnels dus aux loisirs et pour les accidents domestiques couverts par les compagnies d'assurances privées.

Les accidents professionnels ont coûté à eux seuls, en 1971, 358 millions de francs à la CNA (frais de traitement + indemnité de chômage + rentes).

L'Assurance militaire fédérale publie chaque année des statistiques détaillées sur le coût des accidents et des maladies survenus en service. En 1971, l'AMF a dépensé 19,398 millions de francs (frais de traitement + rentes) pour les 12 846 cas soignés.

Il est également intéressant de noter que la CNA a versé, en 1970, quelque 23,3 millions de francs pour couvrir des accidents de ski. On estime donc, sur la base de ce chiffre, que le total des prestations pour les soins médicaux et pour les cas d'invalidité atteint en Suisse quelque 100 millions de francs par an. Il ne s'agit là que des prestations directes, auxquelles il faudrait ajouter les

(3) D'après le Club Alpin Suisse, 91 personnes sont décédées en 1972 dans un accident de la montagne.

charges indirectes telles que les heures de travail perdues, la diminution du rendement de la victime de l'accident, les frais de sauvetage, etc., qui peuvent atteindre la quadruple des charges directes. La perte économique due aux accidents de ski uniquement peut être estimée à quelque 400 millions de francs par année.

L'étude des répercussions économiques et sociales des accidents professionnels et non professionnels (à l'exclusion des accidents de la circulation) se heurte donc, pour l'instant, à des obstacles dus avant tout à l'absence de statistiques précises et complètes. Par conséquent, une évaluation des coûts est approximative. Cette lacune dans un domaine aussi important devra être comblée (4). Comment vouloir, en effet, prévenir (et combattre) efficacement tous les accidents professionnels et domestiques lorsqu'une partie importante d'entre eux échappe à la statistique officielle ?

Le phénomène des accidents de la circulation, en revanche, peut être appréhendé plus facilement et ses répercussions calculées plus aisément.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN SUISSE

Le phénomène accident mesuré statistiquement

Les statistiques du Bureau fédéral de statistique révèlent que le nombre annuel des blessés, entre 1946 et 1971, a triplé en passant de 11 210 à 37 177. Pour la même période, le nombre de tués a presque quadruplé et a passé de 464 à 1 773 morts. Alors qu'en 1946 on ne comptait que 63 000 voitures de tourisme en Suisse, on en dénombre, un quart de siècle plus tard, 1 482 000. Cette progression est due à l'augmentation ininterrompue des revenus et du niveau de vie qui a permis de faire de l'automobile un article de consommation de masse. A cet accroissement du nombre de véhicules, il faut joindre les voitures étrangères pénétrant chaque année en Suisse, soit 49,5 millions en 1972 (100 000 en 1946). La population suisse, pendant cette même période, a passé de 4,467 à 6,311 millions d'habitants.

Les principales victimes des accidents

Lors des 29 455 accidents ayant entraîné en 1971 des lésions corporelles, 30 931 conducteurs et passagers de véhicules ainsi que 6 246 piétons ont été blessés. 1 236 occupants de véhicules et 537 piétons ont perdu la vie ; 52,4% des personnes blessées sont des conducteurs ou des passagers d'une voiture automobile. Suivent, dans l'ordre, les piétons (16,8% des blessés), les cyclomotoristes (13,7%), les motocyclistes (8,6%) et les conducteurs de scooters (1,9%). 41,2% des personnes sont décédées dans une automobile ; les piétons, avec plus de 30% des tués, paient un lourd tribut à la circulation, suivis par les motocyclistes (9,7%). Les accidents de la circulation frappent avant tout le sexe masculin : 75,5% des personnes décédées en 1971 étaient des hommes (67,5% pour les blessés).

Un autre chiffre frappe tout particulièrement : près de la moitié des victimes des accidents appartiennent aux classes d'âge comprises entre 5 et 35 ans.

En Suisse, comme dans les autres pays occidentaux, les accidents de la circulation constituent la première cause de décès dans ce groupe d'âge.

Dans toutes les classes le « risque d'accident » est plus grand pour les hommes que pour les femmes. Il atteint son point culminant entre 20 et 29 ans. Une exception cependant : chez les piétons, on constate une nette augmentation des accidents parmi les personnes âgées de plus de 60 ans.

Ces proportions ne varient que faiblement d'un pays industrialisé (5) à l'autre ou d'une année à l'autre. Depuis 1970, en Suisse, on constate une nette recrudescence des accidents impliquant des motocyclistes et des cyclomotoristes.

Notons enfin que la plupart des accidents surviennent en fin d'après-midi (entre 17 et 19 heures). Les fins de semaines et les mois de juin, de juillet et d'août sont en général les plus meurtriers.

Genres d'accidents

Les véhicules à moteur sont responsables de la grande majorité des accidents (97 % des cas signalés). Les collisions entre véhicules en mouvement constituent plus de deux tiers des accidents. Viennent ensuite les heurts contre des objets fixes et le renversement de piétons.

Classification par genre d'accident

	Nombre absolu	En pour cent
Collisions entre véhicules en mouvement	52 237	69
Heurts contre des objets fixes	8 041	11
Renversements de piétons ..	6 301	8
Chutes de véhicules	4 185	5
Heurts contre des véhicules stationnés	3 562	5
Renversements d'animaux ..	1 073	1
Autres accidents	538	1

En 1971, 69 % des accidents se sont produits dans une localité et 31 % en campagne. Les routes secondaires sont les plus meurtrières en Suisse (50,2 % des cas) suivies par les routes principales (44,5 %) et les autoroutes (2,4 %).

Causes des accidents

Un accident de la circulation est en général provoqué par de multiples causes plus ou moins interdépendantes et il n'est souvent pas possible de déterminer le rôle particulier de chaque facteur au moment du constat.

Dans la très grande majorité des cas, l'accident est dû à une *défaillance humaine* (inattention, négligence, ivresse au volant, inconscience) qui entraîne l'excès de vitesse, l'inobservation de la priorité, etc. Compte tenu de ces critères, 68 % des accidents mortels survenus en 1971 sont dus aux facteurs suivants :

(4) Il serait éminemment souhaitable que le Bureau fédéral des assurances soit chargé de l'établir.

(5) A l'exception des Etats-Unis.

-- vitesse inadaptée aux circonstances	32 %
— inobservation de la priorité	15 %
— ivresse	13 %
— dépassement dangereux	8 %
	68 %

Il faut cependant relever ici que les cas d'abus de boissons alcooliques se multiplient chez les conducteurs et les piétons pour prendre des proportions inquiétantes. Le *Bureau fédéral de statistique* estime ainsi que les cas d'ivresse graves sont responsables, pour les cinq dernières années, de 24 000 accidents, de 11 000 blessés et de quelque 1 100 morts ! Un bilan qui se passe de tout commentaire et qui pourrait être à l'origine de l'initiative qui vise à punir les automobilistes présentant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 ‰ (actuellement 0,8 ‰).

L'énumération de ces statistiques est indispensable pour la suite de notre étude. Elles ne doivent pas faire oublier les souffrances humaines qui se cachent derrière l'aridité de ces chiffres.

Accidents avec dommage matériel

La police estime, qu'en moyenne, un accident sur deux fait l'objet d'un constat officiel. En 1971, 75 937 accidents ont été annoncés à la police qui évalue le montant des dégâts à F 250 000 000 —. Pour les 75 000 autres cas, les conducteurs se sont arrangés à l'amiable pour éviter une amende ou pour ne pas aggraver le malus de leur police d'assurance responsabilité civile. Le montant des dégâts survenus lors de ces accidents non déclarés n'est évidemment pas connu. Il peut être chiffré approximativement à 400 F — par cas, mais sans doute sommes-nous là en dessous de la réalité.

Accidents avec dommages matériels déclarés	250 000 000 F
Accidents non déclarés (75000 cas à 400 F)	30 000 000 F
Total	280 000 000 F

Tableau récapitulatif de la perte économique causée en 1971 par les accidents de la route en Suisse

1.1. Accidents avec blessés légers

	F	F
Frais de traitement	1 342 616	
Absence au travail	925 001	2 267 617

1.2. Accidents avec blessés graves

Frais de traitement	8 265 400	
Rente d'invalidité	20 031 290	
Compensation de la perte de gain	17 878 996	46 175 686

1.3. Accidents mortels

Frais de traitement	780 120	
Rentes de survivants	127 982 592	
Perte économique	709 200 000	837 962 712

2. Dégâts matériels

Cas enregistrés par la police	250 000 000	
Cas non enregistrés	30 000 000	280 000 000

Perte économique totale en 1971

	1 166 406 015
--	---------------

Le problème des coûts indirects

La détermination des frais directs ne donne qu'une faible idée de la charge réelle que les accidents font peser sur la collectivité. De même, la multiplication qui est faite ci-dessus des heures de travail perdues par un gain horaire moyen faible ne reflète qu'imparfaitement la perte subie par une entreprise.

D'après des études et des expériences réalisées aux Etats-Unis, les *coûts indirects* des accidents sont en effet en moyenne quatre fois plus élevés que la charge directe ; ils comprennent tous les frais occasionnés par la diminution de rendement de la victime de l'accident à la reprise du travail, le rendement inférieur de son remplaçant, le coût des heures de travail improductives pendant l'absence de l'accidenté, la rémunération des heures de travail supplémentaires dues à l'accident, les dégâts éventuels aux machines ou aux produits fabriqués, la prolongation des délais de livraison, les frais de procès, sans parler de la mobilisation permanente d'un personnel médical, judiciaire et policier toujours plus important.

L'évaluation de ces frais est malaisée et nécessiterait un imposant appareil statistique que même les Etats-Unis ne peuvent s'offrir. Cependant, quelques chiffres illustrent bien leur ampleur. Ainsi le « groupe accident » de la *Police municipale de Lausanne* est composé en permanence de 25 personnes travaillant par rotation pour le constat des accidents et de 14 ambulanciers dotés de 6 véhicules sanitaires. La dernière ambulance achetée en 1972 a coûté plus de 55 000 F.

Si l'on estime que le coût moyen d'un agent se monte à 30 000 F — par an, on voit que les prestations versées à ces 39 fonctionnaires de la Ville de Lausanne atteignent *grosso modo* 1 170 000 F. —

A la gendarmerie cantonale, le personnel affecté au constat des accidents et à la surveillance du trafic comprend quelque 108 personnes (6) (y compris le personnel administratif et technique).

La Gendarmerie dispose de quatre véhicules spéciaux et d'une remorque affectés uniquement au constat des accidents. Un seul de ces véhicules équipé coûte plus de 65 000 F.

Le coût des investissements hospitaliers, l'engagement de personnel soignant toujours plus qualifié et l'achat d'équipements médicaux perfectionnés nécessaires au traitement des accidentés (et des malades bien sûr) atteignent des sommes considérables. L'hôpital de zone de Payerne (137 lits), de réalisation récente, a coûté quelque 25 millions de francs, soit plus de 183 000 F par lit. Les investissements de la première étape du Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) se montent à 430 000 000 F (valeur avril 1972). Ces deux exemples montrent que la construction et l'entretien des établissements médicaux représentent une charge très lourde pour la collectivité et le budget de l'Etat.

Ces quelques données sommaires et partielles, choisies parmi d'autres, ont pour but de montrer que les frais directs ne constituent en fait que la partie visible d'un iceberg et que les multiples charges indirectes causées par les répercussions des accidents représentent un facteur souvent méconnu, mais néanmoins essentiel du phénomène accident.

(6) Dont 48 sur les autoroutes.

CONCLUSIONS

L'augmentation des accidents : un phénomène inéluctable ?

L'accroissement continu du nombre et de la gravité des accidents constitue pour l'économie suisse une charge très lourde. Celle-ci est évaluée par la CNA pour 1970 à quelque 11 milliards de francs (2,2 milliards de francs de coûts directs et 8,8 milliards de francs de pertes indirectes), soit 15 % du produit national brut (PNB) ; 60 millions de journées de travail correspondant au travail annuel de 240 000 salariés ont été ainsi perdues. Compte tenu du renchérissement et de l'augmentation du nombre des accidents (surtout non professionnels) intervenus depuis trois ans, on peut estimer qu'en 1972 le coût global pour la collectivité de l'ensemble des accidents survenus en Suisse s'élève à plus de 13 milliards de francs (pertes directes plus pertes indirectes).

Les pertes directes imputables aux seuls accidents de la route se montent, nous l'avons vu, à plus de 1,1 milliard de francs en 1971.

D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), il est probable que le nombre de personnes tuées sur les routes du monde continuera de croître pour atteindre bientôt 250 000 par an ; celui des blessés dépassera 10 millions.

Une telle hécatombe constitue-t-elle réellement une rançon inévitable du développement économique et de la motorisation ?

En fait, comme de nombreux exemples le prouvent, l'accroissement du nombre d'accidents n'est pas inéluctable. En effet, dans le secteur des accidents professionnels, presque tous les pays industriels ont réussi, depuis la Seconde Guerre mondiale, à réduire le nombre de sinistres graves rapportés au total des heures travaillées, alors que l'effectif du personnel de production augmentait fortement. Le renforcement de la législation sur le travail et des mesures de protection ont donc porté leurs fruits.

En revanche, dans le domaine des accidents de la route, le bilan est moins positif et l'OMS note même dans un article paru en 1972 « qu'aucune possibilité de freiner l'accroissement de la mortalité et de la morbidité par accident de la circulation n'apparaît dans l'immédiat ». (NDLR : Ces considérations datant de 1972, il semble que depuis l'abaissement des vitesses autorisées consécutif au renchérissement des prix du carburant et qu'à la suite de l'application plus rigoureuse de certaines mesures de sécurité — port de la ceinture par exemple — l'accroissement des accidents subisse une régression perceptible).

Cependant, cette vision pessimiste doit être nuancée.

L'exemple des Etats-Unis montre en effet que, depuis 1966, les accidents graves de la route ont augmenté en valeur absolue et notablement diminué si l'on tient compte de l'accroissement de l'effectif des véhicules en circulation et du nombre de miles parcourus annuellement (7).

(7) Pour plus de détails, voir : *The 1971 annual Reports of Activities under the national Traffic and motor Vehicle safety Act and the Highway safety Act*, Washington, septembre 1972.

En Europe, et plus particulièrement en Suisse, il est difficile d'établir des comparaisons sur de telles bases car le nombre de kilomètres parcourus annuellement par chaque type de véhicule n'a pas encore été déterminé.

Cependant, d'après les chiffres disponibles et confrontables, il semble que le conducteur européen est plus discipliné que le conducteur d'outre-Atlantique et que les accidents graves sont plus fréquents en Europe, alors que le taux de motorisation n'atteint pas encore la moitié de celui des Etats-Unis ! Pour éviter que le phénomène prenne des proportions catastrophiques, il convient d'introduire rapidement toutes les mesures qui permettent de freiner la fréquence et surtout la gravité des accidents (ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, limitations de vitesse, modifications de la conception interne et externe des véhicules, etc.).

Toutefois, il faut noter que l'utilisation généralisée des ceintures et l'amélioration de la sécurité passive et active des voitures resteront pratiquement sans effet sur les autres usagers de la route (piétons, motocyclistes). De plus, une politique globale et concertée de lutte contre les accidents nécessite un appareil statistique perfectionné qui n'existe pas en Suisse. Comme nous l'avons vu, la quasi-totalité des accidents domestiques et une partie des accidents professionnels échappent à la statistique officielle.

Les statistiques des accidents de la route devraient également être complétées : il faudrait connaître, comme nous l'avons déjà dit, le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les différentes catégories de voitures et la vitesse approximative des véhicules au moment de l'accident.

Une statistique globale plus approfondie concernant les conducteurs impliqués dans un accident s'imposerait également. Pour l'instant, seuls l'âge et le sexe sont connus et il serait utile, par exemple, de connaître les antécédents du conducteur (condamnation éventuelle, cas de récidive, etc.) et de déterminer depuis combien de temps celui-ci est au bénéfice d'un permis de conduire. On saurait alors s'il est dans l'intérêt de la sécurité routière que les personnes qui viennent d'obtenir un permis de conduire fassent l'objet de mesures restrictives (limitation de la vitesse de leur véhicule pendant une certaine période, sanction sévère en cas d'infraction grave, etc.).

Une politique conjuguée de mesures préventives (campagne routière, éducation plus intensive dans les écoles et dans les familles, ceintures de sécurité, limitation de vitesse, etc.) et répressives (retraits de permis, élimination des conducteurs dangereux) devrait permettre à l'avenir de diminuer la fréquence et la gravité des accidents de la route malgré l'accroissement prévisible du taux de motorisation.

Les résultats enregistrés aux Etats-Unis notamment et les succès obtenus dans la lutte contre les accidents du travail montrent qu'une telle politique n'est pas une vue de l'esprit. Sa réalisation permettrait d'éviter chaque année des dizaines de milliers de drames et d'affecter des sommes considérables à des tâches plus productives.

Ces extraits proviennent de l'étude annuelle consacrée à l'« Économie Vaudoise 1972-1973 », réalisée par l'Office vaudois pour le développement du commerce et de l'industrie à Lausanne.