

**Référendum
contre le port obligatoire des ceintures de sécurité**

Documentation

en vue de la votation populaire du 30 novembre 1980

**Comité suisse d'action en faveur
du port des ceintures de sécurité**

Siège: case postale 2273, 3001 Berne, téléphone 031/25 44 14

Sommaire

1. Situation initiale	1
1.1. Historique	1
1.2. Le référendum	2
1.3. Le comité d'action	4
2. Taux d'utilisation de la ceinture en Suisse	5
2.1. Taux de montage	5
2.2. Taux d'utilisation depuis 1965	5
3. Effets des ceintures de sécurité	9
3.1. Effet protecteur	9
3.2. Effet du port obligatoire	11
4. Nécessité de rendre obligatoire le port de la ceinture	16
4.1. ...du point de vue statistique	16
4.2. ...du point de vue psychologique	16
4.3. ...du point de vue juridique	17
4.4. ...du point de vue économique	18
4.5. ...du point de vue technique	19
5. Expériences faites à l'étranger	20
6. Attitude à l'égard du port obligatoire de la ceinture	23
6.1. Dans les organisations	23
6.2. Dans le public	23
7. Réponses aux arguments des adversaires	25
7.1. La ceinture de sécurité dans les localités et sur les routes de montagne	25
7.2. La ceinture de sécurité est-elle dangereuse?	26
7.3. La ceinture de sécurité et les appuis-tête	27
7.4. La ceinture de sécurité et le droit à la liberté individuelle	28
7.5. La responsabilité de l'Etat en cas de blessures causées par la ceinture de sécurité	29
7.6. La question du port obligatoire de la ceinture creuse-t-elle un "fossé" entre le Suisse alémanique et la Suisse romande?	30
7.7. La ceinture de sécurité est-elle gênante?	31

II

7.8. La ceinture de sécurité incite-t-elle les conducteurs à prendre des risques?	31
7.9. Les "experts" sont-ils d'accord entre eux?	31
8. Questions d'assurances	33
8.1. CNA	33
8.2. Assurance-accidents privée	33
8.3. Assurance-responsabilité civile pour véhicule à moteur	33
8.4. Assurance spéciale	33
8.5. Primes d'assurance	33
9. Votation populaire	34
10. Résumé et conclusions	35
Sources	37
Autre documentation concernant les ceintures de sécurité	38

1. Situation initiale

1.1. Historique

En 1960, la Société suisse pour les ceintures de sécurité d'automobiles (SKASG) fut fondée. Elle se compose actuellement de représentants de l'Office fédéral de la police (OFP), de l'Office fédéral des troupes de transport, de la Direction générale PTT, Division des automobiles, du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux (EMPA), de l'Ecole d'ingénieurs de Bienne, de l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich, de l'Automobile-Club de Suisse (ACS), de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG; précédemment ASPA), de l'Union cycliste et motocycliste suisse (SRB), du Touring Club Suisse (TCS), de la Revue Automobile ainsi que du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), qui en assume le secrétariat. En 1961, des exigences minimales relatives aux ceintures de sécurité furent établies par la SKASG, et en 1970, on introduisit l'expertise des types. A ce moment-là, le 42 pour cent des voitures étaient pourvues de ceintures et le 24 pour cent de celles montées étaient utilisées.

En 1971 fut prescrit le montage de ceintures de sécurité sur les sièges avant des voitures de tourisme, des véhicules de livraison et des minibus. Le 1er janvier 1976, une ordonnance du Conseil fédéral rendait obligatoire le port de la ceinture.

Un arrêt de la Cour de cassation du Tribunal fédéral, rendu le 2 septembre 1977, a fait droit au recours d'un automobiliste contre une condamnation à une amende pour avoir omis d'attacher la ceinture. D'après cet arrêt, l'art. 57 de la loi sur la circulation routière (LCR) n'autorise pas le Conseil fédéral à prescrire, par ordonnance, le port de la ceinture. Il faudrait qu'il y soit habilité par une disposition légale spéciale. Le 5 octobre 1977, un arrêt de la Chambre de droit public du Tribunal fédéral a admis le recours d'un autre automobiliste. Cette autorité a déclaré, en se référant à l'arrêt de la Cour de cassation, que la prescription sur le port obligatoire de la ceinture est dépourvue de base légale et qu'il suffit de cela pour la rendre anticonstitutionnelle. Elle n'a pas examiné, en revanche, si la prescription sur le port de

la ceinture porte atteinte à la liberté individuelle, si elle satisfait aux autres exigences de la constitution, ni même si l'obligation de porter la ceinture est contraire à l'égalité devant la loi.

Les deux arrêts en question ont eu pour effet, pratiquement, d'abolir l'obligation de porter la ceinture.

Le conseiller national Auer (PRD, BL) demanda, dans une motion, que l'on réintroduise l'obligation de porter la ceinture. Au début de 1979, le Conseil fédéral proposa que l'art. 57 LCR soit révisé en conséquence. En septembre 1979, le Conseil national accepta cette proposition, par 118 voix contre 29, après avoir rejeté la proposition de biffer, dans sa teneur révisée, l'art. 57 al. 5 LCR. Les résultats des votes finals furent de 108 voix contre 32 au Conseil national et de 30 contre 5 au Conseil des Etats, pour la création d'une base légale concernant l'introduction du port obligatoire des ceintures.

Il s'ensuit que l'art. 57 al. 5 LCR a la teneur suivante:

"Le Conseil fédéral peut prescrire:

- a) que les occupants de voitures automobiles utilisent les dispositifs de retenue (ceintures de sécurité ou systèmes analogues)
- b) que les conducteurs et passagers de véhicules à deux roues équipés d'un moteur portent un casque protecteur."

1.2. Le référendum

Le texte de la loi est soumis au référendum facultatif. Le délai d'opposition allait du 1er avril au 30 juin 1980. Le référendum fut lancé par le "Comité référendaire contre le port obligatoire de la ceinture de sécurité", créé déjà en automne 1979.

- Président: Jean Gay, avocat (ancien coureur automobiliste), Sion
- Secrétaire général: Jean-Pierre Favre, marchand de vin, Sion

Parmi les principaux partisans du référendum se trouvaient les organisations suivantes:

- Association suisse des organisations contre les abus technocratiques, section du Valais,
- Action route libre (ASV), Regensdorf,
- quelques sections romandes et tessinoises de l'ACS et du TCS.

Les préparatifs pour le référendum - entre autres avec l'aide d'une secrétaire à plein temps - débutèrent déjà en 1979.

Le 30 juin 1980, le comité référendaire déposa à la Chancellerie fédérale 92'112 signatures dont 90'070 sont valables. Ces 90'070 signatures se classent, d'après leur provenance, de la façon suivante (FEUILLE FEDERALE du 12 août 1980, page 1303):

20'799	VS	ce qui correspond à environ	15 %	des électeurs
20'953	VD	" " " " " "	7 %	" "
16'458	TI	" " " " " "	11 %	" "
12'201	GE	" " " " " "	7 %	" "
7'837	NE	" " " " " "	8 %	" "
4'154	FR	" " " " " "	4 %	" "

7'668 autres 19 cantons (pas de signatures provenant du canton d'Appenzell Rh.-I.).

D'après J.-P. Favre (cf. Tages-Anzeiger du 3 janvier 1980), le comité référendaire s'attendait à recueillir 200'000 à 300'000 signatures, cela du fait qu'en 1977 la pétition contre le port de la ceinture était appuyée par 96'000 signatures.

Le but du comité référendaire est d'empêcher que le port de la ceinture soit rendu obligatoire. Il n'en reste pas moins que la plupart des adversaires de cette obligation ne contestent pas, en principe, l'utilité de la ceinture. Dans la discussion sur le projet de loi, on se réfère fréquemment à des problèmes spécifiques concernant le port de la ceinture. La forte réduction du taux d'utilisation de la ceinture, constatée après l'abolition de fait du port obligatoire, et l'augmentation simultanée du nombre des occupants de voitures de tourisme tués et blessés (cf. fig. 3) prouvent néanmoins que l'obligation de porter la

ceinture est nécessaire et utile. De même qu'au cours du premier stade de l'affaire, l'opposition contre le port obligatoire s'est manifestée surtout en Suisse romande et en Suisse italienne.

L'argumentation essentielle des opposants consiste à invoquer la liberté individuelle et, parfois, l'effet négatif de la ceinture dans certains cas d'accidents (très rares).

1.3. Le comité d'action

Les partisans de l'obligation d'attacher la ceinture ont fondé, le 30 juin 1980, le Comité suisse d'action en faveur du port des ceintures de sécurité (secrétariat géré par le BPA, case postale 2273, 3001 Berne). Il a pour président M. Dr. Konrad Basler, conseiller national (UDC, ZH) et président de la commission consultative du Conseil national. Le comité d'action comprend des membres des quatre partis politiques représentés au Conseil fédéral (PDC, PRD, PSS et UDC), ainsi que du TCS, du BPA et de diverses associations et organisations professionnelles. Il est patroné par un comité dont voici la composition:

- Président: Dr. K. Basler (CN, UDC, ZH)
- Vice-présidents: A. Dürr (CN, PDC, SG)
 - J. Wilhelm (CN, PDC, JU)
 - Dr. M. Affolter (CE, PRD, SO)
 - Dr. L. Spreng (CN, PRD, FR)
 - Dr. F. Rubi (CN, PSS, BE)
 - F. Morel (CN, PSS, FR)

Une centaine de membres des chambres fédérales ainsi qu'une quarantaine de personnalités venant des gouvernements cantonaux, du corps médical ou des milieux liés aux transports sont en outre entrés dans ce comité.

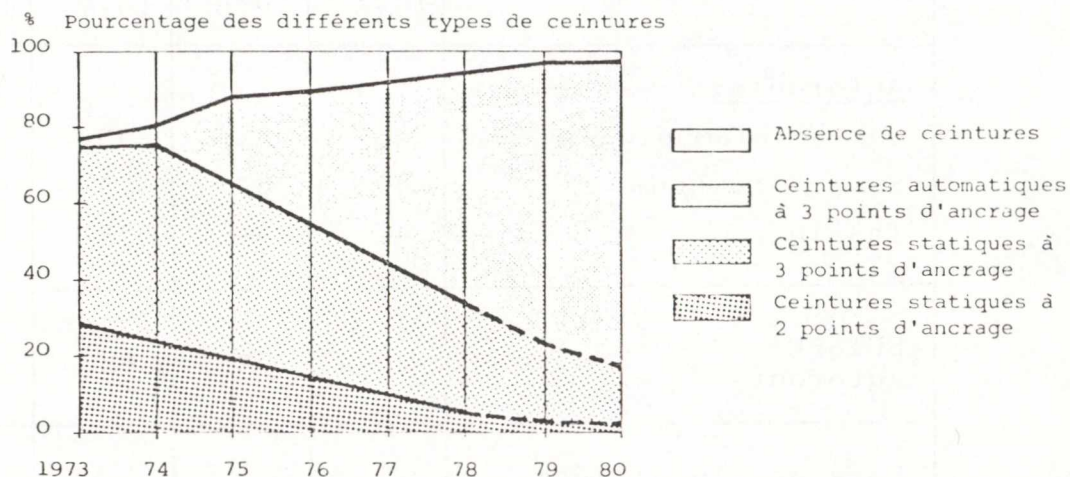
Les adversaires ont formé au début de juin un comité d'action sous la présidence de M. P. de Chastonay, conseiller national (PDC, VS). Cet organisme comprend environ 25 parlementaires fédéraux et quelques conseillers d'Etat, ainsi que des représentants d'organisations telles que l'Action route libre (ASV) et des personnes privées, dont Clay Regazzoni, pilote de formule I. La plupart des membres du comité d'action adverse sont des personnalités de la Suisse romande et du Tessin. Il y a des comités de soutien dans les cantons de FR, GE, JU, TI, VD, VS et ZH.

2. Taux d'utilisation de la ceinture en Suisse

2.1. Taux de montage

Lors des comptages de mai 1980, 98 pour cent des voitures portant la plaque CH étaient équipées de ceintures de sécurité (fig. 1).

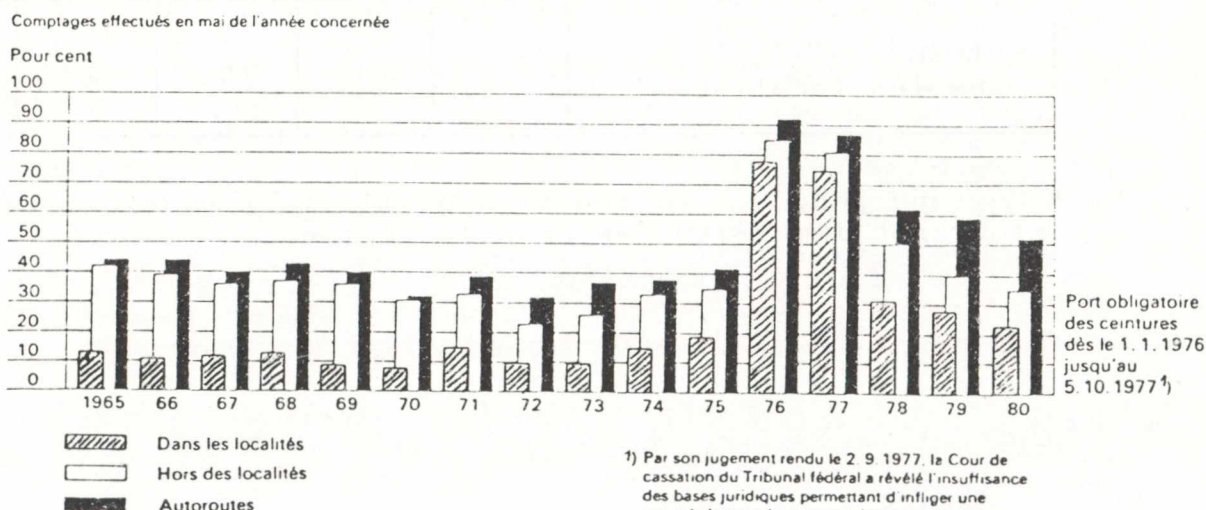
Figure 1: Taux d'équipement en ceintures de sécurité en Suisse, depuis 1973



2.2. Taux d'utilisation depuis 1965

Depuis 1965, le BPA procède systématiquement, dans toutes les régions du pays, à ces comptages représentatifs du taux d'utilisation des ceintures de sécurité. L'examen des variations dans le taux d'utilisation de la ceinture avant le port obligatoire, puis pendant et après jusqu'en 1980, a permis d'établir la figure 2 et le tableau 1.

Figure 2: Pourcentage des conducteurs attachés dans des voitures de tourisme équipées de ceintures de sécurité de 1965-1980 (BPA, 1980)



1) Par son jugement rendu le 29.9.1977, la Cour de cassation du Tribunal fédéral a révélé l'insuffisance des bases juridiques permettant d'infliger une amende lorsque la ceinture n'est pas attachée. Le 5.10.1977, la Chambre de droit public du Tribunal fédéral parvint à la même conclusion. Ceci eut pour effet une diminution du taux d'utilisation des ceintures

Tableau 1: Pourcentage des conducteurs attachés dans des voitures de tourisme équipées de ceintures de sécurité, de 1975 à 1980. Comptages annuels du mois de mai (total des voitures de tourisme portant la plaque CH et dénombrées annuellement: au moins 25'000 = 100 pour cent); comptages du BPA

Route et région	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<u>Autoroute:</u>						
Suisse alémanique	40	94	93	67	64	59
Suisse romande	49	87	75	49	48	33
Tessin	--	--	72	42	44	40
SUISSE* Autoroute	42	92	88	62	59	52
<u>Hors des localités:</u>						
Suisse alémanique	36	90	89	57	45	40
Suisse romande	29	84	67	37	28	24
Tessin	--	70	31	11	11	12
SUISSE* Hors des localités	35	85	81	50	40	35
<u>Dans les localités:</u>						
Suisse alémanique	24	89	86	39	35	28
Suisse romande	11	70	45	10	9	7
Tessin	--	63	37	5	10	11
SUISSE* Dans les localités	19	78	75	31	28	23

* Moyenne pondérée en fonction de l'effectif des voitures de tourisme immatriculées dans la région

Il apparaît nettement que:

- a) par suite de l'introduction du port obligatoire de la ceinture, le nombre des conducteurs qui l'attachaient avait plus que doublé. La prescription a été bien observée, en général.
- b) le seul moyen d'amener le taux d'utilisation de la ceinture au-delà de 80 pour cent est (comme à l'étranger, d'ailleurs) de rendre le port obligatoire (voir les données de 1976 et 1977). Malgré la publicité intensive faite depuis 1960 pour encourager le port de la ceinture, on n'a pas obtenu que les moyennes d'utilisation dépassent le modeste taux de 30 à 40 pour cent (cf. les résultats de 1975).
- c) les taux d'utilisation varient nettement selon les catégories de routes. Bien que la protection qu'offre la ceinture soit relativement meilleure dans les localités qu'ailleurs, c'est là qu'on la porte le moins.
- d) les taux d'utilisation varient nettement aussi selon les régions. La proportion des Suisses romands et des Tessinois qui s'attachent est inférieure à celle des Suisse alémaniques.
- e) sous le régime du port obligatoire, on discutait déjà la légalité de l'ordonnance du Conseil fédéral. En juillet 1977, 96'000 citoyens ont manifesté par leur signature leur opposition à l'obligation de porter la ceinture, et, en automne, deux arrêts du Tribunal fédéral ont eu pour effet pratique d'abolir cette obligation. Cela a entraîné une tendance qui a influencé les taux d'utilisation de mai 1977 (cf. tableau 2).

Tableau 2: Taux d'utilisation des ceintures de sécurité en 1976/77

R é g i o n	1976		1977	
	1er se- mestre	2e se- mestre	1er se- mestre	2e se- mestre
Suisse alémanique	91	91	89	69
Suisse romande	80	68	62	37

Il ressort du tableau 2 que l'inobservation du port obligatoire a déjà commencé à se manifester en Suisse romande pendant le second semestre de 1976, et en Suisse alémanique, en automne 1977 seulement, c'est-à-dire après que le Tribunal fédéral eût rendu ses deux arrêts. Les modifications des taux d'utilisation se sont répercutées dans le nombre des accidents. L'évolution du nombre des occupants d'automobiles blessés pendant le deuxième semestre de 1976 va en sens inverse selon qu'il s'agit de la région francophone ou germanophone. Le nombre de ces occupants blessés au cours du deuxième semestre de 1976 a été en Suisse alémanique nettement moins important et en Suisse romande nettement plus important qu'on ne pouvait s'y attendre d'après la moyenne suisse.

3. Effets des ceintures de sécurité

3.1. Effet protecteur

Pour 100 conducteurs de voitures impliqués dans des accidents, on a enregistré les issues que voici :

conducteurs <u>non attachés</u>	conducteurs <u>attachés</u>
84 indemnes	93 indemnes
8 légèrement blessés	4 légèrement blessés
7 gravement blessés	3 gravement blessés
1 tué	(0,2) tué

Cela signifie que, pour celui qui porte la ceinture et est impliqué dans un accident, le risque

- d'être blessé ne représente que la moitié

- et celui d'être tué qu'un cinquième

du risque couru par celui qui n'est pas attaché (OFFICE FEDERAL DE STATISTIQUE, 1976).

La ceinture est particulièrement efficace dans les localités, c'est-à-dire où on la porte le moins. Là, elle offre une protection presque totale contre les blessures. Prétendre qu'on peut se protéger en s'appuyant des mains est erroné, car lors d'un choc à une vitesse de 40 km/h, les bras seraient déjà soumis à une pression de 2'000 kg. Dès que la vitesse dépasse 30 km/h, le conducteur et le passager non attachés courent le risque d'être tués en cas de choc. C'est dans les véhicules de construction récente comprenant des zones d'absorption de chocs que la ceinture protège le mieux. L'efficacité de ces dernières pour les conducteurs non attachés est pratiquement nulle et la grosse dépense consentie pour l'aménagement destiné à accroître la sécurité est alors presque dénuée de sens.

Les spécialistes ont reconnu, en général, l'effet protecteur des ceintures de sécurité. Certains arguments contraires sont dépourvus de base scientifique et, de ce fait, dénués de pertinence. WALZ (1972) est arrivé à la conclusion que, lors des collisions frontales (qui provoquent 53 pour cent des blessures), les ceintures, qu'elles aient deux ou trois points d'ancrage, peuvent prévenir la plupart des blessures à la tête, tandis que les occu-

pants d'automobiles non attachés sont le plus grièvement atteints à la tête (le 40 pour cent de toutes blessures). Il relève que les collisions frontales et les éjections de la voiture sont les circonstances d'accidents les plus dangereuses (ils provoquent 70 pour cent de toutes les blessures graves et 62 pour cent des cas mortels), et que précisément lors de ces deux genres d'accidents les ceintures à trois points d'ancrage présentent le moyen le meilleur et le moins coûteux pour prévenir efficacement les blessures graves ou mortelles.

HELL (1977) arrive à des conclusions analogues en comparant ses deux études prospectives d'une année sur les accidents d'automobiles survenus dans les localités. Il prouve que, par des vitesses inférieures à 60 km/h, les ceintures de sécurité offrent une protection pratiquement totale contre les blessures graves ou mortelles, car parmi les occupants d'automobiles ayant subi un accident, aucun de ceux qui étaient attachés n'a été gravement blessé ni tué.

On s'est livré à des études approfondies, en Suisse et à l'étranger, pour savoir si des ceintures de sécurité peuvent entraîner des inconvénients lorsque des accidents ont lieu dans des conditions tout à fait spéciales. Or il s'est avéré que l'on ne connaît pour ainsi dire aucun cas au sujet duquel on ait dû admettre que la victime aurait été blessée moins gravement si elle n'avait pas été attachée, ou plus gravement si elle avait été attachée.

Le Département fédéral de justice et police (DFJP), qui tenait à faire faire une enquête scientifique sur ce problème, en a chargé un groupe de travail interdisciplinaire de mécanique des accidents de l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich ainsi que l'Institut de technique biomédicale de l'Ecole polytechnique fédérale et de l'Université de Zurich. Il s'agissait de déterminer si et dans quelles circonstances les ceintures de sécurité peuvent être une cause de blessures et quelles mesures il y aurait lieu de prendre pour y remédier. A cet effet, on a examiné de près (DFJP, 1977), durant une année (en 1976), des accidents au

cours desquels des occupants d'automobiles attachés avaient été blessés gravement ou tués. L'étude a porté sur 410 personnes, dont 257 blessés et 153 tués. On a constaté à propos de 5 personnes que, si elles n'avaient pas été attachées, elles auraient probablement été blessées moins gravement. Les accidents de ces 5 personnes se sont déroulés dans des circonstances qui ne pourront pratiquement pas se renouveler, compte tenu des perfectionnements techniques (plus de ceintures à deux points d'ancrage, meilleure protection contre l'incendie). Calculé en fonction du nombre des personnes attachées victimes d'un accident en 1976, le risque d'être blessé plus gravement, dans un accident de la route, si l'on est attaché que si on ne l'est pas, est inférieur à 0,65 pour cent. Le rapport du groupe de travail indique notamment ce qui suit comme causes des blessures ou de la mort des autres victimes d'accidents: ceinture mal mise ou trop lâche; vitesse excessive et angle de choc néfaste; malgré le port de la ceinture, éjection de la voiture (ceinture à deux points d'ancrage, ceinture à trois points d'ancrage arrachée); surcharge des ceintures et passagers des sièges avant sous l'effet d'un passager non attaché projeté en avant depuis le siège arrière et défaut technique du système de ceinture. Pour améliorer l'effet protecteur des ceintures et atténuer les conséquences des accidents, le rapport recommande: de mieux tendre les ceintures, de disposer correctement leur ancrage, de contrôler régulièrement le système de ceinture, de corriger ce qui est saillant ou dur dans l'habitacle du véhicule (rembourrer le volant, le tableau de bord, etc.), assurer les passagers des sièges arrière et observer les limitations de vitesse.

3.2. Effet du port obligatoire

Tandis que le taux d'utilisation de la ceinture a baissé de plus en plus depuis l'abolition de fait du port obligatoire, le nombre des occupants d'automobiles blessés et tués augmente fortement (cf. tableaux 3 et 4). La figure 3 illustre cette corrélation en indiquant, pour la Suisse, le taux d'utilisation de la ceinture et le nombre des occupants de voitures de tourisme tués.

Les chiffres du tableau 5 permettent de réfuter la thèse prétendant que le port obligatoire de la ceinture incite les automobilistes à se comporter imprudemment à l'égard des piétons ainsi que des cyclistes et des cyclomotoristes. La comparaison du nombre des personnes blessées ou tuées avant, pendant et après la période du port obligatoire aboutit aux résultats suivants:

- De 1974/75 à 1976/77, le nombre des occupants d'automobiles blessés et tués a diminué de 7 pour cent (différence statistiquement significative).
- De 1976/77 à 1978/79, le nombre des occupants d'automobiles blessés et tués a augmenté de 16 pour cent (différence statistiquement significative).
- De 1974/75 à 1976/77, puis de 1976/77 à 1978/79, le nombre des piétons blessés et tués dans des collisions avec des voitures de tourisme a diminué (et non pas augmenté) respectivement de 12,6 et de 6,7 pour cent (différences statistiquement significatives).
- De 1974/75 à 1976/77, puis de 1976/77 à 1978/79, le nombre des cyclistes et des cyclomotoristes blessés et tués dans des collisions avec des voitures de tourisme a augmenté respectivement de 6,6 et de 1,8 pour cent (différences statistiquement significatives).

D'après la statistique suisse des accidents, il est faux de prétendre que l'introduction du port obligatoire de la ceinture a fait augmenter le nombre des accidents chez les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes.

Tableau 3: Occupants de voitures de tourisme tués et blessés et taux d'utilisation des ceintures depuis 1973

Année	Taux d'utilisation CH ¹		Occupants de voitures tués		Occupants de voitures blessés	
	Mai	Sept.	abs.	Ind.	abs.	Ind.
1973			561	100	15'790	100
74	28		515	92	15'052	95
75	31	46	508	91	14'330	91
76	84	83	443	79	12'716	81
77	81	60	528	94	14'716	93
78	47	46	515	92	16'050	102
79	41	38	569	101	15'876	101
80	35	..	(268 ²)	(106)

1) Données pondérées d'après le kilométrage parcouru

2) Premier semestre (par rapport au premier semestre de 1979, augmentation de 4,3 pour cent)

Tableau 4: Occupants de voitures de tourisme victimes d'accidents et taux d'utilisation des ceintures pendant la période du port obligatoire (1976 et 1977)

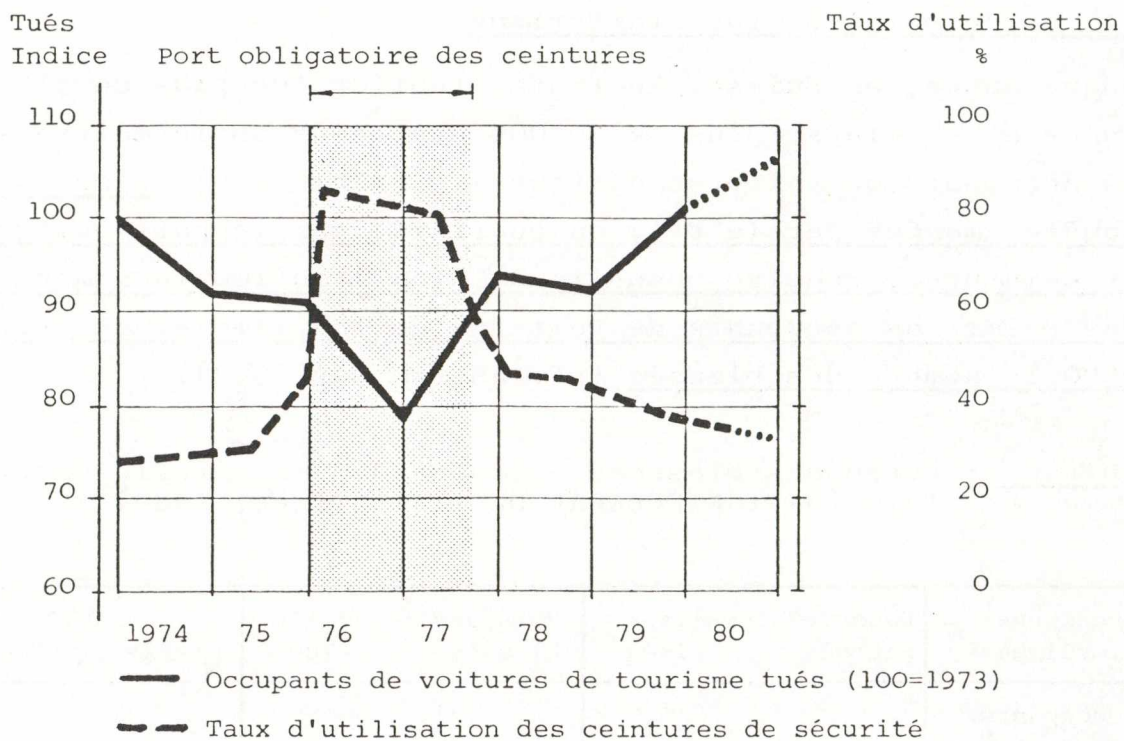
Région	Période	Taux d'uti- lisation	Occupants de voitures bles- sés ou tués	Différence en %
Suisse alémanique	1er semestre 1976	91	3796	
	1er semestre 1977	89	4143	+ 9%
	2e semestre 1976	91	4122	
	2e semestre 1977	69	5043	+ 22%
Suisse romande	1er semestre 1976	80	1972	
	1er semestre 1977	62	2318	+ 17%
	2e semestre 1976	68	2435	
	2e semestre 1977	37	2829	+ 16%

Tableau 5: Nombre des personnes blessées et tuées avant, pendant et après le port obligatoire de la ceinture

	P é r i o d e		
	avant (1974/75)	pendant (1976/77)*	après (1978/79)
	blessés + tués	blessés + tués	blessés + tués
Occupants d'automobiles	30'405	28'403	33'010
	- 6,6 %	+ 16,2 %	
Usagers impliqués dans des accidents de voitures de tourisme comme:			
piétons	7'485	6'544	6'106
	- 12,6 %	- 6,7 %	
cyclistes et cyclo- motoristes	9'135	9'736	9'915
	+ 6,6 %	+ 1,8 %	

* Arrêts du Tribunal fédéral: automne 1977

Figure 3: Occupants de voitures de tourisme tués et taux d'utilisation des ceintures de sécurité



Juillet 1977: dépôt de 96'000 signatures contre le port obligatoire de la ceinture

Automne 1977: arrêts du Tribunal fédéral abolissant pratiquement l'obligation de porter la ceinture

4. Nécessité de rendre obligatoire le port de la ceinture

4.1. ...du point de vue statistique

Chaque année, en Suisse, le trafic routier tue plus de 1'250 personnes et en blesse plus de 30'000 dont plus de la moitié sont des occupants de voitures de tourisme (tableau 6). D'après des enquêtes menées par le BPA, on pourrait, par le port obligatoire des ceintures, réduire annuellement d'environ 100 le nombre des tués parmi les occupants de voitures de tourisme et d'environ 2'500 le nombre des blessés (cf. aussi chap. 3.2).

Tableau 6: Personnes blessées et tuées dans le trafic routier en 1979 (OFFICE FEDERAL DE STATISTIQUE, 1980)

Personnes impliquées	Dans les localités		Hors des localités		Total	
	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués
- Occupants de voitures de tourisme	7'295	121	8'580	448	15'875	569
- Usagers de deux roues	8'611	150	2'607	164	11'218	314
- Piétons	3'873	254	369	67	4'242	321
- Autres personnes	456	21	649	43	1'105	64
Total	20'235	546	12'205	722	32'440	1'268

4.2. ...du point de vue psychologique

Etant donné la protection considérable que procure la ceinture de sécurité (la preuve en est donnée sous chap. 3 et 4.1) ainsi que la nécessité de réduire encore le grand nombre des accidents dont sont victimes les conducteurs de voitures de tourisme, il faut augmenter sensiblement le taux d'utilisation de la ceinture. La paresse, le manque d'égards et l'absence du sens de la responsabilité sont les motifs pour lesquels la ceinture est insuffisamment utilisée lorsque son port est facultatif. Compte tenu de cette situation, l'introduction du port obligatoire de la ceinture est une nécessité éthique pour protéger la vie!

Lors de plusieurs enquêtes sur des campagnes destinées à prévenir des accidents ainsi qu'au cours d'expériences faites à l'étranger, il est apparu nettement que tous les usagers de la route ne tiennent pas compte des recommandations concernant la prévention des accidents et sont conséquents au point de modifier leur comportement. Le taux d'utilisation de la ceinture selon la figure 2 démontre ce fait. Aussi, du point de vue de la psychologie de la circulation, il est conseillé de rendre obligatoires, autant que possible, les mesures importantes. Les avis que le BPA a recueillis à ce sujet prouvent que cela est légitime en ce qui concerne le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Il en ressort que la plupart des conducteurs interrogés sur des places de parc où ils étaient arrivés sans s'être attachés ont indiqué divers motifs à cela (cf. chap. 6.2), mais ont déclaré qu'ils étaient tout disposés à porter la ceinture si cela était rendu obligatoire. On a obtenu cette réponse-là également en Suisse romande et au Tessin! Considérée du point de vue psychologique, l'obligation de porter la ceinture n'impose qu'une contrainte légère mais nécessaire, qui facilite à l'utilisateur de la route la décision d'appliquer une mesure de protection qu'il affronte, au fond, positivement.

4.3. ...du point de vue juridique

Les effets favorables de la ceinture, mentionnés au chapitre 3, ne prennent toute leur importance que lorsqu'une sanction pénale menace ceux qui n'observent pas l'obligation de s'attacher. Il est vrai que plusieurs pays ont introduit le port obligatoire (cf. chap. 5), mais ne punissent pas ceux qui n'en tiennent pas compte. La mesure, dans ce cas, est à peine plus efficace que l'absence d'obligation et nettement plus inopérante qu'une prescription assortie de sanctions pénales.

Du point de vue pénal, lorsque des personnes impliquées dans un accident sont victimes de blessures à la tête ou tuées, il en résulte de graves conséquences pour le fautif. Il ne peut être indifférent à ce dernier d'être condamné pour homicide par négligence, pour lésions corporelles ou simplement pour avoir enfreint des règles de la circulation et causé des dommages matériels

(grandes différences dans la mesure de la peine). Par conséquent, tout conducteur devrait avoir un intérêt personnel d'assurer une meilleure protection à son passager ou aux personnes éventuellement impliquées dans la collision.

Du point de vue de la responsabilité civile, le port de la ceinture de sécurité peut également avoir des conséquences. L'obligation de réparer le dommage pourrait être restreinte par le juge, pour faute concomitante du lésé, lorsqu'il n'était pas attaché. En vertu de l'art. 18 de la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents (LAMA), le Tribunal fédéral des assurances a admis la pratique de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (CNA), pratique d'après laquelle les prestations assurées peuvent être réduites pour faute grave (de 10 pour cent, en général) si, avant l'accident, le conducteur n'avait pas attaché sa ceinture de sécurité alors qu'il aurait pu, en l'attachant, prévenir le dommage ou en atténuer les conséquences. Cette réduction peut, dans certains cas, s'élever à des dizaines de milliers de francs.

4.4. ...du point de vue économique

Un groupe interdisciplinaire de travail s'est livré, à la demande de l'Office fédéral de la police (DFJP, 1977), à une étude sur la réduction, au moyen des ceintures de sécurité dans les voitures de tourisme, des frais résultant d'accidents. D'après cette étude, le port obligatoire de la ceinture, intervenu le 1er janvier 1976, et la diminution de la gravité des accidents qui en est résultée, ont fait baisser de plus de 75 millions de francs, en 1976, les frais causés par des accidents. On compte que, si le port obligatoire de la ceinture est réintroduit, il provoquera une baisse des frais en question et que celle-ci sera de 80 à 100 millions de francs par rapport à l'année précédente. C'est là une somme que les citoyens devraient payer soit sous la forme de primes à l'assurance sur la responsabilité civile pour véhicules à moteur et à l'assurance en cas de maladie et d'accidents, soit sous forme d'impôts (dont l'Etat utiliserait le produit pour verser des subventions à des hôpitaux, des caisses-maladie et des organisations de sauvetage).

4.5. ...du point de vue technique

La proposition de remplacer l'obligation de porter une ceinture par celle de monter sur chaque véhicule une installation protectrice passive (exemples Airbag; ceintures qui se fixent automatiquement quand on ferme les portes d'une voiture et autres) est un expédient que l'on pourrait tout au plus prendre en considération à long terme. Il s'écoulerait au moins 10 à 15 ans avant que le degré d'équipement de ce système atteigne celui des ceintures (98 pour cent). D'autre part, cela entraînerait un surplus de dépenses qui, pour 2 millions de véhicules, atteindrait environ 800 millions de francs. Par conséquent, le port obligatoire est, aujourd'hui, le seul moyen qui permette de faire augmenter rapidement et considérablement le taux d'utilisation des ceintures de sécurité et de prévenir efficacement les lourdes conséquences des accidents.

5. Expériences faites à l'étranger

Il existe de par le monde 28 Etats, dont 20 en Europe, qui ont prescrit le port de la ceinture. Dans quelques-uns de ces pays, l'omission de porter la ceinture n'est pas punissable. Il est toutefois apparu que, dans ces Etats-là, l'obligation de s'attacher n'est pas suffisamment respectée, et on y étudie s'il ne serait pas opportun, finalement, de punir cette omission (cf. tableau 7). Les seuls Etats européens, à part la Suisse, qui ne prescrivent pas encore le port de la ceinture sont la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Italie, la Roumanie, l'Albanie et la Turquie.

Tableau 7: Taux d'utilisation de la ceinture dans des Etats ayant des législations différentes (PRI, 1979)

Etats où le port de la ceinture	Degré d'utilisation	
	dans les localités	hors des localités
n'est pas obligatoire: GB, USA	10 - 20 %	30 - 40 %
est obligatoire, mais où l'omission de la porter n'est pas punissable: A, D, N	15 - 36 %	40 - 63 %
est obligatoire et où l'omission de la porter est punissable: B, DK, L, NL, S	60 - 70 %	75 - 85 %
F (depuis le 1er oct. 1979, dans les localités également)		78 %

A l'étranger comme en Suisse, l'obligation légale de porter la ceinture est le seul moyen qui ait permis de faire augmenter sensiblement le taux d'utilisation. Preuve en soit que cette obligation a fait tripler le taux d'utilisation en Australie et en Nouvelle-Zélande, et même quadrupler au Danemark. La régression de la gravité des accidents a atteint les mêmes proportions. Le nombre des personnes tuées sur la route a diminué de 20 pour cent en Australie, de 26 pour cent en France et de 27 pour cent dans la République fédérale d'Allemagne.

D'après une enquête du COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE, il y a eu en France 1'806 tués, soit 2,32 pour cent, sur 77'899 conducteurs attachés victimes d'un accident, alors que sur 38'167 conducteurs non attachés victimes d'un accident, 1'828 ou 4,79 pour cent furent blessés mortellement (mortalité doublée)! Une autre enquête, également faite en France, a confirmé ce résultat (ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, 1979).

Selon des enquêtes menées en Allemagne, on pourrait prévenir 40 pour cent des blessures et 50 pour cent des cas mortels chez les conducteurs et passagers de voitures de tourisme grâce à la ceinture. L'étude se fonde sur une enquête effectuée par une grande association allemande de compagnies d'assurances portant sur 15'000 accidents de voitures de tourisme dans lesquels furent impliqués environ 28'000 véhicules transportant 46'000 passagers (HUK, 1974).

Pour celui qui n'attache pas la ceinture, le risque d'être tué dans un accident est 4,5 fois plus grand que s'il en portait une. Le danger d'être gravement blessé est même décuplé. Cela résulte d'un travail de recherche de l'Institut de médecine légale de l'Université de Munich (prof. SPANN), qui a été le premier à examiner systématiquement les effets de la ceinture de sécurité dans une région et dans un laps de temps déterminés. L'enquête a porté sur 2'400 personnes blessées et 220 personnes tuées dans des accidents d'auto. Le médecin qui a dirigé l'enquête estime que si tous les passagers avaient été attachés, 2'000 auraient été blessés moins gravement et 150 à 220 tués seraient encore en vie (FRANKFURTER ALLGEMEINE, n° 225 du 27.9.1979, p. 7).

La Division des accidents de la Clinique universitaire chirurgicale de Fribourg-en-Brisgau est en train de se livrer à une étude rétrospective sur les suites de blessures causées par des accidents de la route, dont voici les résultats provisoires:

- Les suites des blessures résultant d'accidents comparables étaient bien moins graves chez les personnes qui étaient attachées.

- Le port de la ceinture avait réduit de 30 à 70 pour cent les fractures du bassin, selon la place qu'occupaient les passagers.
- Grâce au port de la ceinture, les fractures du col du fémur étaient trois fois moins fréquentes.
- Le port de la ceinture avait fait diminuer de moitié environ les commotions cérébrales.
- Par suite du port de la ceinture, les blessures des parties molles étaient près de quatre fois plus rares.
- On n'a pas constaté de blessures causées par la ceinture de sécurité. En revanche, des gens qui ne portaient pas la ceinture ont été presque les seuls à être victimes de graves blessures de la région ventrale, des organes pectoraux et du cou.

Eu égard à ces circonstances, il n'est pas surprenant que des états étrangers qui ont prescrit de porter la ceinture de sécurité frappent d'une amende parfois sévère ceux qui n'observent pas cette obligation. C'est le cas dans les pays suivants:

Belgique	Fr. 100.-
Danemark	Fr. 33.-
Espagne	Fr. 50.-
France	Fr. 70.- et plus
Grèce	Fr. 45.-
Hongrie	Fr. 5.- à Fr. 250.-
Irlande	Fr. 75.- et plus
Luxembourg	Fr. 10.-
Norvège	Fr. 70.-
Pays-Bas	Fr. 40.- à Fr. 50.-
Portugal	Fr. 22.-
Suède	Fr. 60.-
Tchécoslovaquie	Fr. 6.-

En Suisse, en 1976/77 l'amende était de Fr. 20.-; ce montant restera à peu près le même si le projet de loi est accepté.

6. Attitude à l'égard du port obligatoire de la ceinture

6.1. Dans les organisations

Depuis le 1er janvier 1971, les sièges avant des voitures de tourisme doivent être équipés, en Suisse, de ceintures de sécurité. Pourtant, les recommandations diffusées dans la presse, à la radio et à la télévision n'ont pas réussi à faire augmenter suffisamment le nombre des gens qui utilisent la ceinture, ce qui amena le DFJP à engager une consultation, à la fin de 1972, sur le port obligatoire. L'idée de prescrire le port de la ceinture fut alors approuvée largement par les cantons et les associations routières, mais quelques-uns demandèrent que l'on résolve au préalable certains problèmes techniques et juridiques. Par la suite, un groupe de travail composé de représentants de l'Office fédéral de la police, de la branche automobile, des associations routières, de la Commission suisse pour les ceintures de sécurité d'automobiles et du BPA élucidèrent les difficultés techniques à tel point que l'on put envisager de prescrire le port de la ceinture. Aujourd'hui, presque tous les cantons, les partis politiques, les associations, les organisations professionnelles et les sociétés d'assurance sont partisans de l'obligation d'attacher la ceinture.

6.2. Dans le public

Abstraction faite d'un pourcentage très minime, presque tous les conducteurs de véhicules et pour ainsi dire tous les électeurs approuvent le port de la ceinture. Il est vrai que trop peu d'entre eux sont suffisamment renseignés sur les questions en la matière, de sorte que beaucoup n'ont pas d'opinion ferme ou sont presque indifférents quant au port obligatoire de la ceinture. Preuve en soit d'une part le taux d'utilisation de la ceinture et, d'autre part, les raisons que certains avancent pour ne pas la porter. Au cours d'une enquête ouverte en 1979 par le BPA, la plupart des conducteurs qui n'étaient pas attachés en ont donné les raisons que voici (classées d'après leur fréquence):

- ceinture pas nécessaire dans les localités,
- liberté individuelle,

- par commodité, parce que cela gêne,
- par oubli,
- montage défectueux, pas d'enrouleur,
- les ceintures sont dangereuses.

Ces réponses indiquent qu'il faut expliquer et faire admettre la nécessité de porter la ceinture. Il existe d'ailleurs de nombreuses raisons en faveur du port obligatoire (oubli, commodité).

Il s'est révélé nettement, au cours de l'enquête, que l'argument de la liberté individuelle en relation avec le port de la ceinture ne joue pas un grand rôle chez les Suisses alémaniques, tandis qu'environ 30 pour cent des Suisses romands et des Tessinois l'invoquent en premier lieu, pour ne pas s'attacher. Cet argument n'est pourtant qu'une mauvaise excuse: preuve en soit que, parmi ceux qui l'invoquent et que l'on interroge, beaucoup déclarent qu'ils s'attacheraient "sans protester" si c'était obligatoire.

Lors d'autres enquêtes, il s'est avéré à nouveau qu'environ 80 pour cent des automobilistes se considèrent comme étant des conducteurs d'une qualité supérieure à la moyenne. Compte tenu d'enquêtes faites par SLOVIC (1979), il y a lieu d'admettre que l'on juge les risques d'accidents surtout d'après la probabilité de les voir apparaître. La gravité des accidents ne joue qu'un rôle secondaire quant à la crainte d'en être victime. La plupart des conducteurs sont tellement sûrs de leurs capacités qu'ils ne croient pas à l'éventualité de l'accident. Comme ils ne se laissent guère impressionner non plus par la gravité des accidents, ils s'abstiennent d'attacher la ceinture, que d'ailleurs ils estiment superflue pour eux.

Durant la campagne en vue du vote, il faut tenir compte de tels phénomènes et, à cet effet, établir une corrélation réaliste entre un accident sans ceinture et ses conséquences (blessures à la tête, cécité, éjection de la voiture, etc.) et rappeler que les conducteurs ayant beaucoup de routine, de même que les coureurs (même dans le trafic quotidien) ont l'habitude de porter la ceinture et sont partisans du port obligatoire! Notons d'autre part que de nombreuses collisions sont causées par des tiers et que les victimes se trouvent exposées à des situations où elles sont impuissantes.

7. Réponses aux arguments des adversaires

7.1. La ceinture de sécurité dans les localités et sur les routes de montagne

D'après de nombreuses enquêtes menées en Suisse et à l'étranger, c'est lorsque la vitesse de choc est faible (mais suffisante pour que les occupants non attachés subissent de graves blessures), et par conséquent à l'intérieur des localités, que la ceinture de sécurité est le plus efficace. L'opinion que l'on pourrait, dans les localités, se garantir d'un choc en s'appuyant des mains, est contredit par le fait qu'à une vitesse de 40 km/h seulement, il faudrait résister pendant un instant à une pression de 2'000 kg. Or, aucun champion du monde d'haltérophilie n'en serait capable! Supposer que l'usage de la ceinture n'est pas indiqué en raison des nombreuses collisions latérales repose sur deux erreurs en matière de dynamique des accidents: il y a tout d'abord lieu de prendre en considération, dans le cas d'une collision latérale, non seulement le véhicule heurté sur un côté, mais aussi celui qui lui "rentre dedans". Pour les occupants de ce dernier véhicule, la situation est à peu près la même qu'en cas de collision frontale avec un véhicule immobile. Pour ceux du véhicule heurté latéralement, les ceintures de sécurité constituent aussi une protection non négligeable.

Il est faux de penser que sur les routes de montagne on ne risque pas une collision frontale à grande vitesse mais plutôt de dévaler dans un ravin et que, pour cette raison, les occupants attachés courent de plus grands dangers que ceux qui ne le sont pas. D'autre part, il ne faut pas se figurer qu'au dernier moment avant une chute on puisse sortir du véhicule sans se blesser. Au contraire, les personnes non attachées peuvent être projetées hors de la voiture, éventuellement écrasées par celle-ci, ou blessées par les heurts subis à l'intérieur de l'habitacle. Enfin, ceux qui croient que les collisions sur les routes de montagne ne sont pas dangereuses parce qu'on n'y circule pas vite se font des illusions. Même lorsque la voiture roule lentement, les occupants ne peuvent pas, par exemple, en s'appuyant sur les bras empêcher un choc (cf. chap. 3 et 7.2).

7.2. La ceinture de sécurité est-elle dangereuse?

Portée correctement, la ceinture traditionnelle à trois points d'ancrage, sans enrouleur automatique, protège autant qu'une ceinture pourvue d'un enrouleur. La ceinture à deux points d'ancrage, démodée, a presque disparu aujourd'hui (cf. fig. 1), et n'offre qu'une protection réduite, d'environ un tiers inférieure à celle de la ceinture à trois points d'ancrage.

Lorsqu'une auto prend feu (ce qui est rare de nos jours), la température et la fumée qui règnent à l'intérieur sont telles qu'on ne peut généralement pas y survivre plus d'une minute. C'est pourquoi il importe qu'immédiatement après le choc les occupants retrouvent leur liberté de mouvement et puissent sortir de l'auto par leurs propres moyens. Contrairement aux occupants non attachés, dont beaucoup perdent connaissance par suite du choc, ceux qui le sont réussissent à sortir de l'auto.

Dans quelques cas, le déblocage de la ceinture n'a pas fonctionné. On a largement remédié à cet inconvénient en munissant les ceintures d'un dispositif d'ouverture à pression. Au surplus, on trouve actuellement sur le marché des ceintures pourvues d'un mécanisme de déblocage automatique: environ 8 secondes après que la ceinture ait subi la tension qu'entraîne le choc, elle se détache d'elle-même. Cela en garantit la libération dans les situations critiques.

En cas de chute dans l'eau, les chances de survie de l'occupant de véhicule attaché sont plus grandes parce qu'il reste conscient malgré le choc au moment où l'auto touche l'eau, et peut se sauver avant qu'elle coule. Quand une auto tombe dans l'eau, dans la règle il se passe environ trois minutes avant qu'elle sombre.

La ceinture de sécurité empêche généralement d'être éjecté du véhicule. Le fait de rester dans la voiture décuple les chances de survie par rapport à celles des occupants éjectés. Il vaut mieux rester dans la voiture, qui est un abri, que d'être projeté sur la route ou sur un autre sol dur. De nombreux occupants de véhicules sont victimes de blessures mortelles à cause de la violence de leur chute, parce que leur propre véhicule ou un autre les a écrasés, ou bien sont tués par une voiture en train de ca-

poter, ou par des débris projetés çà et là. On connaît quelques cas où des personnes ont été projetées contre des obstacles très mous (un tas de foin, par exemple) et s'en sont tirées indemnes tandis que leur véhicule était complètement détruit. Cependant, ces cas-là sont tellement rares qu'on ne peut pas les invoquer comme arguments contre le port de la ceinture.

On a écrit beaucoup de choses à propos des lésions des vertèbres cervicales chez les porteurs de ceinture, mais en se référant dans la plupart des cas à des essais sur des cadavres. Au cours des études où l'analyse a porté sur des accidents réels dont les victimes portaient une ceinture de sécurité, on a rarement constaté de telles lésions. Les périodiques spécialisés insistent toujours sur le fait que les lésions graves des vertèbres cervicales apparaissent surtout chez les occupants non attachés par la ceinture. Il est cependant fréquent que des occupants qui s'étaient attachés se plaignent de douleurs dans la région du cou après une violente collision frontale. Plusieurs études signalent que "l'effet protecteur des ceintures de sécurité est particulièrement évident dans le domaine des lésions graves de la moëlle épinière". En Australie, la fréquence de ces lésions a diminué de 20 à 30 pour cent depuis que le port de la ceinture est obligatoire (Spinal Injuries Center Austin-Hospital, Australie).

Des blessures typiques provenant de la ceinture sont les contusions des parties molles dans la région que couvre la ceinture et parfois une fracture de côtes, d'une clavicule ou du sternum, des déchirures du foie, de la rate ou de l'intestin. Des analyses précises d'accidents faites par diverses équipes de chercheurs ont révélé que, si les victimes des lésions en question n'avaient pas été attachées, il aurait fallu s'attendre à ce que d'autres parties du corps soient atteintes de lésions d'un caractère différent et de blessures plus graves.

7.3. La ceinture de sécurité et les appuis-tête

Des enquêtes auxquelles on s'est livré en Suisse et à l'étranger prouvent que les ceintures de sécurité à trois points d'ancrage constituent - même en l'absence de tout dispositif supplémentaire

de sécurité, par exemple d'appui-tête - le meilleur moyen de protéger les occupants des voitures de tourisme en cas de collision (WALZ, 1972). Les appuis-tête sont moins un complément de la ceinture qu'un dispositif de sécurité spécial dont l'efficacité apparaît surtout en cas de collision par l'arrière (ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, 1979; WALZ, 1976).

7.4. La ceinture de sécurité et le droit à la liberté individuelle

Dans les discussions sur le port obligatoire de la ceinture, on entend affirmer que cette obligation constitue une restriction inadmissible de la liberté individuelle. Le Tribunal fédéral n'a rien dit à ce sujet dans ses arrêts abolissant en fait l'obligation de porter la ceinture. Il s'est borné à statuer sur la base juridique de l'ordonnance du Conseil fédéral. En revanche, la Commission européenne des droits de l'homme, à Strasbourg, a constaté, en se fondant sur une plainte émanant de la Belgique, qu'il existe déjà, dans de nombreux domaines concernant la vie, des prescriptions de sécurité incontestées, reconnues d'une manière générale et destinées à protéger la vie de l'individu. Or, les prescriptions sur le port de la ceinture font partie de cette catégorie de mesures et, par conséquent, ne constituent pas d'empiètement sur le domaine privé, c'est-à-dire sur la liberté individuelle. La Commission européenne des droits de l'homme a dit, dans sa décision, que prescrire le port de la ceinture est une mesure prise "dans l'intérêt public et pour protéger l'individu ou la société". Elle a ajouté que l'obligation dont il s'agit a été imposée dans l'intérêt public, notamment pour prévenir des risques parce que de nombreuses statistiques convaincantes ont prouvé son efficacité. La plainte a été rejetée pour cette raison (jugement du 13 décembre 1979).

Pendant que le conducteur circule - et il n'est soumis à l'obligation de porter la ceinture que durant ce temps-là - il concentre son attention sur les instruments de commande, sur les dispositifs avertisseurs et sur ce qui se passe sur la route, à tel point que la ceinture n'entrave pour ainsi dire aucun des mouvements auxquels il peut se livrer. L'empiètement quasi imperceptible sur la

liberté de mouvement, considérée comme un élément de la liberté individuelle, est toutefois pratiquement négligeable. Il convient, ici, de ne pas perdre de vue l'inégalité des différents éléments opposés.

Il existe un intérêt public à ce que l'on prévienne les accidents ou du moins qu'on en atténue les suites en portant la ceinture de sécurité. L'idée initiale tient au fait que le citoyen moyen n'est pas en mesure de supporter lui-même toutes les suites des accidents, notamment lorsqu'il s'agit de blessures graves ou de cas mortels. Il est aussi incapable de réparer les dommages qu'il cause à des tiers - ce qui a amené le législateur à prescrire de conclure une assurance sur la responsabilité civile - qu'incapable et peu disposé à supporter entièrement lui-même les dommages qui l'atteignent dans sa personne ou sa famille. La communauté participe de manières très diverses au paiement des dommages qu'il subit dans sa personne et aux conséquences économiques d'un accident ayant entraîné la mort d'un usager de la route.

Compte tenu de cette situation, l'atteinte à la liberté individuelle - atteinte qu'on peut tout au plus qualifier de très légère - est parfaitement justifiée comparativement à l'effet protecteur de la mesure en question. Du reste, la mobilité du conducteur ne pâtit nullement du port de la ceinture, cette dernière n'empêchant en rien de conduire une voiture. Par conséquent, les comparaisons que l'on fait avec les interdictions concernant la pratique du ski, la consommation de tabac, etc. sont donc inadmissibles (cf. aussi chap. 4.3).

7.5. La responsabilité de l'Etat en cas de blessures causées par la ceinture de sécurité

Au cours des débats parlementaires sur le port obligatoire de la ceinture, on s'est demandé s'il incombait à l'Etat d'indemniser les personnes ayant souffert de dommages dus à la ceinture de sécurité. Cette question a surtout caractère académique, car, en pratique, elle ne se pose guère. D'une part, bien rares sont les cas où une ceinture a blessé gravement celui qui la portait (cf. ch. 3.1); d'autre part, les dommages résultant d'un accident sont

ordinairement couverts par une assurance. On peut citer à ce propos l'assurance-accidents privée du blessé, l'assurance-responsabilité civile du détenteur du véhicule dans lequel se trouvait le passager ou encore l'assurance-responsabilité civile du détenteur du véhicule avec lequel il y a eu collision. De ce fait, il est superflu de discuter la responsabilité civile de l'Etat. Du reste, l'idée d'une telle responsabilité portant uniquement sur des dommages consistant en blessures causées par la ceinture devrait être rejetée pour des raisons politiques et juridiques. La question se poserait, à la rigueur, si toutes les personnes impliquées dans un accident de la circulation devaient être considérées comme fautives. Ce cas est aussi théorique que rare et peut à peine être appliqué dans la pratique. En outre, il ne pourrait se rapporter qu'au seul port de la ceinture.

7.6. La question du port obligatoire de la ceinture creuse-t-elle un fossé entre la Suisse alémanique et la Suisse romande?

L'argument selon lequel le port obligatoire de la ceinture élargit le fossé entre la Suisse alémanique et la Suisse romande est avancé de façon souvent bien exagérée. Le "fossé", s'il en existe un, ne résulte pas des débats concernant le port de la ceinture, mais s'y trouve (aussi) lié.

En Suisse romande, il y a aussi des partisans du port de la ceinture, et presque tous préconisent de le rendre obligatoire. La demande de référendum a eu moins de succès que ses auteurs ne l'espéraient. La Fédération romande des consommatrices s'est prononcée officiellement en faveur du port obligatoire. Au Conseil national et au Conseil des Etats, plusieurs Romands se sont exprimés dans le même sens et 9 parlementaires francophones ont signé la "motion Auer". On compte plusieurs Romands parmi les personnalités du Comité qui patronne le port de la ceinture. En France, pays vers lequel la Suisse romande est souvent orientée, la majorité du public est en faveur du port obligatoire (COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE, 1978).

7.7. La ceinture de sécurité est-elle gênante?

Aujourd'hui, plus de 98 pour cent des voitures de tourisme sont équipées de ceintures de sécurité, dont plus des deux tiers ont trois points d'ancrage et un enrouleur automatique (cf. figure 1). Celles-ci sont simples, d'un maniement facile, et garantissent un port correct. L'industrie automobile équipe aujourd'hui ses nouvelles voitures de ceintures automatiques pourvues d'un dispositif d'ouverture à pression bien visible et dont la commande est aisée. De plus, les ceintures à enrouleur automatique permettent au conducteur d'atteindre sans peine tous les instruments et les dispositifs se trouvant à l'intérieur de l'habitacle. Après un temps bref d'accoutumance, la ceinture ne gêne presque plus. En Suisse, toutes les ceintures de sécurité offertes sur le marché et montées dans les véhicules sont en outre testées aussi bien du point de vue statique que dynamique et répondent aux normes sévères internationales en la matière (prescriptions CEE). Des améliorations techniques sont naturellement possibles et doivent être appliquées.

7.8. La ceinture de sécurité incite-t-elle le conducteur à prendre des risques?

En Suisse, on n'a pas encore réussi à étayer la thèse selon laquelle le conducteur serait davantage disposé à prendre des risques avec que sans ceinture, parce que cet accessoire accroît son sentiment de sécurité (théorie de la compensation des risques). Personne n'a prouvé que, pendant la période où le port de la ceinture était obligatoire, la fréquence des accidents ait augmenté, ni que la circulation routière ait fait davantage de victimes parmi les piétons et les conducteurs de deux-roues, du fait que les automobilistes se seraient mis à conduire plus imprudemment (cf. tableau 5).

7.9. Les "experts" sont-ils d'accord entre eux?

Les milieux spécialisés de la recherche en matière d'accidents reconnaissent qu'il est impossible à une personne de porter seule un jugement compétent sur un accident. Pour obtenir des résultats probants, il faut le concours de plusieurs spécialistes qui peuvent

s'appuyer sur une documentation détaillée. Les équipes de chercheurs de Suisse et de l'étranger sont d'accord entre eux pour admettre l'effet protecteur de la ceinture. C'est une chose inadmissible que de comparer des études menées scientifiquement avec des descriptions dramatiques de cas isolés qui n'ont pas été l'objet d'une analyse détaillée. Les conclusions d'équipes de chercheurs travaillant sérieusement et formées de techniciens, d'ingénieurs, de médecins et de physiciens spécialisés ne souffrent aucune comparaison avec des opinions.

8. Questions d'assurances

8.1. CNA

Voir chap. 4.3. page 17

8.2. Assurance-accidents privée

Il n'existe encore, en matière d'assurance-accidents privée, aucune jurisprudence concernant la réduction des prestations pour cause de blessures dues à l'omission d'attacher la ceinture.

8.3. Assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur

L'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur indemnise notamment les dommages, causés aux personnes, que subissent les passagers d'un véhicule assuré, ou, en cas de collision, le conducteur et les passagers du véhicule que l'on a heurté. L'omission de porter la ceinture constitue une faute concomitante et peut justifier une réduction de l'indemnité prévue par le contrat d'assurance.

8.4. Assurance spéciale

Il serait superflu de conclure une assurance spéciale couvrant les frais de traitement des blessures causées par la ceinture, car les suites d'accidents sont couvertes, en règle générale, soit par l'assurance-accidents du blessé, par l'assurance-responsabilité civile du détenteur du véhicule, ou par l'assurance-responsabilité civile du (co)responsable de l'accident.

8.5. Primes d'assurance

Concernant l'évaluation des conséquences que le port obligatoire de la ceinture exercerait sur le montant des primes d'assurance, on en est réduit à des approximations. Des expériences datant de l'époque où ce port était obligatoire font constater une baisse des dommages-intérêts versés par les assurances-responsabilité civile pour véhicules à moteur et par les assurances-accidents. Le port obligatoire entraînera sans doute, tout au moins, une stabilisation du montant des primes. En matière d'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur, les économies que l'on réaliserait apparaîtraient subséquemment dans une calculation dont le résultat se répercuterait sur les montants des primes.

9. Votation populaire

La votation populaire sur l'art. 57 al. 5 LCR (et sur le paquet des mesures d'économie) aura lieu le 30 novembre 1980. Il suffira, pour que cette disposition passe, qu'elle soit acceptée par la majorité des votants (art. 15 de la loi fédérale du 17 décembre 1976 sur les droits politiques).

L'art. 57 al. 5 LCR, simple norme de compétence, donne au Conseil fédéral le pouvoir de prescrire le port de la ceinture. Pour le mettre en vigueur, le Conseil fédéral devra prendre un arrêté qu'il complètera en édictant des dispositions d'exécution. S'il est accepté, le port obligatoire de la ceinture pourrait être introduit, théoriquement, le 1er janvier 1981. Le port obligatoire du casque ne sera certainement pas décrété pour la même date que celui de la ceinture. Cette obligation n'est pas encore en discussion, pour le moment, en ce qui concerne les conducteurs de cyclomoteurs.

En cas d'acceptation de la loi, les dispositions d'exécution pourraient être fondées sur l'art. 3^a, jamais abrogé, de l'ordonnance concernant les règles de la circulation routière (OCR), qui définit l'obligation de porter la ceinture de sécurité.

10. Résumé et conclusions

Si le peuple accepte la revision de l'art. 57 al. 5 LCR, le Conseil fédéral disposera d'une base juridique solide pour prescrire le port de la ceinture de sécurité.

Prescrire le port de la ceinture se justifie:

- a) sur la base d'enquêtes en matière de dynamique des accidents et au point de vue médical:

Les équipes de recherche scientifique sont unanimes à admettre que l'utilisation de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage constitue, même en l'absence de toute installation complémentaire de sécurité, la mesure essentielle pour protéger les occupants des véhicules.

- b) par des analyses statistiques:

Les expériences faites au cours des années 1976 et 1977, où le port de la ceinture était obligatoire, prouvent que cette mesure est de nature à réduire le nombre des blessés et des tués parmi les occupants des voitures de tourisme. Par la réintroduction du port obligatoire de la ceinture, le nombre des personnes qui perdent la vie dans la circulation routière baisserait d'environ 100 par année.

- c) pour des motifs psychologiques:

Les expériences faites avant, pendant et après les années 1976 et 1977, où le port de la ceinture était obligatoire, démontrent qu'il est illusoire d'attendre un taux élevé d'utilisation de cet accessoire sur une base facultative. Même si la majorité des conducteurs sont partisans du port de la ceinture, ceux d'entre eux qui s'attachent spontanément sont relativement peu nombreux.

- d) pour des raisons d'économie nationale:

L'obligation de porter la ceinture soulagerait les hôpitaux, les centres de réhabilitation, la CNA, l'AI, l'AVS et d'autres sociétés d'assurances. Chaque année, la communauté profiterait des économies réalisées - au moins 80 à 100 millions de francs par an - et bien des souffrances lui seraient épargnées.

L'argument, selon lequel l'obligation de porter la ceinture res-

treindrait la liberté individuelle et doit, pour cette raison, être refusée, est non seulement problématique, mais encore insoutenable du point de vue éthique. Le port obligatoire ne peut, légalement, être qualifié d'atteinte à la liberté. La possibilité d'épargner, sur la route, la mort à une centaine d'occupants de voitures de tourisme, chaque année, vaut bien une légère restriction de la liberté, d'autant plus que cette restriction n'affecte en rien le but de l'automobiliste, sa mobilité. D'autre part, chacun a intérêt, en principe, à ce que tout le monde s'attache (chose impossible à obtenir sans une prescription légale) car, lorsqu'on est victime d'un accident par sa propre faute (ce qui peut arriver à n'importe qui), il ne peut pas être indifférent, du point de vue moral et pénal, que cet accident entraîne des dommages matériels, corporels ou éventuellement la mort.

D'après des enquêtes menées par le BPA ainsi qu'à l'étranger, réintroduire le port obligatoire de la ceinture aurait pour effet, chaque année, de réduire d'une centaine le nombre des occupants de voitures de tourisme tués sur la route, et d'environ 2'500 celui des blessés! C'est pourquoi l'acceptation de l'art. 57 al. 5 LCR, le 30 novembre 1980, est raisonnable non seulement du point de vue civique, mais constitue aussi un avantage personnel.

Sources

- ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT, Laboratoire de Physiologie et de Biomécanique et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, Hôpital Raymond Poincaré, Garches, Institut de Recherches Biomécaniques et Accidentologiques. La ceinture de sécurité, théorie, expérimentations, mesure de son efficacité sur 3'000 accidents réels, 1979
- BPA, Rapport annuel 1979, Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), Berne 1979
- COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE, Lettre de la sécurité routière, Paris 1978
- DFJP, Analyses des accidents par rapport aux ceintures de sécurité. Groupe de travail interdisciplinaire pour la mécanique des accidents, Université de Zurich, DFJP, Berne 1977
- HELL, K., Blessures d'occupants de voitures lors d'accidents de la circulation sans et avec port obligatoire de la ceinture de sécurité; Comparaison de 2 études d'une année chacune sur des accidents de voitures à l'intérieur des localités dans le canton de Bâle-Ville, 1977
- HUK, Fakten zu Unfallgeschehen und Fahrzeugsicherheit. HUK-Verband, Hamburg 1974
- OFFICE FEDERAL DE STATISTIQUE, inédit, Berne 1976
- PRI, Utilisation et effets de ceintures de sécurité dans 21 pays. La Prévention Routière Internationale, 1979, 1, 12f
- SLOVIC, D., FISCHHOFF, B. & LICHTENSTEIN, S., Accident probabilities and seat belts usage: a psychological perspective. Accidents Analysis and Prevention, 1978, 4, 281-85
- WALZ, F., Der Einfluss von Sitzgurten und Kopfstützen auf die Verletzungen von Autoinsassen. Diss., Juris, Zürich 1972
- WALZ, F., Rückhaltevorrichtungen für Frontpassagiere im PKW. Der Verkehrsunfall, 1976, 10/11

Documentation concernant les ceintures de sécurité

- Exposé-modèle
- Bref résumé des arguments
- Diapositives et transparents des tableaux et figures, extraits de la documentation, et autres illustrations
- Film: Sièges d'auto - Sièges éjectables (15 minutes)

Ce matériel documentaire peut être obtenu auprès du:

Comité suisse d'action en faveur du port des ceintures de sécurité,
case postale 2273, 3001 Berne, téléphone 031 / 25 44 14.

D'autres films sont à disposition auprès du:

Touring Club Suisse, Service Cinéma-photos-films, rue Pierre-Fatio 9,
1211 Genève 3, téléphone 022 / 36 60 00.

