

COMITE REFERENDAIRE

CONTRE LE PORT OBLIGATOIRE

DE LA CEINTURE DE SECURITE

ARGUMENTS

CONTRE

L'OBLIGATION

REPERTOIRE

=====

Suivent dans l'ordre :

1. Rapport juridique de Me Jean Gay, Martigny
2. Index
3. Rapport médical du Dr Bernard Morand, chirurgien, Sion
4. Notice du Président du Comité national de Soutien,
Me Pierre de Chastonay, Conseiller national, Sierre
5. Notice du Professeur Aloys Werner, Médecin Chef de la Clinique
Universitaire de Neurochirurgie, Genève
6. Résumé de nos arguments
7. Liste des membres du Comité national de Soutien

RAPPORT CONTRE LE PORT OBLIGATOIRE DE LA CEINTURE DE SECURITE

1. Exposé préliminaire

Le présent rapport, qui se veut objectif et dénué de toute passion, n'a d'autre but que de permettre aux lecteurs de compléter leur information sur un projet de loi contesté par une large catégorie de la population.

Les auteurs ont choisi de limiter leur propos à quelques aspects essentiels du problème et de n'exposer que brièvement leurs arguments. Le lecteur voudra bien se référer également à l'index faisant suite au présent rapport qui précise les sources de cet exposé.

Précisons enfin que ces quelques lignes ne se veulent pas un réquisitoire contre la ceinture de sécurité en tant que telle, mais bien un plaidoyer en faveur de la liberté et du libre arbitre de chacun face à un instrument contraignant aux yeux de certains et dont la fiabilité est loin d'être absolue.

2. Arguments Juridiques

Contester le port obligatoire de la ceinture de sécurité, c'est inéluctablement parler du problème de la liberté individuelle.

Il convient de rappeler à ce propos, comme l'a fait le Conseiller National Gautier (1), que l'introduction d'une telle disposition dans notre législation consisterait et ce, à notre connaissance, pour la première fois dans notre histoire, à admettre le bienfondé d'une mesure coercitive dont le seul but est de protéger, non pas les tiers, mais le sujet même de cette mesure.

Nous nous abstiendrons de prendre position face à la querelle d'éminents juristes. Notons simplement que certains de ceux-ci assimilent une telle obligation à une violation manifeste de la Constitution Fédérale et regrettons que le Tribunal Fédéral n'ait pas tranché ce problème dans le cadre du recours de droit public dont il avait été saisi en 1977.

Le problème essentiel est à notre sens moins académique, la réponse plus pragmatique. Si la question peut être laissée ouverte de permettre à l'Autorité de limiter le libre arbitre d'un individu, dans le seul et unique intérêt de ce dernier, il est en revanche insupportable et inacceptable de tolérer cette restriction lorsqu'elle n'est pas accompagnée de toutes les garanties d'innocuité.

Or, tel est, exactement, le cas d'espèce, comme l'admet, au demeurant, le Conseil Fédéral (2).

Si la ceinture de sécurité, dans certains cas, se révèle bénéfique, il est des accidents où ce même accessoire, non seulement n'est d'aucune utilité, mais provoque des lésions et tue.

(1) 76308 Interpellation Gautier du 1er mars 1976

(2) 79001 Message du Conseil Fédéral concernant la modification de la loi sur la circulation routière, page 22.

- Rapport d'accompagnement du 22 mars 1976 pour la procédure de consultation, pages 6, 12 et 13.

Aucune décision administrative, aucun acte gouvernemental ne peut, dans ces conditions, se substituer au libre arbitre de chacun.

Dans ces conditions toujours, il est faux, voire même monstrueux, de prétendre, comme le fait le Conseil Fédéral, que l'atteinte à la liberté est "minime" (3). Face à un instrument de retenue parfaitement fiable dans tous les cas, nous serions prêts, sinon à partager ce point de vue, tout au moins à l'accepter. Les gênes et restrictions de toutes sortes, psychologiques et physiologiques, engendrées par cet instrument n'auraient certes alors que peu de poids face à un accessoire parfait.

Il est cependant illusoire, à l'heure actuelle, de raisonner ainsi. La ceinture de sécurité peut tuer, notamment dans certaines catégories d'accidents (feu, montagne, chute dans un cours d'eau). Obliger, dans ces conditions, un citoyen à porter un accessoire, alors même qu'il peut, légitimement, justement craindre ce genre d'accident, est, nous le répétons, parfaitement inadmissible et indigne d'une démocratie.

nous voudrions, en terminant ce chapitre, brièvement réfuter l'argument majeur du Conseil Fédéral : la réduction des coûts sociaux qu'engendrerait, selon notre exécutif, le port obligatoire de la ceinture de sécurité (4).

Cette argumentation qui au demeurant, n'est nullement confirmée par les statistiques (5) équivaut à mettre le doigt dans un engrenage fatal. A quand l'interdiction de la pratique du ski ou du football - dont on connaît aussi la cherté sociale - à toute personne ne possédant pas un minimum de qualités athlétiques ? A quand également l'interdiction du tabac et de la consommation des boissons alcooliques ?

(3) 79001 Message du Conseil Fédéral concernant la modification de la loi sur la circulation routière, page 22.

(4) idem (3) mais page 29.

(5) Cf chapitre III de notre mémoire.

3. Arguments statistiques

Nous nous garderons bien, arrivés à ce point de notre exposé, de tirer des conclusions hâtives, même si, et nous le savons, la réciprocité ne nous sera pas accordée par les partisans de l'obligation.

Il est néanmoins intéressant et étonnant, de consulter les statistiques mondiales des accidents de la route (6). Tous les pays cités voient le nombre de leurs victimes routières diminuer et ce, dans des proportions quasi identiques, alors même que tous lesdits pays ne connaissent pas, et de loin, le port obligatoire de la ceinture. Le tableau comparatif ci-après met en parallèle la France, dont le port est obligatoire depuis le 1er juillet 1973 et l'Italie, où la liberté règne encore à l'heure actuelle.

Nombre d'accidents corporels		+	Blessés Totaux		+	Morts		+
		-			-			-
FRANCE								
1973	261'212		366'310			15'469		
1974	251'378	- 3,76 %	344'320	- 6 %		13'327	- 13,84 %	
1975	258'201	- 1,15 %	353'059	- 3,61 %		13'170	- 14,86 %	
1976	261'275	+ 0,02 %	357'451	- 2,41 %		13'787	- 10,88 %	
1977	257'698	- 1,34 %	354'905	- 3,11 %		13'104	- 15,28 %	
1978	247'785	- 5,15 %	338'514	- 7,59 %		12'137	- 21,54 %	
1979	253'208	- 3,07 %	347'918	- 5,03 %		12'480	- 19,33 %	
ITALIE								
1973	196'352		265'534			10'728		
1974	175'126	- 10,81 %	234'253	- 11,78 %		9'597	- 10,54 %	
1975	168'383	- 14,24 %	229'898	- 13,42 %		9'511	- 11,34 %	
1976	160'730	- 18,14 %	217'976	- 17,91 %		8'927	- 16,78 %	
1977	155'123	- 21,07 %	209'354	- 21,16 %		8'221	- 23,37 %	
1978	152'953	- 22,11 %	207'550	- 21,84 %		7'965	- 25,76 %	
1979	non encore publiées							

N.B. : ANNEE DE REFERENCE 1973

(6) Statistiques routières mondiales 1980 éditées par la Fédération routière Internationale, page 110 - 111.

Comme déjà précisé, notre pays a connu "l'obligation" du 1er janvier 1976 au 2 septembre 1977. Voici les statistiques de ces deux années (7).

	<u>Blessés</u>	<u>Tués</u>
1er semestre 1976	13'275	539
2ème semestre 1976	<u>15'503</u>	<u>649</u>
TOTAL	28'778	1'188
1er semestre 1977	14'271	533
2ème semestre 1977	<u>16'935</u>	<u>769</u>
TOTAL	31'206 + 8,4 %	1'302 + 9,5 %

Notons qu'il est parfaitement faux de prétendre comme le fait, (semble-t-il à la suite d'une seule mauvaise interprétation), le BPA (8), que l'augmentation du nombre des accidents en 1977 par rapport à 1976 n'est "due qu'à la suppression de l'obligation durant le 2ème semestre 1977". En voici brièvement la preuve fondée sur les propres chiffres du Bureau de la Prévention des Accidents (9).

BLESSES

1er semestre 1976	13'275	
2ème semestre 1976	15'503	Augmentation = + 16,78 %
1er semestre 1977	14'271	
2ème semestre 1977	16'935	Augmentation = + 18,66 %

Quant aux chiffres "post-obligation", ils ne permettent pas, et de loin, de tirer une quelconque conclusion en faveur de la réintroduction de la mesure coercitive.

En voici, à nouveau brièvement, la teneur : (9 bis)

<u>tués</u>	<u>totaux</u>	Augmentation-diminution
1977	1302	-
1978	1268	- 2,62 %
1979	1268	- 2,62 %
<u>blessés</u>	<u>totaux</u>	
1977	31'206	-
1978	32'305	+ 3,52 %
1979	32'440	+ 3,95 %

Notons à cet égard que les premiers calculs pour 1980 (premier semestre) laissent apparaître, une fois encore alors que l'obligation n'est plus en vigueur, une forte diminution tant du nombre de morts (moins 20 par rapport au 1er

(7) Rapport annuel du BPA 1977, page 18

(8) Rapport annuel du BPA 1977, page 3

(9) Rapport annuel du BPA 1977, page 18

(9 bis) Office fédéral de la statistique, statistiques 1980 : page 22

semestre 1979) que du nombre de blessés (moins 525 par rapport au 1er semestre 1979) (9 ter.).

Les tableaux suivants portent sur le Valais (10) et sur notre voisin, le canton de Vaud (11). Ils ne sauraient certes à eux seuls apporter la preuve absolue de l'inanité du projet du Conseil Fédéral, mais ils nous apparaissent néanmoins également révélateurs.

<u>VAUD</u>	Morts en automobiles	1977	:	88		
		1978	:	55	=	- 37,5 %
		1979	:	63	=	- 28,4 %
	Blessés en auto.	1977	:	2'498		
		1978	:	2'571	=	+ 2,92 %
		1979	:	2'441	=	- 2,29 %
<u>VALAIS</u>	Morts en automobiles	1977	:	52		
		1978	:	40	=	- 23,07 %
		1979	:	53	=	+ 1,92 %
	Blessés en auto.	1977	:	1'316		
		1978	:	1'342	=	+ 1,97 %
		1979	:	1'468	=	+ 11,55 %

Il est donc, en conclusion, impossible de prétendre en l'état actuel de nos connaissances statistiques que la réintroduction du port obligatoire aurait, nécessairement, un effet favorable. Parler d'un "gain" annuel de 100 morts et de 2'500 blessés (12 bis) relève de l'utopie pure et simple.

De telles affirmations démagogiques ne sont en fait que passionnelles.

(9 ter.) Office fédéral de la statistique, communiqué de presse 08.80

(10) Statistique des accidents de la circulation routière, établie par le bureau de la circulation de la Police Cantonale Valaisanne.

(11) Statistique des accidents de la circulation routière, établie par la Gendarmerie du Canton de Vaud.

(12) Lettre du 24 janvier 1979 du secrétaire général de la Prévention Routière Française, adressée à un Membre du Gouvernement Français.

(12 bis) Comité Suisse d'Action en faveur du port des ceintures de sécurité.

4. arguments Techniques

L'administration centrale de l'Automobile Club Suisse s'est, lors de la procédure de consultation, prononcée en faveur du port obligatoire, sous réserve que certains perfectionnements techniques soient apportés aux systèmes de ceintures et sous réserve également que l'introduction du port obligatoire soit bien préparée.

Il est incontestable que ces réserves, émanant d'un Club dont la compétence technique est unanimement appréciée, sont parfaitement pertinentes. Force est cependant de constater que le Conseil Fédéral n'en a nullement tenu compte.

La mesure proposée aujourd'hui aux Chambres Fédérales est en effet prématurée et lacunaire; elle méconnaît au surplus des problèmes fondamentaux.

Le Conseil Fédéral admet lui-même (13) que 5 % des véhicules en circulation ne sont, à ce jour, pas munis de ceintures de sécurité, que 6 % ne connaissent que des ceintures à deux points d'ancrage et enfin, que pas moins du 30 % ne disposent d'aucun système d'enrouleur automatique. Rien n'est prévu pour rendre attentifs les conducteurs de tels véhicules que la ceinture, non ajustée, est éminemment dangereuse (14).

Aucune disposition de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers ne prévoit, par ailleurs, une normalisation des systèmes de fermeture et d'ouverture des ceintures; l'article 23 bis de dite ordonnance se bornant à admettre "toute ceinture à 3 points d'ancrage".

(13) 79001 Message du Conseil Fédéral concernant la modification de la loi sur la circulation routière, page 20.

(14) Actes du xxxvème Congrès International de langue française, de médecine légale et de médecine sociale, Dijon 11 à 14 mai 1977.

(17) suite

- bourg et Genève se sont quant à eux prononcés contre l'obligation à l'intérieur des localités et l'administration cantonale de l'ACS pour l'obligation mais à certaines conditions, non réalisées à ce jour (cf chapitre III page 6).

INDEX

- 1) Port obligatoire des ceintures de sécurité, rapport d'accompagnement du 22 mars 1978 pour la procédure de consultation.
- 2) Lettre d'accompagnement du département fédéral de Justice et Police du 22 mars 1978.
- 3) Message du Conseil Fédéral concernant la modification de la loi sur la circulation routière du 17 janvier 1979.
- 4) Conseil National : Interpellation Gautier du 1er mars 1976 : "Ceinture de sécurité, obligation".
- 5) Prise de position du Conseil d'Etat du Canton du Valais du 21 juin 1978.
- 6) Mémoire non daté adressé au Département Fédéral de Justice et Police par la Fédération Suisse des Associations contre les Abus Technocratiques.
- 7) Arrêt du Tribunal Fédéral des Assurances du 8 mars 1978. R.O. 104 V, page 36 et suivantes.
- 8) Pierre-Bernard PETITAT, travail de licence : "L'Obligation du port de la ceinture de sécurité est-elle compatible avec la liberté personnelle ?"
- 9) D. KAPPEZER : la protection contre soi-même. Mélange offerts à la Société Suisse des Juristes, 1976.
- 10) P. MOOR : avis de droit donné à l'Association contre les Abus Technocratiques sur la légalité du port obligatoire de la ceinture de sécurité, 1976.
- 11) C.A. MORAND : le cadre constitutionnel de l'obligation du port de la ceinture de sécurité. CETEL 1977.
- 12) Jérôme SPYCHET : "La ceinture qui tue" Productions de Paris, NOE, Ed. Pierre Belfont.
- 13) "Décapitation causée par de mauvaises ceintures de sécurité", article de K. Bierway cité par M. Spychet, in op. cit, page 89.
- 14) Circulaire "Unipressdienst" du 9.12.1975 : "Portez correctement vos ceintures de sécurité" (Avertissement des Instituts médico-légaux de Suisse).
- 15) Jérôme SPYCHET : "Le point sur la ceinture dite de sécurité" 1978 : Démosthène Communications.
- 16) Rapports annuels du BPA.
- 17) Police Cantonale Valaisanne : Statistiques des accidents de la circulation routière.

- 18) Gendarmerie Vaudoise : Statistique des accidents de la circulation routière.
- 19) Fédération Routière Internationale : Statistiques routières mondiales.
- 20) Statistiques françaises publiées par SETRA (ministère des transports)
- 21) Lettre de la prévention routière du 24 janvier 1979 au ministère des transports.
- 22) Thèse du Dr Jean-Gabriel Jacques AUBIJOUX, faculté de médecine de Clermont (F), soutenue le 18 septembre 1973 : "Contribution à l'Etude des lésions traumatiques liées à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les accidents d'automobile".
- 23) A. WERNER : A propos des accidents d'automobiles et des ceintures de sécurité, Médecine et Hygiène No. 1075; 1973.
- 24) Actes du XXXVème Congrès International de Langue Française, de Médecine Légale et de Médecine Sociale, Dijon 11 - 14 mai 1977.
Bilan du port obligatoire de la ceinture de sécurité.
- 25) Association Lyonnaise de Médecine Légale, journée du 10 avril 1979 :
"Les problèmes posés par la ceinture de sécurité".

BREVE NOTICE MEDICALE

1. Que se passe-t-il lors d'un arrêt brutal (collision etc.) ?

L'énergie cinétique (vitesse) se transforme en masse (grossièrement, poids).
Ce facteur dit de décélération (g) est proportionnel à la vitesse :

$$\text{à } 50 \text{ km/h} \quad g = 32$$

donc un homme de 70 kg "pèse" 2240 kg/à 100 km/h, $g = 118$ soit 8960 kg.
Non seulement, le corps en entier, mais les organes individuels !!

Ainsi le cerveau 1200 gr à 50 km/h "pèse" 38,4 kg. De même le foie qui de 1500 gr passe à 48 kg ! Que dire alors de la matrice d'une femme enceinte ?
Comme le voyageur assis dans le train "continue d'avancer" lors de l'arrêt brutal du véhicule, ainsi les organes individuels, mobiles, continuent le mouvement sur 2 à 3 cm, ce qui est suffisant avec leur énorme poids pour autant que le corps soit amarré, fixé, ce qui est le cas lors du port d'une ceinture, pour arracher les éléments d'insertion et d'entraîner ainsi des hémorragies mortelles.

2. Expérimentation animale.

Elle a été réalisée aux U.S.A.

Des singes assis dans une voiture automobile ont tous succombé à 85 km/h quand ils sont retenus par des ceintures. Cause de la mort : graves lésions hémorragiques internes déterminées par le mécanisme évoqué ci-dessus.

3. Le XXXVème congrès international de langue française de médecine légale et de médecine sociale (Dijon 1977) s'est consacré au bilan de la ceinture.

Citons entre autres, les Prof. Piganiol et Desflamieux : "La ceinture est-elle dangereuse ? Certainement, puisqu'elle est capable d'entraîner par elle-même des lésions, d'en augmenter la fréquence et parfois la gravité et

même, dans certains cas, d'être responsable de la mort".

Au niveau cervical tout d'abord. "Si l'on compare la fréquence et la gravité des lésions observées, on constate que la répartition des lésions se fait à peu près de façon homogène, que l'on soit ceinturé ou non... Mais surtout, on constate que la gravité est identique, sinon augmentée chez les ceinturés. Aloys Werner, chef du service de neurochirurgie de l'hôpital de Genève, a vu également le nombre et la gravité des lésions du rachis cervical se multiplier dans son service depuis le port obligatoire de la ceinture, et a dénoncé le bluff du petit clic..."

En ce qui concerne la seconde partie de leur étude, soit le bassin, les deux médecins français notent que "Les résultats ne paraissent pas plus probants". Ils soulignent notamment "l'effet des collisions latérales pour le passager avant, qui ne peut plus fuir devant l'onde de choc venant de sa droite"...

"La ceinture, au-dessus d'un certain seuil de vitesse, ne peut plus être efficace, car elle n'évite pas l'écrasement des hémisphères cérébraux sur l'arête tranchante de la petite aile du sphénoïde et, d'une manière générale, sur la paroi interne de la voûte du crâne. Elle ne peut éviter non plus le mouvement de fléau cervical dont nous connaissons la gravité".

Prof. Sicard : "Je dois dire mon étonnement, en voyant que les traumatismes crâniens et crânio-cérébraux sont à peu près égaux chez les ceinturés et chez les non-ceinturés, alors que la ceinture est faite, précisément pour éviter la projection de la tête sur le pare-brise". Si la ceinture évite bien la projection de la tête sur le pare-brise et, par conséquent, le traumatisme crânio-cervical du crâne direct que l'on enregistre chez les non-ceinturés, la ceinture n'évite pas le traumatisme indirect; c'est-à-dire la projection du cerveau à l'intérieur de la boîte crânienne. Je dirais même qu'elle exagère ce phénomène de décélération, ce qui explique des lésions de commotions cérébrales qui peuvent être graves".

Cela est dû au phénomène de décélération tel que nous l'avons relevé sous (1).

Prof. Fourrier-Aubijoux : "... la présence des sangles ne fait qu'augmenter les forces mises en jeu au cours de l'accident au moment de la décélération; d'où des délabrements profonds au niveau des vaisseaux et des organes pleins." Les auteurs de l'étude précisent à ce propos : "Au niveau des vaisseaux, ce seront des étirements des couches musculaires et élastiques, pouvant donner naissance ultérieurement à des anévrismes. Au niveau des organes pleins, comme le foie, la rate ou le coeur par exemple, les ruptures, qui ne résultent pas d'une plaie pénétrante comme c'était en général le cas avant l'utilisation des ceintures, respectent la capsule ou les séreuses, donnant ainsi lieu à des hémorragies intra-capsulaires, lentes et donc de diagnostic tardif.

Cette latence, de quelques heures ou quelques jours au plus pour les organes pleins, quelques mois à quelques années ! pour la constitution et la rupture d'anévrisme".

Prof. Carreras : "... C'est-à-dire que le foie, le plus lourd de nos organes (il est plus pesant que le cerveau), pratiquement suspendu par son appareil ligamenteux, se déplace extrêmement facilement sous l'effet des forces de décélération. Certes, les autres organes abdominaux sont soumis aux mêmes forces, mais dans une mesure plus faible du fait de leur moindre poids."

C'est ainsi que le Dr Carreras a établi une statistique des lésions hépatiques dans la province de Cadix, notant que ces lésions - qui peuvent aller jusqu'à l'éclatement du foie - se retrouvent à une fréquence identique selon que les victimes étaient attachées ou non, ou que leur ceinture était à deux ou trois points d'ancrage.

Prof. Piganiol : "... alors que des automobilistes ont brûlé dans leur véhicule, attachés par leur ceinture, cela m'apparaît insupportable, quel que soit le nombre de victimes sauvées par la ceinture."

4. Thèse Zollinger 1978, prix A.C.S. 1979, pour un travail médical en rapport avec la circulation / Rédigée chez le Prof. Walz !!! à Zurich.

Analyse complète (bio-mécanique etc.) de 400 cas. Résultats :

185 cas, porteurs de la ceinture, vraisemblablement protégés;

183 cas, porteurs de la ceinture, n'en ont pas profité, puisqu'ils présentent les mêmes lésions que les non-ceinturés.

Ceinture donc inefficace (déformation de l'habitacle etc);

27 cas, porteurs de la ceinture, n'en profitent pas, au contraire, la ceinture ayant déterminé indirectement des lésions abdominales et thoraciques ainsi que des lésions vertébrales;

5 cas, porteurs de la ceinture, ont eu des lésions graves qu'ils n'auraient pas présentées si non-porteurs.

Ainsi 185 personnes "profitent" vraisemblablement de la ceinture, mais 215 personnes n'en tirent aucun avantage, voire même présentent des lésions aggravées ou déterminées par le port d'une ceinture.

Notez enfin le rapport d'expertise sur la catastrophe de Funchal du 18.12. 1977 : "Les personnes manquantes ont coulé n'ayant pas réussi à ouvrir leur ceinture de sécurité !!!"

5. Le port de la ceinture est-il donc justifié ?

Du point de vue médical, la mesure doit être opportune c'est-à-dire éviter l'écrasement de la cage thoracique par le volant et le choc frontal contre le pare-brise.

Avec l'hypothèse d'une ceinture, il faut

- une ceinture parfaitement conçue, parfaitement adaptée;
- une carrosserie résistant totalement aux chocs;
- un véhicule à l'abri de tout embrasement (voir accident au Bois-Noir du 10.6.1979).

Or, aucune de ces conditions n'est remplie !

La mesure est donc inopportune.

6. Y a-t-il une mesure possible pour diminuer les conséquences des accidents ?

Ouf. C'est le sac gonflable (air-bag) connu depuis plus de 10 ans ! Déjà montés, si l'on en croit Douglas W. Toms, chef de la sécurité auto des U.S.A. sur des "coccinelles" VW ! Et ce dernier d'ajouter : "Je sais bien, naturellement, que les coussins d'air ne sont pas très appréciés des stylistes, qui désireraient revenir aux décorations en bois ou chromées, afin d'améliorer l'aspect intérieur de leurs véhicules. Bien, pourquoi pas ?"

D'ailleurs, l'expérimentation animale (voir sous 2) démontre que les mêmes singes résistent à des vitesses d'impact de 193 km/h. lorsqu'ils sont protégés par les coussins.

7. Comment expliquer certains travaux concluant à 100 % l'efficacité de la ceinture ?

L'acharnement émotionnel et passionnel de certains auteurs enlèvent toute crédibilité à leurs conclusions tant leur fanatisme est hautement suspect.

D'ailleurs, c'est le ton objectif du travail Zollinger qui a permis de lui adresser le prix A.C.S. 1979.

8. Le refus du port de la ceinture, sans aucune répercussion possible sur la vie et la santé de tiers, peut être sanctionné par l'Etat totalitaire. Il ne saurait l'être par un Etat qui a l'ambition d'apparaître comme "libéral" (Prof. Morange, Caën, 23.2.1977).

Du point médical et politique, on ne saurait par une disposition légale obliger l'utilisation et le port d'un élément souvent inutile, mais parfois aussi très dangereux, voire mortel pour soi ! Il est du devoir du gouvernement de promouvoir des mesures de sécurité sans désavantage mortel : le sac gonflable remplit ce but.

Il faut donc médicalement parlant proposer comme mesure de sécurité le sac d'air et renoncer définitivement à la ceinture de quelque modèle qu'elle soit. C'est un devoir politique que d'apporter au citoyen la solution qui existe et qui est malheureusement "ignorée".

NON A L'OBLIGATION DU PORT DE LA CEINTURE

Il faut relever d'emblée que la question de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ne constitue pas pour les partis politiques, comme pour leurs adhérents, un sujet fondamental de doctrine à propos duquel ceux qui ne partageraient pas les vues de l'opinion dominante seraient voués aux gémonies, plus simplement condamnés à ... la boucler, condamnés au silence.

Elle constitue bien plus un vaste sujet de discussion qui a fait naître une situation fort controversée puisqu'ils sont plus de 92'000 en définitive ceux qui, en Suisse romande, alémanique ou italienne ont signé le référendum contre l'article 57, 5ème alinéa de la loi fédérale sur la circulation routière instituant que le Conseil Fédéral peut prescrire "que les occupants de voitures automobiles utilisent des dispositifs de retenues (ceinture de sécurité ou systèmes analogues)".

Ainsi, c'est au peuple suisse qu'il incombera de trancher en fin novembre prochain la question de savoir si le port de la ceinture sera rendu obligatoire ou non.

Pour notre part, nous n'avons jamais caché notre opposition à l'obligation que le nouvel article de loi entend imposer aux automobilistes en matière de dispositifs de retenue.

En effet, nous estimons que l'individu, dans notre Etat, doit et peut encore prendre un certain nombre de risques sans qu'on lui impose constamment une restriction, voire une interdiction ou encore une obligation.

On a relevé que le port de la ceinture constituait pour l'automobiliste ou pour son passager une protection évitant des lésions plus graves, voire la mort.

Si nous voulons bien donner crédit aux statistiques publiées à ce propos, nous noterons aussi que dans certains cas le port de la ceinture a entraîné des conséquences dommageables plus graves.

En définitive, la question n'est pas de savoir si l'obligation du port de la ceinture diminuera le nombre d'accidents graves ou mortels : si l'on devait en effet s'appesantir sur ce seul critère, l'on devrait en toute logique interdire toute activité humaine comportant et créant des risques supplémentaires.

Ainsi la pratique du ski, de l'alpinisme, la nage, le vol delta sont des activités sportives qui, chaque année, apportent leur contingent de morts et de blessés graves, accidents qui coûtent fort cher à la société.

Pense-t-on, dès lors, interdire ces activités au nom d'une société policée qui entend prohiber tout ce qui est de nature à créer un risque ?

Pense-t-on rendre obligatoire le port de la veste de sauvetage à qui se baigne dans une piscine publique ou dans un lac ?

Comme bien souvent dans la vie, tout est une question de mesure; l'expérience que nous avons pu vivre jusqu'ici en matière de port obligatoire de la ceinture de sécurité démontre bien que bon nombre de citoyennes et de citoyens éprouvent un sentiment de ras le bol face à toutes les contraintes étatiques qui naissent, jour après jour.

Ils éprouvent également un sentiment de révolte contre ce qu'ils considèrent comme une intrusion de plus en plus envahissante et abusive de l'Etat dans la sphère privée.

Or, la voiture et les modes de locomotion individuels, qu'on le veuille ou non, constituent le symbole de cette sphère privée.

En voulant faire le bonheur des citoyens malgré eux, l'Etat, imperceptiblement, par ses contraintes floues et toujours plus étendues, crée un sentiment réflexe d'auto défense du citoyen devenu allergique aux restric-

tions envahissantes de ses libertés même lorsqu'on tente de lui faire savoir que "c'est pour son bien et dans son propre intérêt".

Certains ont dit que la "réaction fanatique" contre le port obligatoire de la ceinture avait son origine, non pas dans la ceinture comme telle, mais dans la lutte contre toute contrainte émanant de Berne.

D'autres ont déclaré que l'opposition à l'obligation du port de la ceinture marquait un net fossé entre la Suisse romande et la Suisse italienne d'une part et, d'autre part, la Suisse alémanique.

Nous pensons, en réponse à ces arguments, qu'une obligation de plus serait acceptée sans murmure dans la population si sa nécessité absolue éclatait comme une évidence.

Or, tel n'est absolument pas le cas, la nature très contradictoire des divers avis rendus par le corps médical universitaire à propos des effets de la ceinture contribuant sans aucun doute à jeter la confusion dans les esprits quant à l'opportunité de l'obligation de son port.

Nous pensons aussi que si la Suisse romande ou italienne paraît plus sensibilisée aux problèmes de contrainte supplémentaire posés par l'obligation du port de la ceinture, il faut peut-être en rechercher la raison dans le fait que les régions sud et est du pays se révèlent parfois plus allergiques que d'autres aux immixtions de "l'Etat providence", de "l'Etat conscience" lorsque ces interventions procèdent du fallacieux prétexte tiré de la sécurité publique.

En disant un non résolu à l'obligation du port de la ceinture de sécurité, l'on pourra toujours penser qu'il est quand même loisible à chaque usager de l'attacher librement et volontairement, en pleine conscience de son efficacité parfois toute relative.

Pierre de CHASTONAY

AW/mc

Schématiquement et en résumant les choses cet arrêté soulève à mon avis trois problèmes :

- 1) Le premier est celui qui, comme médecin, me préoccupe le moins : l'atteinte ou la restriction à la liberté individuelle, je le laisserai de côté.
- 2) Celui de la prévention des accidents, qui est fondamental.
- 3) Celui de la prévention des blessures mortelles ou non.

Commençons par là :

Remarquons pour commencer qu'il n'est pas normal du tout qu'une mesure visant à prévenir des blessures soit du domaine de la justice et police et non pas du domaine de l'hygiène publique et de la santé. Cela dit il faut relever que toute mesure contraignante dans le domaine de la santé individuelle et publique, qu'il s'agisse de la prévention des maladies ou des accidents, ne devrait être prise par les autorités que si l'une ou moins des deux conditions suivantes est remplie :

- lorsque la totale innocuité de la mesure envisagée est reconnue. En ce qui concerne la prévention des accidents du trafic, la limitation de vitesse en fournit un exemple, de même l'interdiction faite aux conducteurs dans certains pays de boire de l'alcool (alcoolémie à 0) -
- ou bien, si la mesure envisagée n'est pas totalement inoffensive, elle ne peut être imposée que lorsque les avantages certains qu'elle comporte quant à la santé du plus grand nombre l'emportent de très loin sur les inconvénients particuliers éventuels ; c'est le cas en général des vaccinations.

L'obligation de boucler la ceinture ne remplit ni la première ni la seconde de ces conditions. Ainsi, d'après une récente statistique de l'Hôpital Cantonal de Lausanne, sur 2000 automobilistes gravement blessés, 20 le furent par leur ceinture, soit 1 %. Prétendre comme le font certains que sans leur ceinture les mêmes automobilistes auraient été plus gravement blessés encore n'est qu'une simple supposition qu'il est absurde de vouloir considérer comme un fait acquis. Quel médecin, dans le domaine de la prévention et même du traitement, acceptera d'imposer à ses patients une méthode ou une mesure qui comporterait 1 % de risques graves ?

Par ailleurs, comme la dernière statistique publiée par le Ministère des Transports Français le montre, l'évolution des résultats respectivement aux places avant et arrière est exactement ~~donc~~ le contraire de ce qu'on attendait. Entre 1974 et 1978 le nombre d'automobilistes occupant les places avant et tués a augmenté de 32 unités en chiffres absolus soit de + 0,1 % tandis que celui des occupants arrière tués a diminué de 138 personnes soit un pourcentage de - 16 %.

En d'autres termes la diminution du nombre de blessés a été importante aux places arrière où les automobilistes n'étaient pas ceinturés, nulle aux places avant où les automobilistes étaient pourtant ceinturés obligatoirement.

Mais c'est bien le point 2) qui est fondamental dans le problème qui nous occupe, celui de la prévention des accidents. Car c'est de cela que les organismes de la sécurité routière doivent se préoccuper en pensant que sur 6 personnes tuées sur la voie publique, 1 seul en moyenne est un automobiliste. Peut-être ceux qui ont prôné l'obligation de porter la ceinture dès 1973 espéraient-ils que les automobilistes ceinturés conduiraient mieux leur voiture et se conduiraient mieux eux-mêmes sur les routes ? Il n'en a malheureusement rien été, et de récentes études parues aux Etats-Unis et en Australie ont donc montré que les automobilistes ceinturés étaient même devenus plus dangereux pour les autres usagers de la voie publique : piétons et deux-roues.

En réalité la prévention des accidents, et c'est cela qui doit nous occuper car sans accidents, pas de blessures ni de morts accidentelles sur la voie publique, repose sur trois piliers dont deux sont certainement du domaine des départements de l'Intérieur et de la Justice et Police : le premier, sur lequel l'OMS a insisté beaucoup, est éducatif : il ne s'agit pas seulement de faire de bons conducteurs, mais de les rendre attentifs à l'importance de leur comportement et à celle des facteurs psycho-somatiques qui sont souvent à la base des accidents : fatigue, état douloureux, manque de sommeil, soucis qui, comme l'alcool et les tranquillisants, diminuent la vigilance et la faculté d'être constamment attentif.

Le deuxième pilier est peut-être malheureusement le plus efficace à l'heure actuelle, c'est la répression qui devrait être beaucoup plus sévère et même sans pitié pour les chauffards et les conducteurs pris de boisson. Hélas les peines prévues actuellement par la loi et le code pénal sont très insuffisantes pour faire réellement peur, et exercer ainsi un effet préventif.

Quant au troisième pilier, il est du domaine de la médecine préventive et de la santé publique, et concerne les mesures propres à prévenir des atteintes à l'intégrité corporelle mais aussi psychique, qu'il s'agisse d'automobilistes, de moto ou de cyclomotoristes, de cyclistes ou de piétons.

Dans le domaine de la prévention des accidents, qui est le seul important pour la sécurité des usagers de la voie publique, on ne devrait même pas parler de la ceinture de sécurité parce qu'elle n'en fait pas partie.

Ajoutons enfin que si les partisans des referendum étaient contre l'utilisation elle-même de la ceinture, non seulement ils n'auraient pas appuyé dans leur grande majorité l'obligation de les faire installer dans les véhicules, mais ils demanderaient alors par voie d'initiative l'interdiction pure et simple de leur installation et de leur usage. Faudra-t-il en venir là ?

Comité Référendaire contre
le port obligatoire de la
ceinture de sécurité

Case postale 3142

1951 S I O N

REFERENDUM CONTRE LE PORT OBLIGATOIRE DE LA CEINTURE

VOTATION FEDERALE DU 30 NOVEMBRE 1980

Bref résumé des arguments contre le port obligatoire

1. Atteinte au libre arbitre : le port obligatoire de la ceinture de sécurité consisterait inévitablement en une atteinte grave à la liberté individuelle de chacun. Cette atteinte est parfaitement inadmissible et indéfendable.
2. Comme l'admet au demeurant le Conseil Fédéral lui-même, la ceinture de sécurité n'est pas toujours inoffensive. Comment dès lors rendre obligatoire un instrument qui, parfois, blesse ou tue son usager ?
3. Outre l'automobile, il est de nombreuses autres activités du citoyen suisse qui coûtent à la Société (alcoolisme, tabagisme, pratique de sports divers). Pourquoi ne pas interdire également celles-ci ?
Plus précisément, la ceinture obligatoire n'est-elle pas le premier pas de nos autorités dans cet engrenage fatal d'interdictions ?
4. Les partisans de l'obligation affirment, sans étayer aucunement leur thèse, que le port obligatoire réduirait les tragédies de la route de 100 morts et de 2500 blessés par an. On constate en même temps qu'indépendamment de cette obligation le nombre de victimes décroît. Preuve en soit la récente réduction des primes RC.
5. Les statistiques tant régionales que nationales et internationales ne permettent aucunement d'affirmer que le port obligatoire pourrait influencer favorablement sur le nombre des victimes routières.

6. Au niveau technique, les ceintures de sécurité actuelles laissent encore apparaître de graves défauts qui, à eux seuls, plaident en faveur de la liberté (absence de toute normalisation dans les systèmes d'ouverture; absence de toute législation relative à l'emplacement des ceintures, ce qui a pour effet que bon nombre d'entre elles passent par exemple sur la carotide de leur utilisateur; absence de toute législation prévoyant un contrôle périodique des ceintures utilisées; absence de tout contrôle sévère relatif à la qualité des ceintures, notamment en ce qui concerne leur capacité de déblocage après un choc; etc.)

7. Grand nombre de véhicules encore en circulation sont, soit dépourvus de tout système de retenue, soit encore munis de ceintures à deux points d'encrage ou à trois points, sans enrouleur.

8. Aucun texte de loi ne rend obligatoire l'appui-tête dont on sait pourtant qu'il constitue le complément indispensable à la ceinture de sécurité.

9. Le corps médical est tout à fait partagé en ce qui concerne l'utilité de la ceinture de sécurité. Il dénonce de nombreux cas où celle-ci est en fait iatrogène.

10. Comment, en cas d'obligation, celle-ci sera contrôlée par la police ? Lors de la contrainte en 1976 et en 1977, le taux d'utilisation n'était guère supérieur à celui actuel, sans que les récalcitrants soient sanctionnés systématiquement.

11. En cas d'obligation toujours, celui qui omettra de porter sa ceinture de sécurité verra très vraisemblablement, en cas d'accident, les assurances réduire leurs prestations (une telle décision a déjà été prise par la CNA). Cette compagnie a réduit ses prestations de 10 % contre un assuré n'ayant pourtant commis aucune faute quelconque de circulation !

LISTE DES MEMBRES DU COMITE NATIONAL DE SOUTIEN :

Président :

Me de CHASTONAY Pierre, conseiller national 3960 Sierre VS
26, rue du Bourg

Membres :

M. BAECHTOLD Gilbert, conseiller national 1003 Lausanne Vd
8, pl. St-François

Dr Méd. BAER Hans, Lärchentobelstr. 21 8700 Küsnacht ZH

M. BARRAS Louis, conseiller national 1782 Lassy/Belfaux FR

M. BRELAZ Daniel, conseiller national, 12, rte de Prilly 1008 Lausanne VD

Mme CHRISTINAT Amélia, conseillère nationale 1200 Genève GE
34, quai du Seujet

M. COMBY Bernard, conseiller d'Etat, Chef du département de Justice et Police du canton du Valais 1950 Sion VS

Me COUCHEPIN Pascal, conseiller national, 14, place Centrale 1920 Martigny VS

M. COUTAU Gilbert, Rue Bellot, conseiller national 1200 Genève GE

M. DELAMURAZ J.-Pascal, conseiller national 1002 Lausanne VD
syndic de Lausanne

M. DIRREN Herbert, conseiller national, président du Grand Conseil 3941 Agarn VS

Dr DREYFUS Claude, chiropraticien, rue du Mt-Blanc 7 1200 Genève GE

Me DUCRET Emmanuel, Avocat, président de l'ACS section Genève 1200 Genève GE

M. DUPONT Bernard, conseiller national 1896 Vouvry VS

M. FREY Claude, conseiller national 2000 Neuchâtel NE

Dr GAUTIER André, conseiller national, 26, rue de Candolle 1205 Genève GE

M. GASSMANN Pierre, conseiller aux Etats 2800 Delémont JU
6, ch. du Puits

M. FAVRE Dominique, chef du service juridique du Département de Justice et Police du canton du Valais 1950 Sion

Me GAY Jean, président du Comité référendaire case postale 173	1920	<u>Martigny</u>	VS
M. GENOUD Guy, conseiller d'Etat conseiller aux Etats	1950	<u>Sion</u>	VS
Dr HAURY Jacques-André, médecin, 3 rue de Bourg	1003	<u>Lausanne</u>	VD
Me HARTMANN Charles-Antoine, avocat, président de l'ACS section Fribourg, pl. de la Gare 38	1700	<u>Fribourg</u>	FR
M. HOFMANN Ernst U., président ASV/ARL, Ostring 36	8105	<u>Regensdorf</u>	ZH
M. JUNOD Raymond, conseiller d'Etat conseiller national	1053	<u>Cugy</u>	VD
M. LEUBA J.-François, conseiller d'Etat	1604	<u>Puidoux</u>	VD
M. MARTIN Jacques, conseiller national	1882	<u>Gryon</u>	VD
M. MASSY Claude, conseiller national	1098	<u>Epesses</u>	VD
Dr MINOTTI Elvezio, chirurgien, via Elvezia 37	6900	<u>Lugano</u>	TI
Prof. Dr MEGEVAND René, chirurgien, Hôpital cantonal	1211	<u>Genève</u>	GE
Dr MORAND Bernard, chirurgien, av. de la Gare 20	1950	<u>Sion</u>	VS
Dr MORET André, spéc. chirurgie maxillo-faciale, rue de la Dixence 19	1950	<u>Sion</u>	VS
M. MOREN Pierre, président FSCRH, rue de Lausanne 6	1950	<u>Sion</u>	VS
Me PAGANI Gian-Mario, ancien conseiller national, via Githardo 34	6830	<u>Chiasso</u>	TI
Dr PELLET Alain, spéc. chirurgie et urologie, 4, rue du Sex	1950	<u>Sion</u>	VS
M. PEREY Claude, conseiller d'Etat, Château cantonal La Cité	1005	<u>Lausanne</u>	VD
Prof. Dr PHILIPPE André, ostéopathe, 10 rue J. Crosnier	1200	<u>Genève</u>	GE
M. PINI Massimo, conseiller aux Etats	6576	<u>Gerra/Gambarogno</u>	TI
M. REGAZZONI Clay, coureur automobile, pl. della Riscossa 16	6900	<u>Lugano</u>	TI
M. REYMOND Hubert, conseiller aux Etats	1073	<u>Savigny</u>	VD
Me de RIEDMATTEN Hildebrand, avocat, auteur du recours au TF, av. du Midi 14	1950	<u>Sion</u>	VS

M. RIESEN Jean, secrétaire central PSS, conseiller national, Herrenmatt 14	3175	<u>Flamatt</u>	FR
M. ROBBIANI Dario, conseiller national	6900	<u>Lugano</u>	TI
M. SADIS Ugo, conseiller d'Etat, Via Maraini 17 a	6900	<u>Lugano</u>	TI
M. SCHAFFTER Roger, conseiller aux Etats, Mérépont	2800	<u>Delémont</u>	JU
M. SCHMID Ernest, cdt de la police cantonale valaisanne, Ch. des Collines 15	1950	<u>Sion</u>	VS
M. SOLDINI Mario, conseiller national, Av. P Odier 28	1200	<u>Genève</u>	GE
M. TEUSCHER Pierre, conseiller national, ch. de la Plantaz 30	1024	<u>Ecublens</u>	VD
M. THEVOZ Georges, conseiller national	1565	<u>Missy</u>	VD
M. de TOLEDO Pierre, pharmacien	1200	<u>Genève</u>	GE
M. TSCHUMPERLIN Walter, délégué ASV/ARL Alemmannenfussweg 15	8953	<u>Dietikon</u>	ZH
M. TOCHON Robert, conseiller national bd des Philosophes 18	1200	<u>Genève</u>	GE
M. VERNET Jaques, conseiller d'Etat rue David-Dufour 5	1211	<u>Genève 8</u>	GE
Prof WERNER Aloys, neurochirurgien, Hôpital cantonal	1211	<u>Genève</u>	GE

Lorsque l'on songe à l'état de choc ou, à tout le moins, d'énerverment, dont est victime chaque accidenté de la route, l'on reste songeur devant une telle carence dont on devine les conséquences dramatiques dans certains cas où l'extraction rapide du véhicule est nécessaire : feu, eau, etc.

Citons enfin le fait que, à nouveau, aucun texte légal ne prévoit le remplacement des ceintures après un choc. Notre exécutif devrait pourtant connaître l'inefficacité du système préconisé après un quelconque accident.

Le projet du Conseil Fédéral, avons-nous dit, est lacunaire et méconnaît des problèmes fondamentaux. Ainsi, certains types de véhicules, notamment ceux mis en circulation en 1978 et 1979, possèdent-ils, en toute légalité, des systèmes d'attache à ce point mal étudiés, que les utilisateurs de la ceinture voient celle-ci passer sur leur gorge.

Que dire également du fait que cette obligation projetée s'adresse également aux usagers possédant une voiture décapotable ? Il est clair que ceux-ci, en cas de "tonneau", seront irrémédiablement écrasés sous leur véhicule au lieu de bénéficier, grâce à l'éjection, de quelque chance de survie.

Les cas abondent où le port de la ceinture est parfaitement aberrant. Citons, pour terminer, l'argument des associations d'auto-école qui refusent celle-ci, estimant à juste titre, que leurs moniteurs, attachés et donc sans liberté de mouvement, ne seraient plus à même de corriger rapidement les erreurs de volant de leurs élèves.

5. L'action récursoire des assurances

Nous aimerions enfin brièvement attirer l'attention des parlementaires sur le fait que le Conseil Fédéral refuse, parallèlement à l'introduction de l'article 57/5 LCR, de proposer une nouvelle disposition légale visant à interdire aux assurances de réduire leurs prestations en cas de non-port de la ceinture de sécurité (15).

Nous laissons à nos parlementaires le soin de se forger une opinion à ce sujet. Pour notre part, l'argumentation de l'Exécutif fédéral ne saurait résister à l'examen surtout si l'on songe au récent arrêt du Tribunal Fédéral des Assurances. La Haute Cour de Lucerne a expressément admis une telle réduction opérée par la CNA (16).

6. Conclusions

Nous faisons nôtre, à titre de conclusion, la prise de position du 21 juin 1978 du Conseil d'Etat du Canton du Valais (17) refusant purement et simplement le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Une simple recommandation assortie d'instructions sur la façon de porter cet instrument et sur les avantages et inconvénients de ce système nous apparaît préférable.

Sion et Martigny, les 7 / 11 juin 1979

Les Rédacteurs : Jean GAY, Avocat
Dr Bernard MORAND

(15) 79001 Message du Conseil Fédéral concernant la modification de la loi sur la circulation routière, page 22.

(16) Arrêt du Tribunal Fédéral des Assurances du 8 mars 1978, R.O. 104 V page 36 et suivantes.

(17) Notons que le Canton du Valais a été suivi par le Canton de Vaud, six Associations et Organisations ainsi que par le parti libéral et de nombreuses sections cantonales du TCS et de l'ACS, les Cantons de Fri-