

Editorial

Les accidents en Suisse I

P. Wüthrich¹, Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (CNA), Lucerne

Ce que sont les accidents dans un pays est le miroir de la situation économique et sociale, des structures existantes et du déroulement de la vie de tous les jours. Aussi le caractère des accidents change-t-il au gré des mutations générales et spécifiques qui s'opèrent dans la société. Les accidents de la circulation sont un exemple particulièrement facile à comprendre pour illustrer ce fait. D'autres évolutions sont moins spectaculaires: les accidents survenant sur le chemin du travail et au retour (accidents de trajet), par exemple, ont constamment diminué au cours de ces dernières années bien que, en moyenne, les distances entre le domicile et le lieu de travail aient augmenté. L'introduction de la semaine de cinq jours, mais aussi les mutations intervenues dans la structure de l'habitat, qui empêchent de plus en plus ceux qui travaillent de prendre leur repas de midi à la table familiale, ont réduit le temps d'exposition de ceux qui font la navette, partant le nombre des accidents de trajet.

Les critères et les attitudes de la société à l'égard des différentes couches de la population jouent un rôle important. Nous l'illustrons tout d'abord en prenant pour exemple la main-d'œuvre étrangère masculine: ces travailleurs exercent principalement dans notre pays des activités professionnelles pénibles, astreignantes et dangereuses. Aussi la fréquence des accidents est-elle élevée. Le prestige social de ces travaux est faible, ce qui veut dire que les personnes qui les exécutent ne sont guère considérées. On sait que les femmes – Suissesses et étrangères – sont également surreprésentées aux postes à activité non qualifiée; cependant, leur activité n'est pas caractérisée par un risque-accidents particulier, mais plutôt par la monotonie et la routine.

Il y a également une relation entre le mode de satisfaction des besoins de l'homme et l'accident type. C'est tout particulièrement le cas pour les accidents survenant pendant les loisirs, car la marge dans le choix des actes est plus grande dans les loisirs qu'au poste de travail. La tendance à prendre des risques dépend de prédispositions personnelles, qui sont transmises par des mécanismes socio-culturels. Des actes qui comportent d'une part des risques considérables peuvent aussi procurer un sentiment particulier d'affirmation et de satisfaction personnelles de l'autre. On peut l'imaginer pour l'alpinisme, le vol delta, la plongée sous-marine, etc. Le développement de la personnalité est sans doute aussi associé à la confrontation au danger physique.

Cette manière de voir le phénomène «accidents» n'implique nullement que les mesures préventives doivent nécessairement être en conflit avec des valeurs telles que la liberté de l'individu ou l'affirmation de soi-même. Le motocycliste qui refuse de porter le casque sera bien plus restreint dans sa liberté individuelle par un traumatisme cranio-cérébral éventuel que par la prescription du port du casque. La liberté s'arrête tout simplement là où le risque devient tel que des gens qui ne sont pas directement concernés doivent faire des sacrifices matériels et immatériels pour réparer le dommage. D'un autre côté, les mesures préventives ne devraient cependant pas être des exigences abstraites posées au comportement des intéressés, mais tenir compte des structures existantes, du déroulement de la vie de tous les jours, des valeurs et des possibilités d'épanouissement de l'homme. Les accidents sont des circonstances concomitantes de l'interaction d'êtres humains entre eux et avec des objets dont ils se servent quotidiennement.

Le présent numéro de *Médecine sociale et préventive* et le prochain, soit les numéros 6/1981 et 1/1982, sont

¹ Drrer. pol., M. P. H., Division mathématique et statistique de la CNA, Fluhmattstrasse 1, CH-6002 Lucerne

consacrés au thème «Les accidents en Suisse». Les considérations qu'ils développent sont axées sur la prévention, raison pour laquelle, dans la première partie, l'étude des aspects épidémiologiques constitue l'essentiel. Les travaux présentés montrent que l'on a déjà acquis de sérieuses connaissances sur la distribution des accidents et les facteurs qui les déterminent; mais dans bien des domaines, en particulier dans celui des accidents survenant pendant les loisirs, on ne dispose encore dans notre pays que de (trop) peu de documentation sur les aspects épidémiologiques. Dans la seconde partie, on traite des moyens stratégiques de prévention des accidents, qui peuvent constituer des éléments d'un système plus complet. Ici aussi, on constate que les moyens d'action sont nettement plus différenciés dans le domaine de la sécurité au travail que dans le secteur des accidents non professionnels. Des efforts supplémentaires s'imposent d'urgence, car, à tous les âges entre 1 à 39 ans pour les personnes de sexe masculin et 1 à 29 ans pour celles de sexe féminin, plus du quart des décès sont dus à un accident. La troisième partie (numéro 1/1982) sera consacrée à des travaux de recherche qui, eux aussi, sont axés sur l'épidémiologie, les mécanismes de la survenue des accidents et la prévention dans des domaines tels que le travail, le sport, la circulation, etc. Ces deux numéros de la revue n'ont pas la prétention d'être une monographie des accidents en Suisse. Le but recherché est bien plus, en quelque sorte, de rassembler des rapports des «ateliers de recherche» de notre pays et de les présenter. Le travail déjà réalisé est considérable et devrait nous inciter à poursuivre les efforts entrepris.