

## La conduite de l'automobile

Raymond Hurtubise

Volume 12, numéro 3, 1944

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103036ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103036ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Hurtubise, R. (1944). La conduite de l'automobile. *Assurances*, 12(3), 95–104.  
<https://doi.org/10.7202/1103036ar>

# Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique  
de l'assurance au Canada

Enregistrée à Montréal comme matière de seconde classe.  
Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada:  
L'abonnement: \$1.00  
Le numéro: 25 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration:  
Ch. 21  
84 ouest, rue Notre-Dame  
Montréal

95

---

12e année

MONTRÉAL, OCTOBRE 1944

No 3

---

## La conduite de l'automobile

Par

RAYMOND HURTUBISE

*Aptitude naturelle — Empêchements majeurs — Opinion du  
Docteur Jean Panet-Raymond*

Un ami rencontré ces jours derniers me disait que pour la première fois depuis qu'il « montait dans le nord », il avait pu, lors de son dernier voyage, admirer le beau paysage et en était encore tout enchanté. « Comment cela se fait-il » lui dis-je « toi qui depuis de nombreuses années parcourt cette route ? » « C'est exact », me répondit-il, « il y a déjà assez longtemps que je me dirige de ce côté, chaque fin de semaine, durant la belle saison mais voilà, c'était la première fois que je n'étais pas à la direction de mon automobile et c'est pour cette simple raison que j'ai pu enfin voir quelque chose ! »

Cette réponse surprenante au premier abord est cependant la seule que devrait pouvoir donner un conducteur d'automobile dans les mêmes circonstances mais hélas, combien pourrait répondre ainsi en toute sincérité ?

96

En effet, pour bien conduire un véhicule moteur, il faut en plus de posséder un peu d'aptitude naturelle et certaines qualités physiques, savoir faire des sacrifices. Que de fois n'avons-nous pas entendu un bon chauffeur s'exclamer qu'il ne voyait « rien » lorsqu'il dirigeait son automobile, c'est à dire, qu'il ne voyait rien d'autre que les cadrans sur le tableau de bord, la route et les signaux de direction. C'est ainsi que le mélomane, le « gros » fumeur, le bavard et gesticulateur, le distrait incorrigible, ou le « bon » mangeur est presque toujours un conducteur médiocre à basse vitesse et à grande vitesse devient un danger public. « Pourquoi » nous direz-vous, et bien voici la raison. Prenons d'abord le cas du mélomane. Habituellement l'homme qui fait partie de ce groupe est le plus souvent un rêveur « éveillé » ce qui n'est guère rassurant dans le cas de la conduite de l'automobile. Comment pourra-t-il réagir si par malheur (c'est le cas de le dire) son véhicule est muni d'un appareil de radio récepteur et qu'il vient à entendre un air favori le transportant en esprit dans un monde inaccessible à la plupart des humains ? Nous n'osons pas y penser. Si fumer n'a jamais été profitable à personne, cette habitude devient dangereuse lorsque l'on conduit une automobile, surtout à grande vitesse. Les passagers même devraient s'en abstenir car la fumée affecte considérablement la vue et présente toujours un danger d'incendie. De plus le moindre courant d'air peut faire voler la cendre dans les yeux du conducteur avec les résultats que l'on peut imaginer. Il est donc préférable, en voyage, d'arrêter le véhicule après chaque heure de marche par exemple, afin que chacun puisse fumer sans danger. Les voyageurs et le moteur en bénéficieront grande-

ment. Certains conducteurs s'imaginent peut-être qu'ils sont sur la tribune essayant de convaincre par force gestes et paroles une grande audience alors qu'ils sont tout simplement assis aux contrôles d'une automobile. C'est ainsi que leurs yeux qui ne devraient pas quitter la route se fixent à tous moments sur les passagers auditeurs et pour les convaincre davantage de nombreux gestes accompagnent la conversation faisant abandonner le volant de direction. Il est inutile de mentionner tous les dangers qui découlent de cette façon de conduire un véhicule moteur. Nous pouvons, sans graves conséquences, oublier un parapluie, une paire de gants et voir même un rendez-vous mais la distraction n'est jamais permise au conducteur d'automobile. Les gens « dans la lune » devraient donc toujours s'asseoir à côté du chauffeur ou en arrière de lui mais jamais être distraits au point de prendre sa place ! On dit souvent qu'il y a plus de monde dans le cimetière d'avoir trop mangé que de ne pas avoir assez mangé. Ceci est particulièrement vrai dans le cas du chauffeur d'automobile qui à moins de marcher durant un certain temps, après un copieux repas, s'endormira invariablement. Rappelons-nous que la conduite d'un véhicule moteur sur la grande route surtout, est jusqu'à un certain point un sport assez dangereux et comme tous sportifs il nous faut sacrifier certaines choses non seulement pour réussir dans ce cas mais pour éviter l'accident et mériter ainsi la confiance générale.

Il existe en plus de ceux des catégories que nous venons de mentionner, de nombreuses gens que l'on peut voir tous les jours à la direction d'une automobile et qui, pourtant, ne devraient pas s'y trouver. Examinons ainsi le cas de certaines personnes qui sont inaptes à la conduite d'un véhicule moteur ou laissons plutôt la parole au docteur Jean Panet-Raymond qui, dans un magnifique exposé de cette situation, lors d'une causerie devant les membres du Kiwanis Saint-

Laurent, nous faisait comprendre si bien la gravité de ce problème. Avec la gracieuse permission de ce neuro-chirurgien de grande réputation, nous vous donnons certains passages de cette conférence qui concernent tout particulièrement la conduite du véhicule moteur.

98

« . . . . . Il ne fait aucun doute que le corps médical réussit merveilleusement à éloigner ces épidémies de fièvres contagieuses qui décimaient jadis nos populations entières. Les autorités militaires ne cessent de perfectionner leurs systèmes hospitaliers et les recherches scientifiques dépassent en importance tout ce que l'imagination de nos corps civils pourrait concevoir. Et pourtant, s'il est juste de donner toutes ses énergies aux questions militaires, ne croyez--vous pas qu'il serait intolérable et même de nature à annihiler complètement cet effort de guerre de négliger les moyens à notre portée pour réduire les accidents de la vie civile ? Car enfin si vous voulez avoir une bonne armée, ayez d'abord de bons citoyens.

C'est dans ce but, que je me propose, dans cette courte causerie, d'étaler devant vos yeux un tableau peu réconfortant du reste des méfaits de la négligence, de l'incurie ou de l'incompétence humaine dans le domaine médico-social.

Je m'en tiendrai uniquement aux accidents de la rue, puisque ce sont ceux que je connais davantage pour les avoir traités depuis environ 10 ans. Durant ces années d'observation où chaque cas est analysé, chaque symptôme consigné, chaque complication notée, nous avons pu, dans mon service de l'hôpital St-Luc, avec l'aide de mes dévoués assistants, étudier en détails plus de 1,000 cas de traumatisme crânien et en déduire des constatations cliniques que nous croyons de quelque utilité pour les praticiens en même temps que des considérations thérapeutiques.

. . . . . Il est d'admission générale, je crois, que la plus grande cause des accidents est l'alcoolisme du conducteur ou

aussi, moins souvent, de l'accidenté. Il va de soi que l'alcoolisme aigu enlève aux facultés cérébrales tout contrôle et qu'il occasionne des perturbations passagères et de durée variable dans certains sens comme la vue, l'équilibre et l'auto-critique. De là ces manifestations curieuses que nous avons tous éprouvées jusqu'à certain degré: double vision d'un objet, d'une personne et qui devient triple ou quadruple selon la quantité d'alcool ingérée. Cette vision élargie, comme je pourrais l'appeler, va jusqu'à l'infini avec pour résultat que l'individu, ainsi saturé d'alcool, ne peut finalement plus apprécier les contours, les distances ou les couleurs.

99

L'alcoolique chronique, loin d'être moins dangereux parce que n'étant pas sous le coup d'une intoxication massive, peut être la cause de catastrophes irréparables. Il est sujet aux hallucinations terrifiantes qui le poursuivent; il les fuit dans une course effrénée; aucun obstacle ne l'arrête. Nous en avons vu se jeter par les fenêtres pour échapper à ces visions monstrueuses. De là le risque immense encouru par ces conducteurs de véhicules, sous l'effet aigu ou chronique de l'alcool. Nul ne peut prévoir chez ces gens, comme chez l'épileptique d'ailleurs, le moment où la crise viendra s'abattre sur lui.

Reste, dans ce chapitre de l'alcoolisme, à discuter de l'intolérance individuelle. Quelques individus peuvent ingérer des volumes énormes d'alcool sans paraître le moins du monde avoir perdu l'équilibre de leurs facultés, tandis que, au contraire, d'autres peuvent devenir totalement incontrôlables à la suite de la moindre libation. Autres facteurs qui peuvent accentuer l'effet nocif de l'alcool: l'état de jeûne, de fatigue ou d'émotion chez les anciens traumatisés graves du crâne. Les narcomanes doivent être assimilés à cette même catégorie.

Parmi les lésions organiques du cerveau qui peuvent ren-

dre un individu incapable de conduire tout véhicule, les plus répandues sont d'abord tous les troubles circulaires sanguins qui occasionnent des accidents imprévisibles, donc désastreux: l'hypertension artérielle cause des hémorragies cérébrales brutales qui paralysent instantanément certaines fonctions motrices; les porteurs d'angine de poitrine sont des candidats à l'embolie cérébrale qui s'extériorise par les mêmes accidents; les hypotendus au pouls lent, sujets aux pertes de connaissance subite.

En second lieu viennent les vertiges d'origine visuelle ou vestibulaire. Ces personnes, tout à fait normales entre les crises, sont brusquement, sans aucun signe avertisseur, en proie à un étourdissement tel qu'elles voient tout tourner autour d'elles. Cette crise est si violente que plusieurs oscillent sur leurs jambes comme sous le coup d'une ivresse avancée et même tombent par terre par défaut d'équilibre. C'est le vertige de Ménières. Il faut ajouter qu'au moment de cette crise, le pauvre malade entend un sifflement dans son oreille atteinte habituellement de surdité définitive.

Enfin, la plus importante des maladies cérébrales qui devrait nécessairement exclure de toute fonction responsable celui qui en est atteint, est l'épilepsie.

..... Les autorités ne semblent pas encore avoir suffisamment réalisé tout le danger que comporte l'admission trop facile de ces malades à la conduite d'une automobile ou de tout autre véhicule. Témoins ces récentes hécatombes d'innocents enfants, jouant sagement sur l'escalier de leur demeure. N'aurions-nous pas pu éviter ces tueries si les citoyens consciencieux avaient bien voulu manifester un peu plus d'esprit civique et prendre les moyens qui leur sont permis afin d'éloigner ces malades du volant ?

Ha ! me direz-vous, il y a le secret professionnel pour le médecin qui l'empêche même de dévoiler cette infirmité à

qui de droit. Je le sais, messieurs, et je suis le premier à déplorer cette manière de voir, mais pourquoi ne prendrions-nous pas les mêmes moyens légaux que notre législation vient d'adopter pour les syphilitiques qui refusent de se faire soigner ? Les deux maladies sont également meurtrières.

Je crois véritablement qu'en matière de sécurité publique le secret professionnel devrait être levé et que l'intérêt particulier devrait être sacrifié à l'intérêt public. Ainsi devrait-il en être de la syphilis, de la tuberculose, de l'épilepsie ou de l'aliénation mentale dangereuse. »

101

Le docteur Panet-Raymond explique alors les différentes raisons qui empêchent les épileptiques de conduire un véhicule quelconque puis il attire l'attention de ses auditeurs sur les gens qui souffrent de troubles visuels et auditifs.

« Les diminutions marquées de l'acuité visuelle », dit-il, « les myopies, les presbyties sont des causes de danger parce fait même que l'individu ne peut apprécier justement les contours exacts des objets qu'il rencontre, ne peut pas les voir avant qu'ils soient à quelques pieds de lui ou ne puisse, comme dans le cas de la presbytie, les voir clairement qu'à une distance exagérément éloignée de lui. Toutes ces anomalies de constitution oculaire semblent évidemment incompatibles avec toute manoeuvre d'un véhicule.

Il en est de même de la diminution de l'acuité auditive lorsque celle-ci est inférieure à la normale pour les deux oreilles. On peut être un peu plus tolérant pour les légers défauts auditifs, à mon sens, mais implacable pour les moindres déficiences visuelles. La vue détermine un réflexe cérébral beaucoup plus rapidement que l'audition. Certaines anomalies dans le champ visuel, par exemple, peuvent être cause de terribles accidents : ainsi, dans le cas d'un individu qui aurait un rétrécissement de son champ habituel bitemporal,

les obstacles situés de chaque côté de lui ne sont pas perçus, il a la même sensation que celle du cheval qui porte des oeillères.

102

. . . . . A part les idiots, les imbéciles et les débiles inférieurs de même que les déments, il reste une gamme des plus nuancée quant à la responsabilité et ceci donne lieu à de nombreux tests qui sont très discutables et discutés. Il s'agit de savoir, en l'occurrence, si un individu peut ou ne peut pas apprécier les responsabilités et éviter les dangers qui l'entourent nécessairement.

. . . . . Comment éliminer d'avance cette gent meurtrière ? Comment apprécier le sens de la responsabilité chez les candidats conducteurs ? C'est ce que nous verrons à la fin de cette étude.

Il n'en reste pas moins qu'un grand pourcentage des accidents de la rue relève de la négligence, de la paresse, du manque de jugement, de l'absence du sens des responsabilités. En définitive, l'égoïsme humain se manifeste dans la vie courante à chaque moment de l'existence et c'est Thackeray qui nous en donne une définition saisissante dans « *Vanity Fair* » : De tous les vices qui dégradent la nature humaine, l'égoïsme est le plus odieux et le plus méprisable. Un amour exagéré de soi-même conduit aux crimes les plus monstrueux. Un homme égoïste appauvrit sa famille et cause souvent sa ruine.

. . . . . Nous devons nous rendre à l'évidence, messieurs, et constater qu'il existe des lacunes graves dans notre système de sécurité publique. Les examens pour la conduite d'un véhicule sont devenus parfois une « blague monumentale ». On prend trois leçons et le diplôme certifie qu'on peut conduire une automobile. Les formules d'application sont remplies au petit bonheur quand on n'y cache pas quelques défauts physiques importants. Où est le sens de la responsabilité chez

ces gens ? Ne serions-nous pas en droit d'exiger de meilleures garanties pour la sécurité de nos concitoyens ?

..... La première suggestion qui nous vient à l'esprit est, évidemment, l'examen complet et détaillé de tout candidat à la conduite d'un véhicule. Je crois le questionnaire actuel tout à fait insuffisant et trompeur. Il est malheureux d'admettre qu'on ne peut plus se fier à la bonne foi des gens, mais nous en sommes à ce point que toute formule remplie par l'intéressé lui-même doit être estimée comme fausse dans une grande proportion des cas. Que ce soit dû à l'ignorance ou à la mauvaise foi, le résultat est le même. Je crois sincèrement qu'il faudrait en arriver à l'examen médical rigoureux tout comme pour une demande d'assurance, un emploi important, un enrôlement dans nos corps d'armée. La vie de nos concitoyens ne vaut-elle pas autant que la somme d'une prime d'assurance ou d'un tank ou d'un Liberator ? Pourquoi alors ne pas exiger une formule semblable à celle des compagnies d'assurance, attestant qu'un médecin a examiné le candidat et a répondu d'une façon satisfaisante au questionnaire ? Un tel certificat pourrait d'ailleurs être révisé en temps opportun puisque certaines maladies peuvent se déclarer dans l'intervalle.

Il y aurait peut-être à considérer la trop grande clémence de nos lois pour les récidivistes ou les irresponsables et surtout leurs exemptions peu rigoureuses.

On exige certains standards pour les industries et à juste titre, puisqu'il y va de la santé même de la vie de chaque individu; combien ne devrions-nous pas, à plus forte raison, être aussi exigeant quand la vie d'une communauté est en cause ?

..... Enfin le dernier moyen préventif et non pas le moindre, consiste en l'organisation de postes de secours, de

services ambulanciers municipaux et dépendant tous d'un centre hospitalier ou de plusieurs, selon la population. »

Le docteur Panet-Raymond termine en disant que même si ces projets demandent beaucoup d'argent, ces déboursés ne devraient pas compter quand il s'agit de la sauvegarde du capital humain. Il ajoute que c'est à nous tous qu'incombe le devoir d'aller de l'avant en attirant sans cesse l'attention de nos gouvernants sur ces questions vitales.

104

Comme nous l'avons dit à maintes reprises, nous sommes de l'avis de ce médecin et nous espérons que le jour n'est pas éloigné où nous aurons enfin l'examen obligatoire pour tous les conducteurs d'automobile et aussi l'examen périodique des véhicules moteurs. Nous ne sommes pas seuls apparemment à tenir ce langage puisque d'après la revue mensuelle canadienne française « L'Automobile », certaines compagnies d'assurance s'inquiètent présentement de ce problème qui s'aggravera sûrement après la guerre. Voici en quelques mots ce que dit une de ces compagnies, la Northwestern de Minneapolis. « L'examen périodique des voitures-automobiles s'impose car on peut s'attendre à ce que les accidents mortels causent la mort de plus de 50,000 personnes sur les routes après la guerre. » Elle demande donc aux municipalités de prendre dès à présent des mesures de sécurité sur les routes si l'on ne veut pas voir celles-ci devenir des champs de bataille durant un temps de paix. « Il faudrait » dit cette compagnie « faire en premier lieu l'éducation du public puis rendre plus difficile l'émission des permis de conduire et enfin élever la limite de vitesse graduellement et non revenir soudainement aux limites d'avant guerre ». En attendant cette réalisation, nous ne pouvons pas espérer aucune amélioration dans le nombre d'accidents de la route et bien plus nous verrons probablement une augmentation de ces accidents et, par ce fait, une augmentation aussi de nos primes d'assurance-automobile.