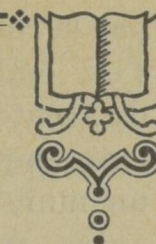




CAUSERIE SCIENTIFIQUE



LA MACHINE HUMAINE

ET LA MACHINE A GAZOLINE

L'ENGIN à gazoline a révolutionné les modes de transport et une foule d'autres choses. Entr'autres, il a transformé la route, si paisible et si sûre jadis, en une arène où, sous forme d'accidents, se succèdent les drames.

Ces drames ont un côté médical, et c'est pourquoi le "vieux docteur" croit de son domaine d'en parler aujourd'hui, parce qu'ils s'accompagnent de plaies et bosses souvent d'une grande gravité.

* * *

Qu'y a-t-il à faire au point de vue médical pour prévenir les accidents, et en atténuer dans la mesure du possible la gravité ?

On sait le vieux proverbe : Une once de prévention vaut mieux qu'une livre de médicaments. Cherchons à prévenir les accidents, d'abord. Et comment ?

Ce qui concerne les routes regarde le gouvernement.

Ce qui concerne le mécanisme des autos regarde les mécaniciens.

Mais ce qu'il y a dans les autos, et surtout le chauffeur, regarde le médecin. Car n'est pas chauffeur qui veut ; ou plutôt ne devrait pas être chauffeur qui veut, puisqu'il faut des qualités spéciales pour en faire un compétent. Et même si l'on est chauffeur compétent, on ne l'est pas toujours également.

C'est donc du côté chauffeur qu'il s'agit de regarder d'abord si on veut diminuer le nombre des accidents.

* * *

Le premier venu ne peut pas être chauffeur. Accepte-t-on n'importe qui pour conduire une locomotive, un bateau ou même un tramway ? Non. Il faut faire preuve de compétence,

d'abord, et ensuite posséder un certain nombre de qualités.

Le mécanicien d'une locomotive, le capitaine d'un bateau, doivent avoir une vue normale, des yeux capables d'apprécier les distances. Ils doivent avoir le sang froid et le jugement nécessaires pour décider rapidement ce qu'il y a à faire dans une circonstance donnée, lorsqu'il leur faut prévenir un accident ou l'atténuer.

Se préoccupe-t-on assez de ceci pour les conducteurs d'autos ?

Il y en a qui ont la vue basse, c'est-à-dire qui ne voient pas à une distance suffisante devant eux.

Il y en a qui voient, mais qui apprécient mal, ce qui les porte à ne pas ralentir à temps, ou à donner trop tard le coup de volant nécessaire.

Il y en a qui n'ont pas plus de jugement à la direction d'une soixante chevaux qu'ils n'en ont ailleurs ; et l'on devine tout de suite ce qui peut s'en suivre. La soixante chevaux obéit à la seconde à l'impulsion qu'on lui donne. Si cette impulsion est mauvaise, la soixante bute sur un poteau, un mur, une autre voiture, roule dans un fossé ou en bas d'un précipice, s'écrabouillant plus ou moins avec tout son contenu.

* * *

Il faut donc un chauffeur qui connaisse son affaire, et qui, en outre, soit bien en mesure de s'en occuper.

Car un chauffeur a beau être compétent, il doit tout de même être en mesure d'exercer cette compétence.

Or nul mieux qu'un médecin ne sait qu'un homme ne peut toujours donner tout ce qu'il peut. Sous l'influence d'une mauvaise digestion, d'une fatigue, de l'insomnie, on n'est plus soi-même. Combien d'accidents se sont produits parce que le chauffeur, fourbu et engourdi