

Accidents de "quads" (véhicules tout-terrain à 3 ou 4 roues motrices)

Nous avons déjà évoqué dans cette rubrique la dangerosité de ce type de véhicules rapporté par de nombreuses études (Paediatrica 2010;21(1):64).

Pour rappel, les "quads" sont apparus sur le marché nord américain en 1976. Leur usage par des enfants et des adolescents a été immédiat, encouragé par la publicité les décrivant comme surs, "fun" et faciles à utiliser... "même par des enfants" (sic). En réalité, ils sont extrêmement dangereux et les nombreuses publications sur le sujet ont rapporté des accidents très sévères (traumatismes crâniens avec séquelles, traumatismes faciaux, traumatismes thoraciques et abdominaux par écrasement) et des décès en nombre inacceptable par rapport au taux d'utilisation. Le nombre d'accidents graves et de décès a été en constante augmentation entre 2000 et 2010 (U.S. Consumer Product Safety Commission (CPSC) = Commission de sécurité des produits de consommation aux USA). Les enfants payent un lourd tribut: parmi les décès résultant d'accidents de quads, 25% concernent les moins de 16 ans, la moitié de ceux-ci ayant moins de 12 ans. C'est pourquoi en 2000 déjà, l'AAP (American Academy of Pediatrics) a recommandé que les enfants de moins de 16 ans ne devaient pas servir de ces engins. Au Canada, de nombreux états ont légiféré sur le sujet, mais les lois diffèrent d'un état à l'autre (tout comme aux USA). Celles-ci portent sur l'âge minimum pour utiliser un Quad, le port du casque et l'obligation de suivre des cours de formation préalable. La province du Québec a été la première à promulguer de telles lois (1996, renforcées en 2006 et 2009) et celles-ci sont parmi les plus restrictives: âge limite 14 ans (remonté à 16 ans en 2006), port du casque obligatoire, cours de formation, ainsi que des prescriptions pour le transports de passagers.

Nos collègues québécois ont donc souhaité faire le bilan de l'efficacité des mesures prises. Le constat est désespérant.

Le nombre de décès et d'accidents reste en augmentation constante entre 1990 et 2009. Bien entendu, ceci est à mettre en rapport avec l'accroissement du nombre de quads mis en circulation et donc d'utilisateurs potentiels. Néanmoins, l'accroissement du nombre d'accidents est bien réel et préoccupant. Les enfants de moins de 16 ans représentent respectivement 12% et 17% des décès et des hospitalisations pour ce type de traumatismes. Les auteurs ont eu accès aux données de la Société d'Assurance Automobile du Québec qui montre qu'il n'y a pas de diminution du nombre d'hospitalisation liées aux quads entre 2000 et 2010. Les seules diminutions (passagères) sont liées aux conditions météorologiques (persistance de la neige).

Entre 2005 et 2011, 73 enfants ont été admis à l'Hôpital Sainte Justine à Montréal des suites d'un accident de quad. L'âge moyen était de 11 ans et 64% étaient des garçons. 78% des enfants avaient moins de 16 ans, âge légal au Québec pour utiliser un quad. 21% ont été admis aux soins intensifs avec un ISS moyen de 12.7 (limites 1-50) (!) et 40% ont été opérés. Un patient est décédé à l'hôpital. Mais bien entendu cette série ne tient pas compte des décès sur le terrain ou durant le transport. L'adulte qui l'accompagnait est également décédé.

L'étude des circonstances montre que 49% des enfants conduisaient, 40% étaient passagers et dans 11% des cas la situation n'est pas clairement connue. Seuls 36% portaient un casque malgré la législation. Le mécanisme le plus souvent rencontré est le renversement ou le retournement du quad sur le ou les passagers (51%), suivi de l'éjection (29%) puis de la collision (11%).

Les auteurs concluent que la loi est très médiocrement respectée, dans un environnement privé (bois, campagne, montage) où les moyens de surveillance font défaut. Pourtant la loi est bien faite et un enfant de moins de 16 ans ne devrait pas utiliser ce genre d'engin quelque soit sa puissance et son poids. Ainsi il n'a pas été possible de savoir combien de familles ont été amendées pour infraction à la loi. Les facteurs de risque mis en évidence sont que les jeunes enfants ne peuvent maîtriser la conduite de ces engins (puissance, démarrage brusque, poids) et qu'ils sont souvent laissés sans surveillance et n'ont donc aucune raison de suivre les prescriptions, ne serait-ce qu'en matière de port du casque.

Les auteurs suggèrent plusieurs mesures de prévention: Renforcer la surveillance "off-road" et infliger des amendes aux parents. Permettre aux centres médicaux de dénoncer les accidents dont ils ont connaissance aux instances judiciaires, afin qu'ils soient poursuivis d'office comme pour tout autre accident de la voie publique. La publicité devrait se focaliser sur des personnalités connues qui affichent publiquement un comportement responsable et sur des témoignages de victimes d'accidents de quads. Ce type de campagne a fait la preuve de

son efficacité pour des problèmes analogues (ceintures de sécurité). Enfin il y a lieu de mentionner l'irresponsabilité des parents, qui laissent ces engins à disposition des enfants et des adolescents.

Commentaire O. Reinberg: Qu'en est-il en Suisse ? Des accidents graves et des décès sont également survenus en Suisse. La législation suisse est à peu près identique à ce que décrivent les québécois, c'est à dire assez restrictive à juste titre. Les quads (quadricycles et tricycles à moteur dans la législation suisse) sont assimilés à des motocycles avec quelques variantes et à ce titre impliquent d'avoir 18 ans et un permis B (ou B1) pour s'en servir. Il est cependant possible de conduire certains quads dès 16 ans avec un permis F ou A1, pour autant que l'engin soit limité à 45 km/h et expertisé comme tel. Donc en théorie, il n'est pas possible de conduire un quad en Suisse en deçà de 16 ans.

Le port du casque est obligatoire pour le conducteur depuis le 1.3.2006 et pour le passager depuis le 1.4.2010.

Les ventes de quads sont en nette augmentation. "Les quads sont des véhicules de terrain qui délivrent de fortes sensations de pilotage" (un vendeur). Le mot "fun" est très souvent utilisé, mais on ne parle pas de leur dangerosité, ni qu'il s'agit d'engins instables, hauts sur roues, dont la transmission très démultipliée donne beaucoup de puissance. Ils nécessitent donc un apprentissage et une maîtrise particulière.

Enfin, il est bon de rappeler aux adultes que conformément aux articles 39 LAA et 50 OLAA, en cas d'accidents non professionnels dus à une entreprise téméraire, les prestations de la SUVA sont réduites de moitié, voire refusées dans les cas particulièrement graves. Les entreprises téméraires sont celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre ou pouvoir prendre des mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables. Les quads font partie de la liste des entreprises téméraires de la SUVA.

Mots clés recherche : Circulation, enfant passager