La ceinture sans a priori

« La ceinture ne sert à rien pour les petits déplacements. »

■ Faux. Savez-vous que **les trois quarts des accidents mortels se produisent dans le département où est immatriculé le véhicule ?** Un tiers des tués sur la route le sont en agglomération, donc vraisemblablement au cours d'un trajet quotidien (domicile/ travail/école/loisirs).

« En cas d'accident, je suis assez fort pour amortir le choc moi-même. Je me cramponne au volant ou aux poignées latérales ! »

■ Faux. Les muscles des bras ne peuvent guère résister à une force de plus de 25 kg. Or, en cas de choc contre un mur à 50 km/h, c'est une force de plus de deux tonnes qu'ils devraient développer pour retenir un corps de 75 kg. En revanche, la ceinture est conçue pour résister à une force de 2,5 à 3 tonnes.
Les poignées latérales de maintien, quant à elles, ne sont pas conçues pour résister à un tel poids. Elles sont un instrument de confort, et non de protection.
Non-ceinturé, un corps est donc projeté à travers le pare-brise ou l'habitacle. Et il est impossible de se cramponner, ou de protéger un enfant dans ses bras.

« La ceinture ne sert pas à grand-chose à faible vitesse. »

■ Faux. Sans ceinture, les blessures peuvent être mortelles, même à 20 km/h.
Être précipité sur un pare-brise en verre feuilleté a, pour le visage, des conséquences dramatiques que les chirurgiens-plastique connaissent trop bien.
Aujourd'hui, à condition de porter la ceinture, un choc n'est pratiquement jamais mortel aux vitesses couramment pratiquées en ville.

« La ceinture est dangereuse. Elle peut se bloquer et en cas d'accident, je risque de ne pas pouvoir sortir de ma voiture. »

■ Faux. En cas d'accident, **sous la violence du choc, la ceinture constitue la seule chance de rester conscient** pour quitter rapidement le véhicule.
Lors d'un tonneau, l'éjection multiplie par 15 le risque d'être tué.
En cas d'incendie, les chances de survie sont multipliées par 5 avec la ceinture, et par 3 en cas d'immersion.
En outre, les cas de ceintures bloquées sont rarissimes et aucun n'a pu être prouvé ni dans les études scientifiques, ni dans les enquêtes.

« La ceinture, c'est mon problème ; ça ne concerne pas les autres si je n'en mets pas. »

FAUX. Le port de la ceinture relève aussi du civisme. Les accidents de la route coûtent très chers à la collectivité : secours, hospitalisation, rééducation, etc.
À titre personnel, comment peut-on accepter de gâcher sa vie – ou de la perdre – pour un sentiment illusoire et momentané de liberté ? Quelle liberté pour l'accidenté qui passe plusieurs mois dans un hôpital ou qui se trouve handicapé à vie ?
Sur le plan familial, il s'agit tout simplement de la responsabilité des parents vis-à-vis de leurs enfants : à la fois pour ne pas mettre en danger la vie et l'équilibre de la famille et pour expliquer aux jeunes enfants qu'ils doivent être attachés.

« Ma voiture possède un coussin gonflable (airbag) : pas besoin de ceinture ! »

■ Faux. Le coussin gonflable (airbag) **constitue une protection supplémentaire** contre les chocs frontaux violents. Pour le conducteur, c'est un « plus » qui empêche le contact entre la tête et le volant, le corps étant déjà retenu par la ceinture. Pour le passager, il empêche le contact avec le tableau de bord.
Il réduit la gravité globale des accidents d'environ 10 %.

« Les systèmes de retenue pour les enfants sont compliqués. Les enfants ne supportent pas d'être attachés. »

■ Faux. Les systèmes les plus récents ont été simplifiés, certains sont même prévus en option par les constructeurs et intégrés au véhicule. Les enfants acceptent très bien les systèmes de retenue s'ils y ont été habitués dès leur plus jeune âge. Ils apprécient souvent d'avoir leur propre siège. Certes, au bout d'un moment, ils éprouvent le besoin de bouger, mais rappelons qu'une pause est nécessaire toutes les deux heures.

Pour en savoir plus :

www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

3615 ROUTE (0,196 €/minute)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
sécurité routière

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
LA GRANDE ARCHE - 92055 PARIS - LA DÉFENSE

Les informations figurant dans ce document ne sont données qu'à titre de simples renseignements.

STRATÉUS - LOWE ALICE
RCS PARIS B 562 111 732 - JUIN 2002

LA CEINTURE

Réponse aux idées reçues

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
sécurité routière

Chaque année, selon les experts, de 800 à 1 200 vies seraient sauvées si chacun portait la ceinture de sécurité. Ainsi, en 2001, le nombre de tués aurait pu être réduit de plus de 10 %. L'absence du port de la ceinture reste en effet l'un des principaux facteurs de mortalité.

Dès 20 km/h, un choc subi sans ceinture peut être mortel.

Parce que le taux de mortalité est cinq à six fois plus élevé sans ceinture, son port est obligatoire. Cette obligation s'applique à l'ensemble des passagers, à l'avant et à l'arrière, sur route comme en agglomération, même sur de petits trajets.

Une ceinture bien ajustée

En cas d'accident, le conducteur et ses passagers risquent d'être soit projetés avec force à l'intérieur de l'habitacle, soit éjectés. La ceinture de sécurité, premier rempart contre ces menaces, permet de maintenir le corps solidaire du siège.

> Pour un maximum de sécurité, la ceinture doit être bien ajustée, afin que le corps soit solidarisé avec le siège de la voiture.

> N'utilisez pas de dispositif visant à la détendre : vous diminueriez son efficacité et risqueriez des traumatismes en cas de choc.

- **En 2001, environ 25 % des tués en voitures de tourisme ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Ce pourcentage s'élève à 30 % environ pour les passagers arrière.**
- **Pour tout passager d'un véhicule, un choc ou une collision à 50 km/h correspond à une chute du 4e étage, soit près de 10 mètres.**

Pour chacun, à chaque instant

On se blesse et on se tue autant à l'avant qu'à l'arrière. En cas d'accident, un passager arrière non-attaché sera propulsé contre le siège avant, éventuellement contre son occupant, qu'il écrasera avec une force de plusieurs tonnes.

> C'est pourquoi le port de la ceinture de sécurité est **obligatoire aux places avant et arrière des véhicules** de moins de 3,5 tonnes (art. R 256-5 du code de la route).

> S'ils ne portent pas la ceinture, le conducteur et les passagers s'exposent chacun à une **contravention de 2e classe,** dont l'amende s'élève à 35 euros. Cette contravention leur est dressée **personnellement,** et non à l'encontre du seul conducteur.

> Le conducteur, s'il ne porte pas sa ceinture s'expose, outre la peine d'amende, au **retrait de un point** sur son permis de conduire.

> Pour **tous ses passagers âgés de moins de 13 ans,** le conducteur est responsable du port de la ceinture ou d'un moyen de retenue adapté.

> Exceptionnellement, une dispense de port de la ceinture est prévue pour les personnes exerçant des professions préalablement définies :

- les conducteurs de taxi en service ;
- les occupants d'une ambulance ou d'un véhicule d'intérêt général prioritaire, en situation d'intervention d'urgence ;
- les occupants d'un véhicule des services publics contraint de s'arrêter fréquemment, en agglomération uniquement ;
- les occupants d'un véhicule effectuant les livraisons porte-à-porte, également en agglomération.

Cette dispense concerne également :

- les personnes dont la morphologie est manifestement inadaptée ;
- les détenteurs de certificats d'exemption délivrés par les médecins des commissions médicales ou départementales du permis de conduire.

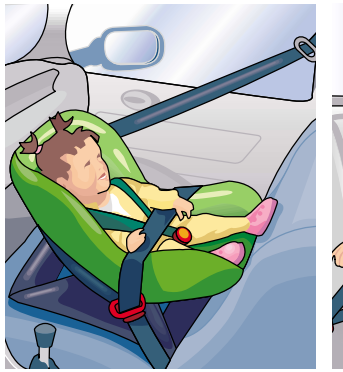
Des dispositifs adaptés pour les enfants

Les accidents de la circulation représentent la première cause accidentelle de décès chez l'enfant de moins de 10 ans.

> Faute de pouvoir être maintenus par une ceinture, les enfants doivent être transportés au moyen d'un dispositif de retenue ayant fait l'objet d'une **homologation européenne,** identifiable par cette étiquette.

> Pour être efficace et confortable, le dispositif doit être adapté à l'âge, à la morphologie et au poids de l'enfant.

- De la naissance à 13 kg : lit nacelle ou siège placé dos à la route.
- De 9 à 18 kg : siège à harnais ou siège à réceptacle.
- De plus de 15 kg (jusqu'à 10 ans) : siège ou coussin rehausseur en complément des ceintures de sécurité adulte.



> Attention : si le siège est placé à l'avant, il est impératif de **désactiver le système de protection par coussin gonflable** (airbag).

> Le non-respect de la loi peut être sanctionné, là aussi, par une contravention et le retrait de un point sur le permis de conduire.

Les efforts mis en jeu sont tels qu'au cours d'un choc à 50 km/h, un enfant de 20 kg se transforme en un projectile d'une demi tonne s'il n'est pas maintenu par un système de sécurité adapté.