

Article écrit par Louis Philippe FEUERSTEIN le 13 octobre 2016

# La ceinture de sécurité : une attache pour la vie

Malgré une réglementation qui date depuis plus de quarante ans, le port de la ceinture n'est toujours pas systématique.

Vous avez peut-être entendu, cet été, la publicité sur les ondes qui vante les avantages d'une entreprise de covoiturage. Le passager fait l'éloge de ce mode de déplacement lorsque, d'un ton péremptoire, le conducteur lui dit : *"bouclez-la !"*. Le passager lui répond *"j'avais terminé."* Le conducteur : *"je parle de votre ceinture..."*

## UN PEU D'HISTOIRE

On connaît l'apport indéniable du sport automobile en matière d'innovation dans le domaine de la sécurité des véhicules. Ainsi, le premier test d'un harnais en automobile date de 1896 lors de la course Paris-Marseille-Paris. Il devait éviter aux pilotes d'être éjecté dans les virages.

En 1903, le canadien Gustave Désiré Lebeau dépose le brevet de bretelles protectrices pour voitures automobiles destinées à retenir les passagers d'un véhicule. Dans les années 1950, le colonel John Paul Stapp, médecin militaire américain, améliore le modèle sur un véhicule lancé à plus de 200 km/h lors d'un crash test.

Celui-ci sera adapté sur des automobiles haut de gamme de l'époque. L'ingénieur Nils Bohlin, recruté par Volvo, brevète, en 1959, la ceinture de sécurité moderne en installant des points d'ancrage pour des ceintures avec une sangle abdominale et une sangle diagonale (trois points). D'autres constructeurs profiteront de cette avancée, Volvo ayant décidé de laisser le brevet libre de droits. Les premières ceintures de sécurité, à partir de 1966 environ, étaient facultatives. Durant plusieurs années, elles devaient s'ajuster entièrement manuellement.

Le progrès des toutes nouvelles ceintures à enrouleurs à cliquet, beaucoup plus pratiques, apparut ensuite progressivement sur les nouvelles voitures.

## LA CEINTURE DE SÉCURITÉ INSTAURÉE

L'équipement des véhicules en ceintures est obligatoire aux places avant, pour tous les véhicules mis en circulation après le 1er septembre 1967 et aux places arrière pour tous ceux mis en circulation après le 1er octobre 1978. L'obligation généralisée du port de la ceinture aux places avant des véhicules a été instituée le 1er octobre 1979 (à l'avant, en et hors agglomération) et étendue le 1er décembre 1990 aux personnes occupant les places arrière équipées de ceintures de sécurité.

## UNE PRATIQUE TRÈS LARGEMENT ACCEPTÉE, MAIS...

Attacher la ceinture de sécurité est rentré dans les habitudes des automobilistes (98,5 % de taux de port global en 2016) notamment aux places avant des véhicules (99,3 %). Cependant, le taux de port de la ceinture à l'arrière ne progresse plus. Dans son rapport d'études 2016, l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes) constate que 8,9 % des passagers à l'arrière des véhicules n'attachent toujours pas leur ceinture de sécurité sur l'autoroute (6 % des enfants et 11 % des adultes). Ce chiffre grimpe à 13,5 % pour la population adulte sur des trajets effectués en semaine, soit plus d'un adulte sur sept. L'importance de l'exemple donné par le conducteur ressort également nettement de l'étude, qui met en lumière que lorsque celui-ci n'est pas ceinturé, 15 % des passagers imitent son comportement, faisant baisser le taux de port (de tous les occupants) dans un véhicule à 44 %. L'étude de l'ASFA présente enfin deux statistiques majeures : si, en moyenne, seuls 1,5 % des occupants n'étaient pas ceinturés en 2016, ils représentent toutefois près du quart des tués sur l'autoroute (24,7 %). Cet écart met en perspective le caractère particulièrement aggravant du non-port de la ceinture de sécurité lors d'un accident.

## LES IDÉES REÇUES

Même si le nombre d'infractions liées au non-port de la ceinture de sécurité (4e facteur de mortalité sur les routes) diminue, il reste important : 171 507 en 2015 contre 189 426 en 2014 soit une baisse de 9,5 %. On estime à 4 % le nombre d'automobilistes ne mettant pas systématiquement leur ceinture. Quelles sont leurs objections ? Pas nécessaire pour les petits déplacements, la ceinture de sécurité peut se bloquer, les systèmes de retenues pour les enfants sont compliqués.

Il est important de faire le point car 21 % des automobilistes tués, en 2015, ne portaient pas de ceinture de sécurité (38 % des usagers de véhicules utilitaires, 36 % des usagers de poids lourds). Sachant que dès 20 km/h, un choc subi sans ceinture peut être mortel, qu'une collision à 50 km/h correspond, pour tout occupant d'un véhicule, à une chute du 4e étage, soit près de 10 mètres, et que, par ailleurs, un tiers des personnes tuées sur la route le sont en agglomération, il est évident que quelle que soit la durée ou la distance du déplacement, il est absolument nécessaire d'être ceinturé. La peur de rester bloqué dans l'habitacle après un accident est très répandue. Or, sous la violence du choc, la ceinture constitue la seule chance de rester conscient pour quitter rapidement le véhicule.

Bien que les cas de ceinture bloquée soient rarissimes, il existe, depuis quelques années, un outil de très petite taille qu'on peut attacher à un porte-clés, inventé par un français, Laurent Colasse, qui est composé d'un coupe-ceinture et d'un marteau brise-vitre miniature ([en vente à la Boutique de l'Automobile Club](#)). Voilà qui devrait encore lever un obstacle.

## BIEN ATTACHER LES ENFANTS

Les systèmes récents ont été simplifiés, certains constructeurs les proposent même en option, intégrés au véhicule. En les habituant dès leur plus jeune âge, les enfants acceptent très bien les systèmes de retenue et apprécient d'avoir leur propre siège. Depuis le 1er janvier 2008, chaque passager doit occuper seul, une place équipée d'une ceinture de sécurité. Cette mesure est essentielle pour la sécurité des enfants qui ne peuvent désormais plus partager une même place, pratique tolérée jusque-là. Il est indispensable d'attacher correctement l'enfant en respectant scrupuleusement les instructions d'installation du dispositif de retenue établie par le fabricant. Malheureusement on constate qu'il y a une frontière entre respecter les règles et garantir la sécurité des enfants. En effet, une étude conjointe du Laboratoire d'accidentologie, de Bébé Confort et de l'association Prévention Routière révèle que seuls 34 % des enfants sont correctement retenus en

voiture. Dans 45 % des cas, le matériel est adapté mais mal utilisé. Dans 11 % des cas, le siège auto n'est pas adapté et 6 % des parents commettent en plus des erreurs. Très minoritaire mais plus grave, 4 % des enfants ne sont pas du tout retenus. On rappellera qu'il est interdit de transporter un enfant de moins de 10 ans aux places avant d'un véhicule, sauf si les places arrière ne sont pas équipées de ceinture ou si toutes les places arrière sont occupées par des enfants (de moins de 10 ans) attachés.

Dans ce cas, l'enfant devra tout de même être installé dans un dispositif de retenue adapté. Lorsqu'on transporte un bébé à l'avant, dos à la route, il ne faudra pas oublier de désactiver l'airbag qui peut s'avérer dangereux en cas de choc. Les enfants apprennent vite à s'attacher et se détacher seuls : il faut interdire fermement cette pratique tant que le moteur tourne...

## LES SANCTIONS ET LES DISPENSES

Le conducteur et les passagers adultes qui ne portent pas leur ceinture de sécurité s'exposent chacun à une amende forfaitaire de 4e classe, d'un montant de 135 €. Le conducteur non attaché sera également sanctionné d'un retrait de 3 points sur le permis de conduire. Il appartient aussi au conducteur de s'assurer que chacun de ses passagers mineurs est bien retenu par un dispositif adéquat. Si cette règle n'est pas respectée, il est passible d'une amende de 135 € pour chaque enfant non attaché ou de façon incorrecte. On peut toutefois être dispensé du port de la ceinture pour des raisons médicales :

- si votre morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci ;
- si vous êtes atteint de certaines affections d'ordre médical, après obtention d'un certificat médical auprès d'un médecin agréé par la préfecture. Ce certificat médical doit mentionner sa durée de validité et vous devez pouvoir le montrer aux forces de l'ordre en cas de contrôle ;
- pour des raisons professionnelles si vous êtes conducteur de taxi en service, conducteur ou passager d'un véhicule d'intérêt général prioritaire ou d'une ambulance, en intervention d'urgence, conducteur ou passager d'un véhicule des services publics contraint de s'arrêter fréquemment en agglomération, conducteur ou passager d'un véhicule effectuant des livraisons de porte à porte en agglomération.

## DES GAINS DE VIE CERTAINS SONT ENCORE À ESPÉRER

En effet, on dénombre plus de personnes non attachées parmi les personnes tuées que dans les observations en circulation. On se rappellera qu'en 1972, alors que 18 000 morts avaient été enregistrés sur nos routes, Christian Gerondeau, premier Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, proposera, un an après sa prise de fonction, l'obligation de la ceinture de sécurité (à l'avant, hors agglomération), instituée par un décret du 28 juillet 1973. Alors que cette obligation était limitée aux places avant des véhicules et ne concernait que la circulation hors agglomération, le nombre des tués sur la route avait baissé de 30 % au mois de décembre de la même année...

© Ivarkodo - Fotolia