

## 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 en majorité 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 t.

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 dans l'habitacle. Et il est impossible de se cramponner, ou de retenir 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 ne connaissent que trop bien.

**Aujourd'hui, à condition de porter la ceinture, un choc est rarement mortel lorsque les limitations de vitesse sont respectées (notamment en agglomération).**

« 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.

En outre, les cas de ceintures bloquées sont rarissimes.

« 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 cher 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 violents.

Pour le conducteur, c'est un « plus » qui empêche le contact entre la tête et le volant, lorsque le corps est 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 % à condition d'être ceinturé.

« 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.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES  
LA GRANDE ARCHE – 92055 PARIS – LA DÉFENSE

Les informations figurant dans ce document sont données à titre indicatif.

# LA CEINTURE

## Réponses aux idées reçues



CHANGEONS

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

Parce que le taux de mortalité est deux 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 non attaché et les 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.

> Pour tout passager d'un véhicule, un choc ou une collision à 50 km/h correspond à une chute du 4<sup>e</sup> étage, soit près de 10 m.

> En 2005, 509 personnes auraient pu éviter la mort si elles avaient pris le temps de boucler leur ceinture, à l'avant comme à l'arrière.

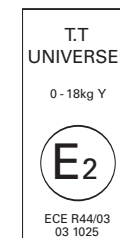
## Pour chacun, à chaque instant

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.

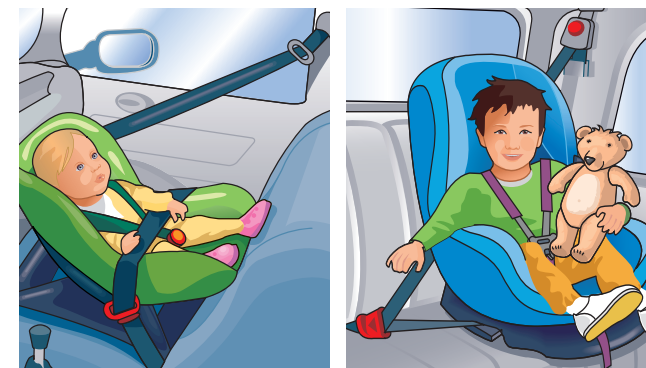
- > C'est pourquoi le port de la ceinture de sécurité est **obligatoire aux places avant et arrière des véhicules** (art. R 412-1 du Code de la route).
- > Attention, cette obligation s'étend :
  - à tous les occupants des véhicules de transport de **marchandise de plus de 3,5 t équipés de ceinture** (décret n° 2003-440 du 14 mai) ;
  - à tous les occupants des véhicules de transport en commun de personnes, autocars et autobus de plus de **3,5 t** (décret n° 2003-637 du 9 juillet).
- > S'ils ne portent pas la ceinture, le conducteur et les passagers s'exposent chacun à une **contravention de 4<sup>e</sup> classe**, dont l'amende s'élève à 135 euros. Cette contravention leur est dressée **personnellement**, et non à l'encontre du seul conducteur.
- > Le conducteur non attaché encourt un **retrait de 3 points** du permis.
- > Pour tous ses passagers âgés de moins de 18 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 ou :
  - 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

> 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 dix 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 ces prescriptions est sanctionné, là aussi, par une contravention de 4<sup>e</sup> classe.

La poussée est telle 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.