

[Retour liste](#)

24 juin 2002

**Une nouvelle campagne  
d'information  
de la Sécurité routière**

**La ceinture de sécurité :  
A l'avant comme à  
l'arrière**

**été 2002**

**Sommaire**

- I - [Une nouvelle campagne d'information sur la ceinture de sécurité](#)
- II - [La ceinture est vitale : à l'avant comme à l'arrière](#)
- III - [De la nécessité de s'attacher quel que soit le trajet](#)
- IV - [Quand les enfants pâtissent de la négligence des adultes](#)
- V - [La ceinture : dispositif central de protection](#)
- VI - [Les actions de sensibilisation de l'été 2002](#)

**Annexes**

[Fiche technique, campagne Ceinture – Été 2002, spot TV « La Famille »](#)  
[Fiche technique, campagne Ceinture – Été 2002, spots radio](#)  
[Scripts radio](#)

---

- I -

**Une nouvelle campagne d'information  
sur la ceinture de sécurité**

---

***Avec une nouvelle campagne d'information centrée sur la nécessité d'attacher sa ceinture, la Sécurité routière entend faire la preuve qu'il est tout autant important de s'attacher à l'avant qu'à l'arrière, à tout moment, sur tout type de trajet. Pour aller contre les idées fausses, la campagne met en avant ce que chacun risque quand il n'est pas attaché. Un risque scientifiquement mesuré mais trop souvent sous-estimé ...***

Certains usagers ne portent pas leur ceinture de sécurité, faute d'être toujours convaincu de son utilité. Certaines situations comme les trajets quotidiens ou le fait que la voiture soit dotée de dispositifs de sécurité comme les airbags ou les renforts latéraux... portent certains à croire qu'il est superflu de mettre sa ceinture.

C'est pour lutter contre ces idées fausses que la Sécurité routière lance une nouvelle campagne d'information. Elle entend faire la preuve qu'il est nécessaire d'attacher sa ceinture, quel que soit le moment, le trajet emprunté et la place occupée dans la voiture. Faire prendre conscience qu'il est illusoire de penser pouvoir sortir indemne d'un choc sans ceinture, que celle-ci a une réelle utilité même dans des situations que l'opinion considère à tort comme non dangereuses, tel est l'objectif final de la campagne.

### ***Quand la vérité scientifique est plus marquante que la fiction***

Parce qu'il ne suffit pas de dire qu'il est dangereux de ne pas respecter la règle, mais qu'il faut bien au contraire montrer en quoi cela peut être dangereux, la campagne prend le parti de marquer les esprits en illustrant par une analogie fondée sur des observations scientifiques, le danger auquel chacun s'expose quand il n'attache pas sa ceinture.

Le spot TV met en scène une situation quotidienne permettant à chacun de s'identifier. C'est un matin comme tous les autres, le petit déjeuner en famille s'achève, le père de famille dit au revoir à sa femme et emmène ses enfants. Il claque la porte de l'appartement, mais le son produit est comme celui d'une porte de voiture que l'on fermerait un peu violemment. Le spectateur retrouve alors le père et ses deux enfants sur le balcon de l'appartement familial. Assis sur le rebord, les trois personnages ont la même attitude que s'ils étaient assis dans leur voiture. Surgit alors le bruit d'un coup de frein brusque, c'est l'accident. Les trois personnages sont projetés en avant, rien ne les retient. Ils chutent alors violemment avant de s'écraser au sol.

La conclusion est brutale : « Sans ceinture de sécurité, un choc à 50 km/h équivaut à une chute du quatrième étage. A l'avant comme à l'arrière, la place du mort c'est celle sans ceinture. »

Les trois spots radios font écho au spot TV en déclinant chacun une vérité scientifique qui montre le danger du non-port de la ceinture. Les spots ne racontent pas d'histoires mais mettent les auditeurs face à une prise de risque qu'ils étaient loin d'imaginer.

- le premier spot décline à la radio la même vérité scientifique que le spot TV « Sans ceinture de sécurité, un choc sans ceinture équivaut à une chute du quatrième étage. ».
- le deuxième explique que « dans un choc à 50 km/h, un enfant de 30 kg assis à l'arrière sans ceinture, devient un projectile d'une tonne », montrant ainsi l'erreur de croire qu'à faible vitesse un adulte pourrait le retenir sur ses genoux ou que l'enfant ne risque pas d'être éjecté ou projeté violemment contre le siège avant.
- Enfin, le troisième spot choisit de montrer en quoi un siège de voiture, qui peut apparaître de prime abord comme un équipement éminemment confortable, se

transforme en mur de béton quand un passager arrière non ceinturé, sous la violence d'un choc, vient s'écraser dessus.

Il s'agit à chaque fois déquivalents scientifiques pour des situations de conduite impliquant une vitesse relativement faible : 50 km/h. C'est la vitesse que beaucoup empruntent quand ils circulent en agglomération pour conduire les enfants à l'école, lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail ou qu'ils vont faire leurs courses. Les spots entendent ainsi montrer que sur des trajets bien souvent habituels et relativement courts, alors que les usagers oublient le danger parce qu'ils connaissent la route et qu'ils ne roulent pas vite, le risque d'être tué ou blessé pour l'oubli d'un geste simple, existe bel et bien.

Ainsi, en rappelant l'explication scientifique de la règle de conduite, la Sécurité routière poursuit sa stratégie de communication initiée l'été dernier.

Parce qu'il est nécessaire de répéter des messages régulièrement pour rappeler aux usagers l'importance des règles élémentaires comme le port de la ceinture, cette nouvelle campagne prend le relais de celle consacrée au même thème et lancée en février 2001. Elle met l'accent sur l'importance d'un geste simple, qui nécessite quelques secondes mais permet de gagner des instants de vie, pour ne pas dire toute une vie.

### ***Un dépliant pour lutter contre les idées reçues***

Pour informer les usagers sur le risque qu'ils prennent en n'attachant pas leur ceinture de sécurité, la Sécurité routière lance un dépliant d'information au caractère résolument pratique. Ce nouvel outil pédagogique intitulé « **La Ceinture. Réponse aux idées reçues** » sera distribué à partir de juillet au grand public et à l'échelle nationale, via le réseau des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière : préfectures, forces de l'ordre, associations...

Parallèlement, ceux-ci recevront également une affichette au format 40x60 cm qui reprend la signature de la campagne.

---

– II –

### **La ceinture est vitale : à l'avant comme à l'arrière**

---

***Le non-respect du port de la ceinture de sécurité est un facteur aggravant des accidents de la route multipliant par 2 voire 3 le risque d'être tué. Si les Français sont toujours plus nombreux à porter la ceinture à l'avant, le port de la ceinture à l'arrière reste insuffisant alors qu'il pourrait éviter des traumatismes, épargner des vies.***

### ***Des Français plus nombreux à porter leur ceinture à l'avant***

Les derniers chiffres publiés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) montrent que les Français sont de plus en plus nombreux à porter la ceinture de sécurité quand ils sont à l'avant des véhicules. En effet, au fil des ans, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme progresse aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain. Cette pratique

s'homogénéise notamment dans l'ensemble des grandes villes de province, le port de la ceinture progressant principalement dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme à Avignon (+ 15 points en cinq ans), Toulouse (+ 13 points) et Lyon (+ 7 points).

Ainsi, sur l'ensemble du territoire, 91,3 % des usagers portent la ceinture à l'avant en 2001, contre 89,6 % en 2000, 89,5 % en 1999 et 80,6 % en 1992.

Ces résultats sont encourageants mais il existe encore des cas d'accidents entraînant la mort d'un conducteur ou d'un passager avant non ceinturé. Un adulte de 70 kg, dans un choc frontal à 50 km/h, se transforme en projectile de 2,8 tonnes. Sans protection, il risque d'être éjecté. Avec la ceinture, il restera solidaire du véhicule. Les ceintures de sécurité résistent en effet aujourd'hui à une force de 3 tonnes et il est fort probable qu'elles résistent bientôt à une force de 4 tonnes suite aux recherches menées par les constructeurs.

Le risque le plus grave est donc l'éjection du véhicule qui entraîne quasiment systématiquement la mort de l'utilisateur, mais le non-port de la ceinture se solde surtout par des blessures plus ou moins graves. En fonction de leur gravité, ces blessures peuvent nécessiter des opérations chirurgicales très lourdes, avec des périodes de rééducation longues et douloureuses. Les séquelles peuvent demeurer, notamment quand les personnes sont défigurées, handicapées à vie.

### ***Le port de la ceinture à l'arrière, une règle insuffisamment adoptée***

Si le port de la ceinture à l'arrière est obligatoire depuis 1990, trop d'utilisateurs croient encore qu'il ne sert à rien de s'attacher à l'arrière. Beaucoup se sentent protégés par les sièges avant. Ils croient que parce qu'ils ne sont pas juste derrière le pare-brise, il n'y a pas de danger. Mais c'est oublier les risques réels qu'ils encourent.

Tout comme les passagers avant, les passagers arrières risquent l'éjection : par le pare-brise avant, le pare-brise arrière ou les ouvertures latérales. Au risque d'éjection, s'ajoute la projection contre un siège avant. Or, dans un simple choc à 50 km/h, un siège avant devient un véritable mur de béton sur lequel le passager arrière vient s'écraser.

Les passagers arrière prennent de sérieux risques en ne s'attachant pas, ils compromettent également sérieusement les chances de survie du passager qui se trouve devant eux. En effet, projeté contre le siège avant, un individu devient un véritable projectile, une arme prête à tuer la personne qui se trouve devant elle. Lors d'un choc, la force qu'il dégage en étant non-ceinturé, s'additionne à la propre force acquise par le passager avant. La ceinture qui protège le passager avant subira alors une force décuplée, et protégera d'autant moins le passager.

Légitimer le port de la ceinture à l'avant comme à l'arrière prend donc toute son importance. Qu'ils soient à l'avant ou à l'arrière, les passagers de la même voiture subiront le même choc. Les fausses sensations d'être protégé sont vite démontées face aux données physiques, à la vérité scientifique.

### ***Grâce à la ceinture, entre 800 et 1 200 vies pourraient être sauvées par an...***

Au regard de l'analyse des accidents effectuée chaque année, des vies pourraient encore être sauvées, des blessures, des traumatismes pourraient être épargnés grâce à ce geste simple : attacher sa ceinture de sécurité.

Selon IONISR, sur l'année 2001, 23,3 % des usagers de voiture de tourisme tués dans un accident, soit 1 164 personnes, étaient non ceinturées. Il n'est pas possible de dire si toutes ces personnes auraient eu la vie sauve si elles avaient attaché leur ceinture de sécurité car le maximum d'efficacité de la ceinture se situe à vitesse

moyenne. Mais il est certain que certaines auraient pu être sauvées. Une analyse menée sur 1 115 accidents constatés entre 1994 et 2001, montre de manière assez probante l'efficacité de la ceinture. Tous ces accidents impliquent au moins deux usagers de voiture de tourisme. Dans chaque cas, l'un décède et l'autre pas, l'un était ceinturé et l'autre pas. Dans 9 cas sur 10, c'est le non-ceinturé qui a été tué (source ONISR).

Il est possible d'estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées en prenant en compte le nombre de tués non ceinturés mais aussi le nombre d'indéterminés (personnes décédées mais dont il n'a pas été possible de constater si elles portaient leur ceinture ou non lors de l'accident).

C'est ainsi qu'en 2001, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avait mis leur ceinture de sécurité, le nombre de tués aurait pu être réduit de plus de 10%, soit si l'on considère le nombre de tués à 30 jours, 852 vies épargnées (source ONISR). Selon le Laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'étude du comportement humain de PSA Peugeot Citroën et de Renault (LAB) qui a également réalisé une évaluation à partir d'études d'accidentologie, ce sont 1 200 vies qui pourraient être sauvées.

S'il est possible de sauver des vies, il est aussi possible d'éviter des blessures qui s'imposent comme de véritables traumatismes. En 2001, parmi les 14 060 usagers de voiture de tourisme gravement blessés, 1 754 étaient non-ceinturés lors de l'accident, sans compter les 2 060 cas où le port de la ceinture n'a pas pu être déterminé (Source ONISR).

Il est donc important pour la Sécurité routière de délivrer des messages répétés, réguliers, sur la légitimité du port de la ceinture afin que chacun prenne le réflexe de s'attacher dès qu'il monte en voiture.

Mettre sa ceinture est un geste simple, à la portée de tous. Chacun pourrait en montant en voiture adopter le réflexe de s'attacher comme ce qui est demandé dans les avions, au moment du décollage.

---

– III –

### **De la nécessité de s'attacher quel que soit le trajet**

---

***Quel que soit le trajet effectué, sa durée ou la vitesse empruntée, il faut attacher sa ceinture de sécurité. Certaines situations conduisent parfois les usagers à relâcher la vigilance, à négliger de porter la ceinture. Panorama des situations trompeuses.***

#### ***Ne pas sous-estimer les risques pris sur les trajets habituels, courts***

Les accidents de la route se produisent bien souvent près du domicile. Sur la route de la boulangerie ou du vidéo club tout proche, sur le court trajet du retour après avoir dîné chez ses voisins et ses amis, l'accident peut survenir. **75 % des victimes sont des victimes « locales », des piétons ou des occupants de véhicules immatriculés dans le département.** Les trajets connus appellent parfois malheureusement une baisse de vigilance et le port de la ceinture figure parmi les règles « oubliées ».

Parce que l'on effectue un trajet qu'on parcourt tous les jours et sur lequel on ne roule pas très vite, on néglige de s'attacher. C'est le cas d'usagers vivant en agglomération et qui prennent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils connaissent bien

le trajet, roulent au maximum à 50 km/h et n'ont plus conscience du danger pour avoir fait le trajet maintes et maintes fois sans encombre. Ils oublient que l'accident peut surgir à tout moment et que dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel.

Deux accidents corporels sur trois ont lieu en ville. Et c'est le cas d'un accident mortel sur trois. Les faibles vitesses de circulation poussent certains à croire qu'il est facile d'éviter l'accident et que si l'accident se produit, il ne sera pas grave. Pour rétablir la vérité, la Sécurité routière a lancé en avril dernier une campagne d'affichage urbain à la signature explicite « **En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées** ». Car les Français doivent prendre conscience que faible vitesse et petit trajet ne sont pas synonymes de sécurité s'ils commettent ce qu'ils considèrent comme une petite infraction : « ne pas mettre sa ceinture ».

### ***L'accident de la route dans le cadre du travail***

Outre les multiples déplacements à caractère personnel, beaucoup sont motivés par des obligations professionnelles. Et l'accident de la route peut avoir lieu lorsque l'on effectue sa tournée de clients. Le cas n'est pas rare chez les personnes dont le travail les conduit à prendre la route et à s'arrêter régulièrement pour démarcher de nouveaux clients ou effectuer une simple visite de suivi. Parce que l'on s'arrête régulièrement, on ne prend plus la peine de mettre sa ceinture entre chaque visite et la fatigue aidant, l'accident se produit.

L'accident de la route est en effet la première cause de décès dans les accidents de travail. De nombreuses entreprises l'ont compris qui mettent en place des plans de prévention des risques routiers pour leurs salariés. Rappeler l'importance du port de la ceinture fait partie des enseignements élémentaires.

#### **Quand il aurait suffi d'être attaché Focus sur des accidents basés sur des faits réels**

Un mardi matin, vers 7h00, trois jeunes ouvriers quittent un chantier après avoir travaillé toute la nuit. Ils prennent la voiture après avoir bu un café. Le conducteur boucle sa ceinture de sécurité mais pas ses passagers qui s'assoupissent rapidement. Après un endormissement de quelques secondes, le conducteur s'aperçoit qu'il roule complètement à gauche. En voulant redresser la situation, il donne un coup de volant trop brusque et sa voiture vient percuter le mur d'une propriété. Il sortira indemne du choc, mais ses deux passagers ont été éjectés. Le passager avant sera blessé et bénéficiera d'un arrêt de travail de 30 jours mais le passager arrière ne survivra pas à ses blessures.

Un jeudi après-midi, un jeune homme reprend sa voiture après avoir effectué une visite chez un de ses clients. Il vient de conclure une vente très importante. Il doit se rendre chez un autre client et reprend donc le volant mais insouciant, il n'attache pas sa ceinture. Pour garder sa bonne humeur, il décide de mettre un disque qu'il aime beaucoup, il se penche pour récupérer son étui bourré de disques. En une fraction de seconde, il quitte la route, son véhicule va dans le fossé. Parce qu'il n'a pas attaché sa ceinture, sa tête vient percuter le tableau de bord. Heureusement, parce qu'il ne roulait pas vite, le choc n'est pas grave. Il aura juste l'arcade sourcilière ouverte, ce qui lui laissera une petite cicatrice.

Un samedi soir, peu après minuit, un conducteur roule tranquillement sur une petite route de province. Il emmène sa petite fille chez ses parents. Mais sur la route humide, en plein virage, il perd le contrôle de sa voiture. Sa voiture vient percuter un muret de plein fouet. Bilan : 1 mort, son enfant de 4 ans qui dormait à l'arrière, non ceinturé.

\*Ces « mini-histoires » sont inspirées d'enquêtes REAGIR, réalisées par des commissions pluridisciplinaires (gendarmes, pompiers, médecins, élus locaux, représentant de DDE, etc...).

Raymond Depardon, a réalisé pour la Sécurité routière en avril 2000 une campagne constituée de témoignages de victimes de la route. Parmi ceux-ci, celui de cette jeune courtière en assurance. Après une pause sur l'autoroute, elle reprend sa place de passagère dans la voiture de son ami. Finissant son sandwich, elle est sur le point de rattacher sa ceinture quand un des pneus de son véhicule éclate. La voiture, qui roule trop vite, fait une sortie de route pour finir dans un ravin. La jeune fille est désormais paraplégique.

---

– IV –

### Quand les enfants pâtissent de la négligence des adultes

---

***Chaque année, les accidents de la route font des victimes parmi de jeunes enfants. Si tous ne périssent pas de leurs blessures et heureusement, ils peuvent être sérieusement blessés, traumatisés. Il existe cependant des dispositifs spécifiques pour protéger les enfants quel que soit leur âge. Encore faut-il que leurs parents les utilisent à bon escient et respectent les règles élémentaires comme ne jamais véhiculer un enfant sans dispositif de retenue.***

En 2001, 12 537 enfants de moins de 14 ans ont été victimes d'un accident. Parmi eux 1 699 ont été gravement blessés et 284 sont décédés. 65 % d'entre eux étaient passagers d'un véhicule.

#### ***Des systèmes de retenue pour tous les âges***

La règle est simple : tous les enfants doivent être attachés avec un système de retenue adapté à leur âge ou à leur poids. Et les moyens existent pour la respecter. Quel que soit l'âge de l'enfant, sa taille ou son poids, il existe un système de retenue adapté. L'enjeu est le même que pour les adultes : éviter d'être éjecté ou de heurter les éléments de l'habitacle, sauf que les individus sont plus fragiles du simple fait qu'il s'agit d'enfants.

Si les enfants impliqués dans les accidents ne périssent pas tous, beaucoup sont gravement blessés. Certains demeurent traumatisés, leurs blessures nécessitant des interventions chirurgicales lourdes et répétées. Alors qu'ils sont en pleine période de croissance, leurs blessures peuvent avoir des conséquences irrémédiables, compromettant sérieusement leur développement, leur épanouissement. Avant 2 ans, l'enfant est plus fragile du cou ; au delà de 2 ans, il risque davantage une lésion à la tête et à partir de 4 ans, c'est l'abdomen qui est plus souvent touché.

#### Quels systèmes de retenue adopter ?

**Pour les bébés de 0 à 9 mois**, les parents ont le choix entre deux dispositifs :

- *Le lit nacelle* : fixé au véhicule grâce à des sangles montées aux points d'ancrage des ceintures arrière et équipé d'un filet de protection destiné à éviter l'éjection.
- *Le Porte-bébé dos à la route* : Fixé à l'arrière comme à l'avant à l'aide des ceintures de sécurité équipant le véhicule. Ce système est recommandé car il

protège mieux la tête et le cou du bébé qui sont les parties les plus fragiles de son corps. Seule cette position peut réduire de 89% les efforts au niveau du cou, en décélérant simultanément la tête et le cou du bébé. Cette position améliore de plus très sensiblement la protection du thorax et de l'abdomen, en répartissant tous les efforts de retenue de la coque du siège sur l'ensemble du corps. (Source Renault)

### ATTENTION

*Lorsque la place avant est équipée d'un airbag qu'on ne peut désactiver, il est impératif de ne pas utiliser un siège dos à la route. En cas de choc, l'airbag projetterait violemment le siège-auto et le bébé contre le dossier du véhicule. L'enfant risquerait d'importantes lésions ou de mourir étouffé.*

### **Pour les enfants de 9 kg à 18 kg, de 9 mois à environ 3-4 ans**

Dès qu'il pèse au moins 9 à 10 kg, un bébé peut être installé à l'arrière en position " face à la route ", dans :

- *Un siège baquet à harnais* : coque ou armature fixée au véhicule grâce à des sangles montées aux points d'ancrage des ceintures arrière ou grâce à la ceinture du véhicule. L'enfant est tenu dans le siège par un harnais, fermé par une boucle de sécurité.
- *Un siège baquet à réceptacle* : l'enfant est retenu par le réceptacle, positionné devant son corps, ce qui lui laisse ainsi plus de liberté de mouvement. Siège fixé soit au point d'ancrage soit par la ceinture de sécurité du véhicule, seul modèle qui puisse se fixer au milieu de la banquette arrière avec la ceinture ventrale.

**Pour les enfants de plus de 15 kg, soit de 3-4 ans à 10 ans**, il existe deux systèmes :

- *Le siège réhausseur* : interdit à l'avant, il s'utilise en combinaison avec la ceinture arrière à trois points d'ancrage. Il ne doit en aucun cas être utilisé avec la ceinture ventrale. Ce dispositif réhausse l'enfant afin que la ceinture soit correctement ajustée sur son corps et qu'elle ne vienne pas s'appliquer sur le cou. Posé simplement sur le siège du véhicule, l'enfant est maintenu sur son siège réhausseur uniquement par la ceinture de sécurité. Il convient de s'assurer que la sangle ventrale de la ceinture passe bien sous les accoudoirs dans les encoches prévues à cet effet.

Le réhausseur avec dossier permet aux sangles de s'appuyer sur les parties solides du corps : l'épaule et le haut des cuisses. Il permet de réduire de 30% les risques de blessure grave. (Source Comité des Constructeurs Français d'Automobiles)

- *Le Harnais* (ceinture sous-abdominale avec bretelles) ou ceinture trois sangles adaptées à la classe d'âge : dans les deux cas, il s'agit de dispositifs classiques de harnais ou de ceinture, réalisés dans une taille adaptée au gabarit de l'enfant. Le harnais est relié aux ancrages inférieurs de la ceinture arrière.

Pour tous ces dispositifs, il est fondamental de choisir un modèle homologué, de ne pas lésiner sur la qualité (proscrire les vieux sièges qui ne sont plus aux normes), et de suivre les instructions d'installation.

### ***Les négligences des parents qui peuvent avoir de lourdes conséquences chez l'enfant***

Les enfants victimes d'accidents de la route sont pour la plupart des enfants qui étaient passagers du véhicule accidenté. Parce qu'ils n'étaient pas ou très mal attachés, les jeunes victimes sont gravement blessées, voire tuées sur le coup.

Alors même que les parents considèrent bien souvent que leurs enfants sont ce qu'ils ont de plus précieux, ils sont, en voiture, acteurs de négligences qui peuvent entraîner des blessures terribles chez leurs enfants.

Les spécialistes en psychologie s'efforcent d'expliquer comment cela peut arriver. Selon Jean-Pascal Assailly, psychologue à l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), l'idée qu'ils peuvent être responsables de la mort de leurs enfants quand ils les conduisent en voiture est intolérable pour les parents. Parce que cette idée leur est insupportable, ils la rejettent, la refoulent et en viennent à l'oublier. Paradoxalement, en oubliant qu'ils peuvent tuer leurs enfants, ils oublient de les attacher.

**Dans de nombreux cas où l'enfant décède, ce sont ses parents qui ont à assumer la responsabilité de sa mort.**

Rappeler régulièrement aux parents une vérité qu'ils ont du mal à garder à l'esprit, tel est aussi l'objectif des campagnes de sensibilisation répétées de la Sécurité routière.

La liste des comportements est malheureusement longue : Panorama des pratiques dangereuses :

- Laisser l'enfant s'allonger à l'arrière : c'est une des pratiques les plus dangereuses, à bannir complètement, car elle rend de fait impossible l'attachement par la ceinture. Même si un adulte est assis à ses côtés pour tenir sa tête sur ses genoux, l'enfant n'est pas protégé. Un enfant de 30 kg, à une vitesse de 50 km/h va se transformer en projectile d'une tonne que l'adulte ne pourra pas retenir
- Lui permettre de se mettre debout parce qu'il ne supporte plus d'être assis : c'est d'autant plus dangereux que l'enfant vient alors plus facilement se placer entre les deux sièges avant et qu'il risque encore plus d'être éjecté en cas de freinage brutal ou de choc. La solution : s'arrêter quelques minutes pour qu'il se dégoûtasse les jambes.
- Prendre un enfant en bas âge sur ses genoux : à l'avant comme à l'arrière, l'enfant risque d'être éjecté. A l'avant, il risque en plus d'être étouffé par l'airbag.
- Ne pas vérifier que la ceinture de sécurité soit toujours bel et bien attachée : si les enfants chahutent, qu'ils sont plusieurs, ils risquent de détacher leur ceinture par inadvertance.
- Accepter que l'enfant se détache : quelle que soit la raison (colère, ennui ou fatigue) elle ne peut autoriser le non port de la ceinture. S'asseoir à côté de l'enfant tout en le maintenant attaché peut être une solution pour le calmer.

Si les parents sont responsables du dispositif de retenue qu'ils mettent en place pour leurs enfants en très bas âge qui ne peuvent se protéger eux-mêmes, ils ont avant tout un rôle éducatif auprès des enfants plus âgés, plus autonomes.

Un enfant qui connaît les risques qu'il encourt quand il ne met pas sa ceinture de sécurité ne rechignera pas à la porter, bien au contraire. Ce constat est fait auprès de tous les enfants qui reçoivent une éducation à la Sécurité routière.

Mais si ces parents ne lui montrent pas l'exemple, si la loi des parents c'est « je ne m'attache pas parce que je ne vais pas loin.... » ou tout autre mauvaise raison, l'enfant reproduira le comportement parental.

Alors règles d'or pour les parents :

- Expliquer aux enfants dès leur plus jeune âge qu'il faut porter la ceinture de sécurité
- Montrer l'exemple, en la portant soi-même !

---

- V -

### **La ceinture : dispositif central de protection**

---

***La ceinture de sécurité est au cœur du dispositif de sécurité passive des voitures. Si la généralisation des airbags, des renforts latéraux vient compléter ce dispositif, la ceinture de sécurité demeure l'élément central auquel il faut toujours recourir.***

#### ***La ceinture, comment ça marche ?***

Le rôle de la ceinture de sécurité est de retenir les passagers, d'éviter qu'ils soient éjectés du véhicule ou qu'ils aillent se heurter contre les éléments de l'habitacle comme le pare brise, le montant de portière, les sièges avant...

Elle est conçue pour retenir l'occupant qui, lors d'un choc, est projeté à la vitesse du véhicule. Elle exerce un effort de retenue sur le corps, au niveau du thorax et du bassin. Résistant à des efforts de plus de 3 tonnes, elle supporte les efforts exercés en utilisation normale qui sont de l'ordre de 600 à 700 kilos. Elle ne peut donc pas casser et assure son rôle principal : rendre le corps solidaire du véhicule.

La ceinture n'est pas qu'une simple sangle ventrale. Elle combine plusieurs dispositifs complémentaires :

- La ceinture à trois points d'ancrage : pour améliorer le couplage entre le corps et le siège,
- L'enrouleur-bloqueur : support de la ceinture, il bloque son déroulement dès qu'on la tire trop violemment.
- Le prétendeur ou retracteur de sangle : est un dispositif pyrotechnique qui tire la ceinture en arrière au moment du choc. Il rattrape ainsi le jeu éventuel entre la ceinture et le corps au moment de l'impact du véhicule,
- Le limiteur d'effort : est un système intégré dans la ceinture pour que celle-ci ne soit pas trop rigide et exerce trop de contraintes sur le thorax.

A ces dispositifs s'ajoute l'airbag - ou coussin gonflable - qui permet lui aussi de

réduire les contraintes exercées sur la partie supérieure du corps en plaquant l'usager contre son siège. L'airbag se gonfle instantanément sous la violence du choc et se dégonfle immédiatement, n'étant pas étanche.

Il vient compléter l'action de la ceinture de sécurité quand les passagers subissent un choc très violent, qui se produit en un temps.

Mais en cas de chocs répétés, l'airbag ne peut pas exercer de contraintes multiples sur le corps du passager à protéger, et ce, du fait de sa non étanchéité.

En cas de chocs répétés, seule la ceinture est capable de pallier les efforts exercés sur le corps du passager.

L'efficacité de l'airbag est reconnue scientifiquement et tous les constructeurs placent des airbags dans leurs gammes de voiture.

Il existe plusieurs types d'airbag :

Certains sont conçus pour protéger certaines parties du corps lors d'un choc frontal comme l'airbag cheville et l'airbag genou.

D'autres sont conçus pour protéger les passagers en cas de chocs latéraux : l'airbag latéral, latéral tête, latéral passager ou encore latéral rideau.

### ***Ne pas choisir entre l'airbag et la ceinture***

La ceinture et l'airbag sont des dispositifs complémentaires qui, combinés, assurent une sécurité passive particulièrement efficace.

Les deux dispositifs sont donc à considérer comme un tout, l'un ne supplantant pas l'autre et inversement.

Etant donné que les deux dispositifs ne cessent d'évoluer, qu'ils font l'objet d'améliorations constantes de la part des constructeurs, des études sont menées régulièrement pour évaluer leur efficacité, voir notamment l'efficacité de l'un par rapport à l'autre.

Une étude publiée le 11 mai dans le British Medical Journal, et réalisée par des épidémiologistes de l'Université de Washington montre que la ceinture demeure l'élément principal de sécurité passive. En effet, selon les résultats de cette étude, avec airbag mais sans ceinture, **le risque mortel pour les automobilistes** n'est réduit que de 8% par rapport à ceux ne disposant d'aucune protection. Alors qu'il **diminue de 65% pour ceux qui ont mis leur ceinture, et de 68% pour ceux bénéficiant des deux protections.**

Les résultats de cette étude menée aux Etats-Unis viennent confirmer qu'en cas d'accident, l'airbag seul n'est pas en mesure d'assurer une bonne protection des passagers. Mais qu'en revanche, la protection maximale est atteinte quand la ceinture est couplée à l'airbag.

**Selon IUTAC (Union Technique de l'Automobile et du Cycle), une ceinture convenablement bouclée, couplée avec l'airbag, diminue les traumatismes de la tête de 65 % à 75% pour le thorax.**

## **Les actions de sensibilisation de l'été 2002**

---

***Parallèlement à la campagne publicitaire centrée sur le port de la ceinture de sécurité, la Sécurité routière poursuit son travail de sensibilisation sur les autres risques majeurs. Via des partenariats, et au-delà des actions de contrôles renforcés sur les routes, elle mène également des actions de terrain pour toucher l'opinion en situation.***

### **La reconduction, pour la 3<sup>ème</sup> année consécutive, d'un partenariat avec le festival Solidays**

Du 6 au 7 juillet, la Sécurité routière est partenaire de Solidays. Au sein du village consacré à la prévention des risques, la Sécurité routière vient sensibiliser les visiteurs aux dangers de la route. Cette année, l'accent est mis sur les risques en ville. C'est ainsi que les visuels de la campagne d'avril 2002 « En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées », seront mis en avant sur le stand.

Mais parce qu'il est nécessaire de répéter les messages essentiels, la Sécurité routière effectuera également des actions de sensibilisation au risque alcool et au risque lié au non-port de la ceinture de sécurité. Au moment où la nouvelle campagne « ceinture » sera sur les écrans, les participants à Solidays pourront prendre conscience du danger de ne pas porter sa ceinture grâce au testochoc mis en place sur le stand Sécurité routière. Le risque alcool sera également démontré via la distribution déthylotests, de supports d'information mais aussi par la diffusion sur grands écrans du spot « conducteur désigné » réalisé en décembre 2001. Enfin, pour que la fête ne se termine pas en drame, l'association Voiture & Co, partenaire de la Sécurité routière depuis 2000, met en place une animation. Créée en 1998, Voiture & Co propose tout au long de l'année le accompagnement en toute sécurité des jeunes lors des soirées étudiantes. Elle met en relation des conducteurs volontaires qui ont décidé de rester sobres avec des jeunes souhaitant se faire accompagner.

### **Pour lutter contre le risque alcool, la Sécurité routière conjugue campagne de sensibilisation et actions de terrain**

- Un partenariat Sécurité routière – Francofolies pour aller à la rencontre des jeunes et les sensibiliser au danger de l'alcool au volant

Du 12 au 16 juillet, les Francofolies de la Rochelle vont rassembler plusieurs milliers de jeunes spectateurs. Cette année, et pour la première fois, la Sécurité routière est partenaire du festival et met en place un dispositif de sensibilisation au principe du conducteur désigné « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». Son objectif : que les jeunes prennent le réflexe de s'organiser avant de sortir, fassent en sorte qu'un conducteur sobre puisse les ramener sain et sauf.

Les jeunes de 15 à 24 ans sont en effet les premières victimes de la route (13 % de la population mais 26,9 % des tués sur la route). Beaucoup sont victimes d'accidents liés à l'alcool et à la fatigue, survenant le week-end après une soirée un peu trop arrosée.

Aux Francofolies, la Sécurité routière viendra donc les sensibiliser sur le terrain. L'ensemble des supports de communication du festival (dépliant – programme, affiche, guide du festivalier) vont intégrer un message de sensibilisation au risque de l'alcool au volant. Le spot « conducteur désigné » diffusé en décembre 2001

sera projeté sur grand écran avant les concerts. Les lieux clés (bars, village public...) vont afficher une signalétique spécifique Sécurité routière. Enfin, tous les soirs, une action de sensibilisation menée à la sortie des parkings viendra inciter les jeunes à s'organiser. Les conducteurs qui reprennent le volant pourront effectuer un contrôle d'alcoolémie et les conducteurs désignés présentant des résultats négatifs, seront récompensés !

– Une campagne pour sensibiliser aux dangers de l'alcool au volant

Parce que l'alcool au volant fait des ravages chez les jeunes mais aussi chez les adultes, deux populations qui ne consomment pas l'alcool dans les mêmes conditions, la Sécurité routière lancera une campagne de sensibilisation en deux volets différenciés. Alors qu'une campagne radio mettant en avant le principe du conducteur désigné sera déclinée pour sensibiliser les jeunes, une campagne d'affichage sensibilisera les adultes. Son objectif : convaincre que prendre le volant même après n'avoir bu que deux verres présente un véritable danger.

**Sensibiliser les parents et les enfants à la Sécurité routière sur la route des vacances**

La Sécurité routière, le magazine Top Famille, Nexx Assurances et le Groupe Elixor se sont associés pour permettre la distribution, à partir du 26 juillet et pendant 4 week-ends de suite, d'un livret de 16 pages rappelant aux parents les règles élémentaires garantissant la sécurité de leurs enfants quand ils sont en voiture. Les enfants pourront aussi consulter le livret puisque toute une partie de jeux leur est consacrée afin qu'ils apprennent tout en s'amusant. Le livret s'articule notamment autour des résultats d'une étude IFOP – Sécurité routière sur le jugement que portent les enfants sur leurs parents quand ceux-ci sont au volant. Remis à environ 200 000 exemplaires sur les aires d'autoroutes d'Elixor (49 sites des enseignes Arche Cafétéria, Arche Café et Bœuf jardinier) il donnera aux familles, sur la route des vacances, l'occasion de tester en situation leur propre comportement dans la voiture.

Parallèlement, le réseau local de la Sécurité routière diffusera également le document, imprimé au total à 500 000 exemplaires.

**Un nouveau partenariat avec les radios d'autoroute pour alerter les automobilistes en situation**

La Sécurité routière renouvelle l'opération de partenariat avec les radios d'autoroute initiée l'été dernier. Chaque radio partenaire va ainsi diffuser, pendant les week-ends de migrations estivales de juillet – août, des « micro-trottoirs » enregistrés sur les aires de repos de sa zone de diffusion, au cours desquels les automobilistes sont invités à s'exprimer sur les infractions au code de la route. Chaque message est suivi de la prise de parole d'un expert (médecin, chercheur...) qui rappelle la légitimité de la règle au vu des risques encourus.

Les stations partenaires :

107.7 FM (Nord et Picardie), Autoroute FM (Bretagne, Normandie, Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Ile-de-France ouest) Autoroute Info (Ile-de-France sud, Bourgogne, Champagne sud-est, Toulouse, Mulhouse, Rhône-Alpes, Centre), Radio Trafic (vallée du Rhône, Midi-Pyrénées, Avignon, Perpignan, Toulouse) et Trafic FM (Provence-Alpes-Côte d'Azur : Aix, Marseille, Monaco).

## Annexes

---

### Fiche technique Campagne Ceinture – Eté 2002 Spot TV « la famille »

---

Annonceur : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).

Responsables Annonceur : Francis Oziol (Chargé de la sous-direction de la communication), Stéphanie Dupont (responsable des campagnes), Marion Colson (assistante campagne)

Agence : LOWE ALICE / STRATEUS

Responsables Agence : Eric Zajdermann, Sylvie Bouvet, Domitille De Saint Maurice et Stéphanie Lhermitte.

Vice président en charge de la création : Grégoire Delacourt

Directeurs de création : Claire Ravut-Thomas et Stéphane Renaudat

Créatifs : François Vivant (Directeur artistique), Raphaël Hehn (Concepteur-rédacteur)

Réalisateur : Nick Gordon

Société de production : Irène

Achat d'espace : Elizabeth Collomb (Optimédia)

Date de diffusion : du 30 juin au 12 juillet

Chaînes : TF1, France 2, France 3, France 5, Canal +, M6, Mezzo, Histoire, RFO (Réunion, Guadeloupe, Guyane, Martinique).

---

### Fiche technique Campagne Ceinture – Eté 2002 Spots Radio

---

Annonceur : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).

Responsables Annonceur : Francis Oziol (Chargé de la sous-direction de la communication), Stéphanie Dupont (responsable des campagnes), Marion Colson (assistante campagne)

Agence : LOWE ALICE / STRATEUS

Responsables Agence : Eric Zajdermann, Sylvie Bouvet, Domitille De Saint Maurice et Stéphanie Lhermitte

Vice Président en charge de la création : Grégoire Delacourt

Directeurs de création : Claire Ravut-Thomas et Stéphane Renaudat

Créatifs : François Vivant (Directeur artistique), Raphaël Hehn (Concepteur-rédacteur)

Achat d'espace : Elizabeth Collomb (Optimédia)

Diffusion : du 5 juillet au 25 août (en accompagnement des départs, les week-ends)

Stations : Europe 2, France Inter, France Info, Le groupe « Les Indépendants », NRJ, Rire et Chansons, RMC Infos, RTL2, Radios d'autoroute (réseaux Nord et Sud).

---

## Scripts radio

---

### **« Quatrième étage » - 32''**

Une femme nous parle, doucement mais fermement, avec l'évidence d'une démonstration mathématique :

*Imaginez que vous sautez du premier étage : si vous êtes jeune et adroit, au pire, vous vous cassez une jambe. Maintenant, supposition idiote, imaginez que vous sautez la tête la première du quatrième étage (silence)...*

*Pourtant, vous êtes nombreux à prendre ce risque tous les jours, et aujourd'hui l'un d'entre vous va en mourir.*

*Car sans ceinture de sécurité, un choc à 50 Km/h équivaut à une chute du quatrième étage.*

*Sécurité routière. A l'avant comme à l'arrière, la place du mort, c'est celle sans ceinture.*

### **« Enfant » - 20''**

Une femme nous parle, doucement mais fermement, avec l'évidence d'une démonstration mathématique :

*Des enfants de 8 ans qui pèsent une tonne, on en voit tous les jours. Et il en meurt tous les jours.*

*Car dans un choc à 50 km/h, un enfant de 30 kg assis à l'arrière sans ceinture devient un projectile d'une tonne qui s'écrase contre le siège avant.*

*Sécurité routière. A l'avant comme à l'arrière, la place du mort, c'est celle sans ceinture.*

### **« Les sièges arrières » - 25''**

Une femme nous parle, doucement mais fermement, avec l'évidence d'une démonstration mathématique :

*C'est en velours, voire en cuir, c'est plus ou moins mou, mais en tout cas c'est confortable, un siège de voiture.*

*Oui. Mais dans un choc à 50 km/h, c'est une arme meurtrière.*

*Car pour un passager arrière sans ceinture, le siège avant devient un véritable mur de de béton sur lequel il vient s'écraser.*

*Et pourtant, vous êtes toujours nombreux, adultes et enfants, à ne pas mettre votre ceinture à l'arrière pour de petits trajets.*

*Sécurité routière. A l'avant comme à l'arrière, la place du mort, c'est celle sans ceinture.*

---

[Retour liste](#)