

Le port de la ceinture de sécurité

Tout comme le siège pour enfants, la ceinture de sécurité fait partie des moyens de protection «individuelle» – c'est-à-dire qui protège celui qui les utilise – permettant de réduire les conséquences d'un accident de la route.

La ceinture à trois points, standard actuel, a été brevetée en Suède en 1958.

En Belgique, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire depuis 1975 à l'avant et 1991 à l'arrière.

Depuis le 1^{er} septembre 2005, le nombre d'enfants transportés à l'arrière du véhicule ne peut plus être supérieur au nombre de ceintures et, depuis le 1^{er} septembre 2006, chaque enfant dont la taille est inférieure ou égale à 1,35m devra toujours être attaché dans un système de retenue adapté à son poids et à sa taille.

Données¹

Population «jeunes»

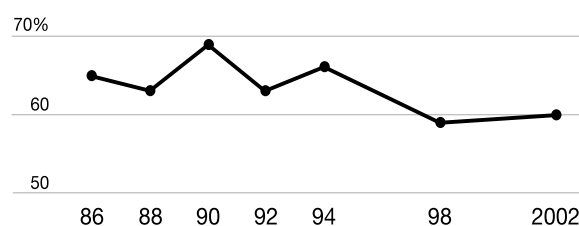
Depuis 1986, l'étude «Santé et Bien-être des jeunes d'âge scolaire», relative aux comportements et modes de vie de ce public, s'est notamment intéressée au port de la ceinture de sécurité (i). Les données qui sont présentées ci-après sont issues de cette enquête réalisée en Communauté française de Belgique. En 2002, elle a été réalisée auprès de 14.748 jeunes âgés de 10 à 19 ans.

En 2002, 60% des jeunes âgés de 13, 15 et 17 ans déclarent porter souvent ou toujours la ceinture de sécurité. De 1986 à 1994, cette proportion est restée relativement stable. En 1998 et en 2002, on observe une légère diminution statistiquement significative par rapport à 1986.

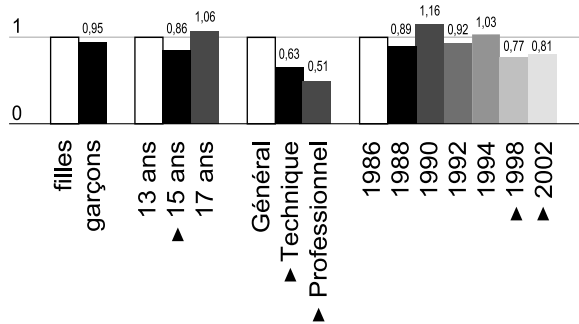
Notons que les jeunes âgés de 15 ans sont significativement plus nombreux que leurs camarades de 13 et 17 ans à ne pas attacher leur ceinture.

1. Ces chiffres nous donnent un ordre de grandeur maximal du phénomène, leur réalité dépend de la méthode d'investigation choisie : comportement observé par un tiers ou comportement avoué du répondant (ce dernier ayant plutôt tendance à surestimer la «bonne» réponse).

Graphique 1 : Proportions standardisées en % des élèves qui déclarent porter toujours ou souvent la ceinture de sécurité, par année d'enquête (santé et bien-être des jeunes, ULB-PROMES, 2002)



Graphique 2 : Association entre le fait d'utiliser toujours ou souvent la ceinture de sécurité et le sexe, l'âge, le type d'enseignement et l'année d'enquête (Odds Ratio) (Santé et bien-être des jeunes, ULB-PROMES 2002)



Aucune différence entre les filles et les garçons n'a pu être établie concernant ce comportement. Par contre, les jeunes de l'enseignement technique et professionnel sont moins nombreux à utiliser régulièrement la ceinture de sécurité en voiture, comparativement aux élèves de l'enseignement général.

Les premières analyses des données récoltées en 2006 confirment ces tendances.

Population «adultes»

En Europe, bien que la collecte de données ne soit pas standardisée, on estime que le port de la ceinture de sécurité varie de 59% (Hongrie) à 97% (France) à l'avant et de 21% (Estonie) à 90% (Allemagne) à l'arrière (Tableau 1).

En comparaison avec d'autres pays, le port de la ceinture de sécurité n'est toujours pas devenu un automatisme en Belgique, bien qu'il progresse au cours des années et des campagnes

d'information (par rapport à 2001 : + 9% à l'avant, + 20% à l'arrière). Les femmes ont davantage tendance à s'attacher que les hommes : 71,5% des femmes mettent leur ceinture en tant que conductrices (contre 64% pour les hommes) et 75,8% en tant que passagères avant (contre 49,4% seulement des hommes).

Par ailleurs les Belges sont loin d'être convaincus de l'utilité de la ceinture, ainsi 27% des conducteurs estiment encore que le port de la ceinture n'est pas indispensable à condition de conduire prudemment et 49% d'entre eux pensent que le risque d'être bloqué par une ceinture en situation de danger est bien réel. (iii)

Commentaires

Le port de la ceinture de sécurité est un des moyens les plus simples et les moins coûteux pour réduire la gravité des blessures et le nombre de victimes d'accidents de la route, même à vitesse moyenne. En effet, le choc lors d'une collision à 50km/h est comparable à une chute depuis le quatrième étage d'un immeuble. C'est ainsi que selon l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (I.B.S.R.), de manière générale, le port de la ceinture réduit de plus de 40% le risque de traumatisme crânien et d'environ 50% le risque de décès ou de blessures. Par ailleurs, 80% des décès recensés parmi les passagers avant seraient évitables si les passagers arrière bouclaient leur ceinture. (iv)

Le choix chez un jeune de porter ou non la ceinture de sécurité dépend à la fois d'une prise de conscience du risque et de la socialisation familiale. L'adolescence est une période d'initiation et d'expérimentation de conduites à risque, c'est aussi une période pendant laquelle les comportements parentaux sont observés et ceux des pairs souvent copiés. (v) Notons aussi que les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes et qu'ils semblent en être bien conscients. (v)

Le fait de porter ou non la ceinture est également influencé par le type et la longueur du trajet ainsi que la place occupée dans la voiture ou même par des préjugés. Selon



population

Tableau 1 : Port de la ceinture de sécurité en Union européenne (données de 2004 sauf autre spécification, European Transport Safety Council) (ii)

	Port de la ceinture à l'avant (%)	Port de la ceinture à l'arrière (%)
Allemagne	94 *	90 (adultes)
Autriche	77	56 (adultes)
Belgique	66	65
Danemark	84	63
Estonie	75	21
Espagne	86 (2003)	42 (2003)
Finlande	89	80
France	97	68
Grèce	40 (2003)	15 (2003)
Hongrie	59	20 (2003)
Irlande	85 (2003)	46 (adultes, 2003)
Luxembourg	88 *	72
Malte	95 *	43
Pays-Bas	86 (2003)	63 (2003)
Pologne	71	49
Portugal	88 *	25
Royaume Uni	93 *	83
Slovénie	81	40
Suède	92 *	79

* chauffeur

l'I.B.S.R. (iv), le port est plus fréquent sur autoroute et lors de longs trajets, moins élevé en agglomération et pour de petits déplacements et plus important à l'avant qu'à l'arrière. Il serait intéressant de mettre en parallèle ces résultats avec les thèmes et les lieux de circulation où ces campagnes d'information ont été menées.

Toujours selon cette source, une attitude négative envers le port de la ceinture de sécurité va de pair avec une attitude négative envers d'autres règles de circulation. Il est vrai que la ceinture de sécurité se différencie clairement d'autres équipements dits « passifs » tels que les airbags. En effet, son port implique une intervention « active » des conducteurs ou des passagers et laisse donc une marge de liberté à l'individu.

Implications

A la lumière de ces éléments, différentes approches peuvent être envisagées pour améliorer le port de la ceinture de sécurité.

– ce qui a trait à la loi et à son respect, c'est-à-dire les mesures législatives et de surveillance. Les différentes expériences européennes mettent en évidence que toute nouvelle législation en matière de ceintures de sécurité est suivie par une augmentation du port et, lorsque c'est mesuré, par une baisse du nombre de décès par accident de la route. Plus le taux de compliance est élevé, plus le nombre de décès diminue comme cela a été observé en Allemagne, Finlande, Pays-Bas, Royaume Uni, Suède (vi). Ceci

est d'autant plus observable si la mesure s'accompagne d'information et d'éducation de la population, s'il y a une surveillance et, le cas échéant, des sanctions en cas d'infraction. Plusieurs pays ont renforcé la surveillance policière et augmenté le nombre d'amendes ainsi que leur tarif (actuellement en Belgique le non-port de la ceinture est considéré comme une infraction du 1^{er} degré et coûte 50 à 60 €) ou renforcé les sanctions (ainsi en Autriche un conducteur qui n'aurait pas sécurisé correctement un enfant risque une suspension de permis de conduire de 3 mois). (ii)

– ce qui a trait au véhicule, donc les mesures techniques. Tous les constructeurs d'automobiles ont dû adapter leurs véhicules. C'est ainsi que certains d'entre eux ont installé un système d'avertissement sonore qui s'enclenche si l'occupant n'a pas attaché sa ceinture (moyen encouragé par le *European New Car Assessment Programme*). Il serait techniquement possible de concevoir un système qui empêcherait le véhicule de démarrer tant que les occupants n'ont pas attaché leur ceinture (système «interlock»). (iv)

– ce qui a trait à l'usage des dispositifs de protection, aux préjugés et aux *a priori*, c'est-à-dire l'éducation et les campagnes d'information.

Le *European Transport Safety Council* (ii) relaie la Commission Européenne qui préconise des campagnes d'information de minimum 2 semaines répétées trois fois par an (qui pourraient combiner le port de la ceinture avec d'autres comportements problématiques comme la vitesse ou l'alcool au volant). Chaque délit constaté est sanctionné de manière appropriée et dissuasive. Cette politique a été appliquée avec succès en Slovénie. L'I.B.S.R. (vii) insiste sur le rôle majeur du/des passager(s) pour influencer positivement la conduite (et donc sur l'utilité d'informer tous les usagers), et sur les campagnes de sensibilisation axées sur le risque d'handicap permanent plutôt que de décès (la mort étant parfois considérée comme attirante par les jeunes). L'apprentissage du comportement correct peut s'apprendre dès l'enfance avec la collaboration des communautés scolaires et des parents (iv). Des outils pédagogiques existent et sont renseignés par exemple par Education Santé et le PIPSA. Les parents de jeunes enfants devraient être davantage sensibilisés aux raisons qui amènent les autorités à légiférer dans ce domaine afin qu'ils adaptent les comportements de sécurité les plus appropriés.

Comme nous le voyons un certain nombre de données sur le port de la ceinture de sécurité existent en Belgique comme à l'étranger, nous constatons également qu'il existe différentes méthodes de collectes de données et différentes politiques en matière de sécurité routière. Le *European Transport Safety Council* diffusera prochainement un manuel afin d'harmoniser les méthodes de collecte de données, permettant ainsi de comparer l'efficacité des politiques pratiquées. A suivre donc ... ■

ORIGINES DES DONNÉES

- i. Piette D. & al, *La Santé et le bien-être des jeunes d'âge scolaire. Quoi de neuf depuis 1994 ? Comportement et modes de vie des jeunes scolarisés et des jeunes en décrochage scolaire en Communauté française de Belgique de 1986 à 2002*. Bruxelles, décembre 2003, 111p (disponible sur <http://www.ulb.ac.be/esp/promes>)
- ii. *Seat Belt Use and Enforcement*, Enforcement Monitor (European Transport Safety Council Newsletter on Traffic Law Enforcement in the EU), April 2006. (http://www.etsc.be/documents/Enforcement_Monitor_6_April.pdf)
- iii. *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe – SARTRE : Résultats belges*. Rapport de recherche, I.B.S.R., Juin 2004.
- iv. Etats-Généraux de la Sécurité Routière (EGSR), Institut Belge de Sécurité Routière (IBSR), *Dossier 7 – Ceinture, sièges pour enfants, casques*, janvier 2002, 28p. (<http://www.ibsr.be>), consulté le 11/05/2006.
- v. *Enquête jeunes et santé 2004 - volet sécurité routière*, UNMS/IBSR, mai 2004.
- vi. *Traffic Law Enforcement across the EU, An overview*. European Transport Safety Council 2006.
- vii. Maillard C., *Santé des jeunes d'âge scolaire (4) : Sécurité routière, une situation qui reste inquiétante*. Education Santé n°200, avril 2005, pp. 16-17.

POUR EN SAVOIR PLUS

European Transport Safety Council
Tél.: 02/230.41.06
information@etsc.be
www.etsc.be

Educa Santé
Tél.: +32 71 30 14 48
doc@educasante.org
www.educasante.org

Institut Belge de la Sécurité Routière
Tél.: 02 244 15 11
www.ibsr.be

PIPSA - Service Promotion de la santé
Tél.: 02/515.05.85 - 02/515.05.04
www.pipsa.org

EDITEUR RESPONSABLE : D. Piette. COMITÉ RÉDACTIONNEL : D. Favresse, G. Houlioux, F. Parent, D. Piette, M. Ribourdouille. SECRETARIAT DE RÉDACTION : M. Ribourdouille. Sauf mention contraire, les commentaires et implications sont de ULB-PROMES. Université Libre de Bruxelles, Ecole de Santé Publique, Unité de Promotion Education Santé (ULB-PROMES), route de Lennik 808, CP596, B-1070 Bruxelles. Tél.: +32.2.555.40.81. Fax : +32.2.555.40.49. E-mail : promes@ulb.ac.be. Publié avec l'aide du Ministère de la Santé de la Communauté française. MISE EN PAGE : Nathalie da Costa Maya, CDCS a.s.b.l. COLLABORATION POUR LA DIFFUSION ET INFOS : Anne-Sylvie Ladmiraunt, CDCS a.s.b.l. (avec le soutien de l'ORBEM). SITE INTERNET : www.ulb.ac.be/esp/promes/sano.html

