

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS****1. POSITION DU PROBLEME****1) Ceinture de sécurité**

On considère généralement que la ceinture de sécurité est un des moyens les moins chers et les plus simples pour réduire le nombre de victimes de la route parmi les occupants de véhicules.

Des études montrent que la ceinture de sécurité réduit considérablement le risque de lésions graves ou mortelles. Le port de la ceinture est également très efficace à l'arrière. Le fait de ne pas s'attacher aux places arrière représente un danger pour les autres occupants.

Par ailleurs, la ceinture s'avère encore plus efficace pour prévenir les lésions mortelles que les lésions graves. Ceci s'explique par le fait qu'une issue fatale résulte généralement de lésions à la tête/lésions crâniennes et de lésions thoraciques internes. Ce sont là les lésions pouvant être évitées grâce au port de la ceinture.

Par ailleurs, l'effet de la ceinture de sécurité dépend également de la vitesse d'impact (Evans, 1996). Lors de vitesses de collision très élevées, l'effet de la ceinture sera finalement réduit à 0 mais, à des vitesses plus basses, son efficacité sera d'autant plus grande. C'est pourquoi il est important de s'attacher également en agglomération (SWOV, 2006).

Il n'est pas évident de déterminer les chiffres exacts qui quantifient l'impact de la ceinture. Diverses études menées aux Etats-Unis (notamment par la National Highway Traffic Safety Administration) sur la base de banques de données d'accidents existantes montrent qu'en matière d'efficacité pour prévenir les lésions mortelles, 45 % est un chiffre réaliste. D'après une étude européenne, la ceinture permettrait de réduire de 40 % le nombre de tués (Verlaak, 2003). L'efficacité de la ceinture pour réduire la gravité des lésions est estimée entre 17 et 25 % (SWOV, 2006 et Verlaak, 2003).

Diverses enquêtes et comptages révèlent une différence entre les attitudes prises par rapport à la ceinture et le comportement réel en la matière. Cet écart se reflète au niveau des résultats déviants obtenus lors des enquêtes (comportement avoué) et des comptages (comportement réel). On peut en déduire qu'un certain nombre de personnes qui ne portent pas la ceinture sont convaincues de son utilité mais ne mettent pas cette attitude en pratique. C'est sans doute parmi cette catégorie que l'on pourra obtenir le plus facilement une augmentation du port de la ceinture.

Tant l'OCDE que l'UE considèrent le fait de ne pas porter la ceinture comme l'un des trois grands problèmes de sécurité routière (à côté de la vitesse excessive et inadaptée et de l'alcool au volant). Il mérite donc d'être traité en priorité.

**2) Dispositifs de retenue pour enfants**

En cas de collision, les enfants non attachés en voiture courent plus de risques que les adultes (au plus l'enfant est jeune, au plus il est vulnérable). La ceinture de sécurité pour adultes ne protège pas suffisamment les enfants mesurant moins de 1,35 m et peut même représenter un risque supplémentaire. Une ceinture ordinaire n'offre une protection optimale qu'à partir de 1,50 m. L'usage de dispositifs de retenue adaptés est absolument indispensable pour les enfants jusqu'à 1,35 m et recommandé pour les enfants jusqu'à

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

1,50 m. 1,50 m représente théoriquement la norme idéale mais n'est pas réaliste étant donné qu'aucun des sièges actuels n'est adapté aux enfants de cette taille. C'est pourquoi, pour des raisons pratiques, la Belgique applique la norme de 1,35 m, également reprise dans la directive européenne (2003/20/CE).

L'efficacité des dispositifs de retenue pour enfants s'avère encore supérieure à celles des ceintures de sécurité. Les dispositifs de retenue pour enfants réduisent de 50 % le risque de lésions mortelles et de 30 % le risque de lésions graves (Brown et al., 2002, et Schoon & Van Kampen, 1992, cité dans SWOV, 2006). Ces résultats ne tiennent pas compte de l'âge, du type ou de la place dans le véhicule.

**3) Mesures visant à améliorer l'utilisation de la ceinture et des dispositifs de retenue pour enfants**

L'utilisation de la ceinture et des dispositifs de retenue pour enfants est surtout influencée par l'obligation légale de la porter et par des contrôles combinés à des actions de communication et à des mesures en matière d'éducation. Il s'avère, par ailleurs, que le comportement du conducteur en matière de port de la ceinture influence celui des passagers.

L'organisation de contrôles sous la forme d'actions ciblées pouvant durer de 1 à 4 semaines peut s'avérer très efficace pour améliorer l'utilisation de la ceinture et des sièges pour enfants. Pour obtenir des effets à long terme, ce type d'action doit être répété plusieurs fois dans l'année. Il est primordial que ces actions bénéficient d'un maximum de publicité pour en optimiser les effets. Il importe également que chaque infraction constatée fasse l'objet d'un bon suivi et que les sanctions soient adaptées et en proportion avec l'infraction (ETSC, 2006 et European Commission, 2004).

Selon la recommandation de la Commission européenne relative à la politique criminelle en matière de sécurité routière, le rapport coûts / bénéfices de la politique de surveillance et de poursuites en matière d'utilisation de la ceinture est très élevé, à savoir 1 sur 10 (European Commission, 2004).

## 2. SITUATION EN BELGIQUE

### 2.1) Données d'accidents

Les statistiques d'accidents belges ne comportent pas de données spécifiques concernant le port de la ceinture ou l'usage de dispositifs de retenue pour enfants (le fait de savoir si les occupants d'un véhicule portaient ou non la ceinture au moment de l'accident, si les enfants étaient transportés dans un système de retenue adapté, etc). Une étude en profondeur des accidents de la circulation pourrait éventuellement fournir certaines informations en la matière.

### 2.2) Législation

Le Code de la Route belge définit l'utilisation de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants dans les véhicules automobiles, conformément aux directives européennes en la matière (91/671/CE et 2003/20/CE).

La règle générale est que le conducteur et les passagers des véhicules automobiles en circulation doivent porter la ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées (Code de la Route art. 35). L'article 35.2.1. détermine les cas d'exemption du port obligatoire de la ceinture et du système de retenue pour enfants:

- 1° les conducteurs qui effectuent une marche arrière;
- 2° les conducteurs de taxis, lorsqu'ils transportent un client;
- 3° les conducteurs et les passagers de véhicules prioritaires, visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie;
- 4° les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison d'une contre-indication grave, par le Ministre des Communications ou son délégué, ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par l'instance compétente de ce pays.

Le Ministre des Communications détermine les modalités d'octroi ainsi que le modèle de cette dérogation.

Il serait intéressant d'examiner plus en détail le problème du bien-fondé de ces dispenses.

A partir du 1<sup>er</sup> septembre 2006, les enfants de moins de 18 ans qui mesurent moins de 1,35 m doivent toujours voyager dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté. Les enfants de moins de 3 ans ne peuvent pas voyager aux places assises arrière non équipées de ceintures de sécurité. Les enfants de moins de 18 ans et mesurant moins de 1,35 m ne peuvent pas voyager aux places assises avant qui ne sont pas équipées de ceintures de sécurité. Ces nouvelles règles sont conformes à la Directive européenne 2003/20/CE.

Il n'existe que quelques exceptions. (Arrêté royal du 22 août 2006 et Arrêté ministériel du 22 août 2006).

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**La règle générale ne s'applique pas:

- aux taxis
- aux véhicules comportant plus de 8 places assises, outre le siège du conducteur
- aux autobus et autocars

Dans ces véhicules, tous les passagers doivent boucler la ceinture aux places qui en sont équipées.

Dans les taxis (non équipés de dispositifs de retenue pour enfants), les enfants de moins de 1,35 m doivent voyager à l'arrière.

Il existe, en outre, des exceptions à la règle générale, dans les voitures et les camionnettes:

1. S'il est impossible d'installer, à l'arrière, un 3<sup>e</sup> dispositif de retenue pour enfants parce que 2 autres sont déjà utilisés:

- Un 3<sup>e</sup> enfant de 3 ans ou plus (et de moins de 1,35 m) peut voyager à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants à condition de porter la ceinture de sécurité. S'il voyage à l'avant, il devra en revanche être installé dans un dispositif de retenue pour enfants.
- Un 3<sup>e</sup> enfant de moins de 3 ans peut voyager à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants, à condition de porter la ceinture de sécurité. Attention: cette possibilité sera supprimée à partir du 9 mai 2008. Après cette date, l'enfant devra obligatoirement être transporté à l'avant dans un dispositif de retenue pour enfants.

2. En cas de transport occasionnel sur courte distance, pour les enfants transportés qui ne sont pas ceux du conducteur: s'il n'y a pas de dispositif de retenue adapté dans le véhicule ou pas assez pour tous les enfants transportés, les enfants de 3 ans ou plus peuvent voyager à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants à condition de porter la ceinture de sécurité.

Attention: cette exception ne s'applique donc pas aux enfants du conducteur du véhicule. Pour ces derniers, c'est la règle générale qui est d'application: dispositif de retenue obligatoire si leur taille est inférieure à 1,35 m.

Concernant l'équipement des véhicules, tous les nouveaux autocars immatriculés en Belgique depuis le 31 mars 2003 doivent être équipés de ceintures de sécurité à toutes places assises, ainsi que d'un pictogramme placé sur tous les sièges et rappelant l'obligation du port de la ceinture.

**Remarques**

- La législation actuelle contient une série de descriptions assez vagues: qu'entend-on exactement par "transport occasionnel" et "courte distance" ?
- Certains éléments sont difficiles à contrôler dans la pratique, tels que "transport occasionnel", "courte distance", "siège pour enfants **adapté**" ainsi que certaines exceptions (comment savoir si l'enfant n'est transporté qu'occasionnellement et sur quelle distance, comment déterminer la taille exacte d'un enfant sur le terrain, l'enfant est-il ou non transporté par l'un de ses parents, qu'en est-il des nouvelles familles recomposées, etc.).
- Il n'existe que très peu de contre-indications médicales au port de la ceinture. Cela dit, il est relativement facile d'obtenir un certificat médical.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

- Le problème de la “responsabilité” n’est pas non plus résolu. Le conducteur reste responsable si les enfants (jusqu’à 18 ans) mesurent moins de 1,35 m. Ils doivent alors être transportés de manière correcte, dans un siège pour enfants adapté. Le problème se pose toutefois lorsque l’enfant a moins de 16 ans et mesure plus de 1,35 m. A ce moment-là, il doit porter la ceinture mais un problème se pose au niveau de la responsabilité.
  - Par ailleurs, le texte de l’AR du 22/08/2006 (MB 25/08/2006) comporte des erreurs. Ainsi, la version francophone de l’AR précise que les exceptions valent pour “des véhicules affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes”, tandis qu’en néerlandais il est mis “met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3,5 ton” (art. 2, 3° et art. 5 - MB 25/08/2006 p. 42354-42356). Un contrôle des textes législatifs par les services de police s’avère donc recommandé.
- Les normes d’homologation européennes (UN-ECE R44/03 et R44/04) et la directive européenne relative à l’utilisation de dispositifs de retenue pour enfants (2003/20/CE) n’utilisent pas les mêmes critères de répartition des dispositifs de retenue. En effet, les normes d’homologation européennes se basent sur la “catégorie de poids” tandis que la directive européenne et donc également la législation belge prennent pour critères la “taille” et l’ “âge”. Ces critères devraient être harmonisés de façon à éviter de devoir refaire, à chaque fois, la conversion entre la taille, l’âge et les catégories de poids.
- Le groupe de travail déplore que, dans la nouvelle loi de la circulation, le non-port de la ceinture soit considéré comme une infraction de 1<sup>er</sup> degré alors que, dans le précédent dossier ceinture (Commission Fédérale 2004 & 2005), il avait été plaidé pour que ce délit soit considéré comme une infraction de 2<sup>ème</sup> degré. En effet, le fait de ne pas porter la ceinture à l’arrière consiste non seulement à mettre sa propre vie mais également celle des autres passagers, avant et arrière, en danger. D’après la logique de la nouvelle loi de la circulation, les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes sont considérées comme des infractions de 2<sup>ème</sup> degré.

### **2.3) Support social - attitudes**

Fin 2003, début 2004, l’IBSR a réalisé un vaste sondage d’opinion visant à connaître l’avis des automobilistes belges à propos des grands thèmes de sécurité routière. Afin de pouvoir suivre l’évolution des attitudes des conducteurs au fil du temps, l’IBSR répétera cette mesure tous les trois ans. Dans le cadre de cette enquête, 1063 conducteurs ont été interrogés à leur domicile sur quatre grands thèmes de sécurité routière, parmi lesquels le port de la ceinture de sécurité et l’utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

La mesure d'attitudes 2003-2004<sup>1</sup> a donné les résultats suivants:

- **Port de la ceinture**

Comportement avoué en matière de port de la ceinture

Conducteur	Proportion (%)	
jamais	5,5	
rarement	8,0	
souvent	23,9	
toujours	62,7	86,6
Passager avant	Proportion (%)	
jamais	5,5	
rarement	6,6	
souvent	20,1	
toujours	67,8	87,9
Passager arrière	Proportion (%)	
jamais	26,3	
rarement	16,2	
souvent	16,7	
toujours	40,9	57,6

Le taux de comportement avoué en matière de port de la ceinture est à peu près le même chez les conducteurs et les passagers avant. Comme prévu, ces pourcentages se situent dans la lignée des pourcentages repris dans la dernière enquête Sartre (2002).

Le pourcentage de port de la ceinture avoué à l'arrière est nettement moins élevé.

- **Protection des enfants**

Sur l'ensemble des personnes interrogées, 48,9 % déclarent ne jamais transporter d'enfants de moins de 12 ans. Parmi celles qui le font, 75,7 % disent toujours attacher les enfants de moins de 12 ans à l'arrière. 14,9 % prétendent "souvent" attacher les enfants à l'arrière.

Fréquence à laquelle les personnes qui transportent parfois des enfants les attachent en voiture

Protection des enfants	Proportion (%)	
jamais	3,4	
rarement	6,0	
souvent	14,9	
toujours	75,7	90,6

Ce résultat correspond aux prévisions de la dernière enquête Sartre, selon laquelle le taux de réponses "toujours" atteindrait environ 80 %.

- **Risque subjectif de se faire prendre**

A la question "quelle est la probabilité de subir un contrôle de police visant à vérifier si le conducteur et les passagers portent la ceinture de sécurité ?" 57,7 % répondent que le risque est limité à très limité. Ces résultats sont légèrement inférieurs à ceux qui ont trait au risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool.

<sup>1</sup> Une deuxième mesure d'attitudes a été réalisée en 2006 mais au moment de la création de ce document, les résultats n'avaient pas encore été analysés. (Dès que les résultats seront connus, ils seront intégrés dans ce rapport).

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

Risque subjectif de se faire prendre pour non-port de la ceinture

Risque subjectif de se faire prendre	Proportion (%)	
très limité	20,8	57,7
limité	36,9	
moyen	27,1	
grand	13,1	
très grand	2,0	

- **Risque subjectif de sanction**

Risque subjectif de sanction en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture

Risque de sanction pour non-port de la ceinture	Proportion (%)	
très limité	12,5	34,1
limité	21,6	
moyen	31,5	
grand	24,3	34,3
très grand	10,0	

Seuls 34,3 % des personnes interrogées estiment que le risque de sanction en cas de non-port de la ceinture de sécurité est élevé ou très élevé. Peut-être ces personnes partent-elles du principe que la police ne verbalise pas certaines infractions. Dans certains cas, l'agent chargé du contrôle se contente de donner un avertissement, sans l'assortir d'une amende.

- **A déjà été contrôlé ou reçu une amende**

	Proportion (%)
déjà été contrôlé	12,5
déjà reçu une amende	5,8

Alors que 24,1 % des conducteurs ont déjà subi un contrôle alcool, seuls 12,5 % déclarent avoir déjà subi un contrôle ceinture.

Lors de l'interprétation de ce chiffre, il faut toutefois tenir compte du fait que les contrôles ceintures sont moins facilement détectables par les conducteurs que, par exemple, les contrôles relatifs à la conduite sous influence. Ainsi, il arrive que les conducteurs qui portent leur ceinture soient contrôlés en la matière lors d'un contrôle de routine, sans en être avertis. En fait, on ne sait généralement qu'on a subi un contrôle ceinture que lorsqu'un agent a attiré notre attention sur le fait qu'on n'est pas attaché.

Etant donné les difficultés à repérer les contrôles ceinture, nous estimons plus prudent de ne pas tirer d'autres conclusions à partir des données relatives au comportement avoué en la matière.

- **Conclusion**

Les résultats de la mesure d'attitudes en matière d'utilisation de la ceinture et de dispositifs de retenue pour enfants montrent que 86,6 % des conducteurs, 87,9 % des passagers avant et 57,6 % des passagers arrière déclarent mettre souvent ou toujours la ceinture. 90,6 % affirment attacher souvent ou toujours les enfants. Le comportement réel des usagers

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

montre toutefois que ces résultats ne doivent pas être interprétés de manière trop optimiste (voir 2.3).

Une constatation typique dans ce genre d'enquête est, en effet, que, en matière de comportements socialement non souhaitables, les données avouées représentent presque toujours une surestimation des données observées. Si nous tenons compte de cet aspect, nous pouvons considérer, avec une certaine prudence, que les mesures d'attitudes représentent le maximum de ce qui peut être atteint au niveau des mesures de comportement.

Etant donné que la mesure d'attitudes 2003-2004 n'est que la première d'une série, il va de soi que ces résultats ne peuvent pas encore donner lieu à des conclusions sur l'évolution des attitudes au fil du temps.

#### **2.4a) Comportement des usagers**

En 2001, les Etats Généraux ont formulé les objectifs suivants concernant le comportement observé en matière de port de la ceinture et d'utilisation de systèmes de retenue pour enfants:

% comportement observé	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Conducteur	56	58	61	63	66	71	76	81	86
Passager avant	58	60	63	65	68	73	78	83	88
Passager arrière	45	47	50	52	55	60	65	70	75
Enfants protégés	71	75	80	87	95				
Enfants protégés correctement	40	55	70	85	95				

En 2002, l'IBSR a développé une méthode visant à mesurer le port de la ceinture chez les passagers avant de voitures. Les premières mesures de comportement en matière de port de la ceinture ont été effectuées en mai 2003 et sont, depuis lors, répétées chaque année.

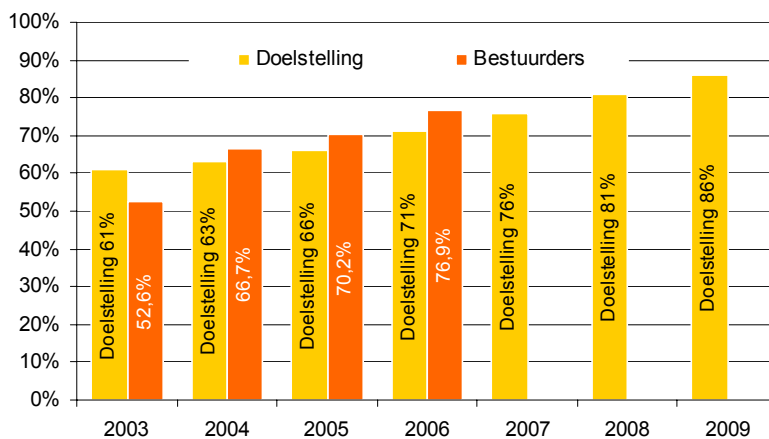
Les résultats de ces mesures sont les suivants:

Port de la ceinture occupants de voitures assis à l'avant

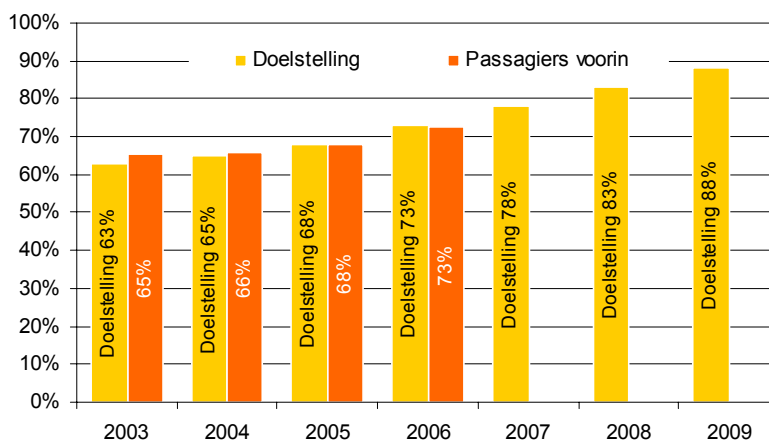
%	2003	2004	2005	2006	Objectif 2006	Evolution 2006/2003 (%)
Conducteurs	52,6	66,7	70,2	76,9	71,0	46,2%
hommes	48,2	64,5	69,7	75,1		55,8%
femmes	64,7	71,5	71,8	81,5		26,0%
Passagers avant	65,2	65,7	68,1	72,5	73,0	11,2%
hommes	57,9	49,1	57,4	64,9		12,1%
femmes	69	75,8	75,2	75,9		10,0%
Total à l'avant	56,6	66,3	69,5	75,3		33,0%

Port de la ceinture conducteurs – Evolution 2003-2006

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**



Port de la ceinture passagers avant – Evolution 2003-2006



Le port de la ceinture chez les conducteurs a fortement augmenté au cours de la période 2003-2006 (+46,2 %). La hausse du port de la ceinture est la plus importante chez les conducteurs de sexe masculin (+55,8 %). Chez les conducteurs de sexe féminin, elle comporte +26,0 %.

Le port de la ceinture à l'avant dépasse pour la première fois les 75 % pour tous les groupes, à l'exception des passagers de sexe masculin (64,9 %). Concernant les conducteurs, l'objectif des Etats Généraux pour 2006 est largement atteint. Pour les passagers avant, c'est pratiquement le cas.

Le port de la ceinture est en hausse pour tous les régimes de vitesse, sauf chez les passagers avant sur les voies à 90 km/h. Il reste toutefois le plus bas à 30 et 50 km/h et le plus élevé à 120 km/h (voir annexe III).

Les Etats Généraux de la Sécurité Routière avaient également formulé des objectifs pour l'amélioration du port de la ceinture à l'arrière. Malgré ces objectifs, aucune mesure n'a été réalisée, de sorte qu'il est impossible de vérifier si ces objectifs ont été atteints ou non.

Il n'existe pas non plus suffisamment de chiffres à propos du transport correct des enfants. Les seules données dont nous disposons sont un récent rapport du Steunpunt Verkeersveiligheid et une étude sommaire réalisée par Touring.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

En 2006, L. Vesentini et B. Willems du Steunpunt Verkeersveiligheid ont publié un rapport intitulé "Gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen in de wagen" (utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en voiture). Cette étude s'est limitée à la Flandre. 780 voitures transportant au total 1376 enfants ont été observées à 30 endroits différents (situés, d'une part, aux abords d'écoles et, d'autre part, à proximité de zones récréatives). Cette observation consistait à noter si les enfants étaient transportés de manière sûre et, si oui, avec quel système de retenue. On a, par ailleurs, vérifié si la sangle d'épaule était placée sous le bras ou derrière le dos. On a également constaté la position de l'enfant dans la voiture (à l'avant ou à l'arrière). On a ensuite observé le port de la ceinture par le conducteur. Enfin, pendant/après l'observation, le conducteur a été interrogé sur l'âge, la taille et le poids de l'enfant et sur la durée du trajet.

Les principales conclusions que l'on peut en tirer sont les suivantes:

- les enfants sont plus souvent attachés lorsque le conducteur l'est également, que le trajet dure moins d'une heure, que les enfants sont jeunes, qu'ils sont assis à l'avant, que l'on se rend vers une zone récréative et que le nombre d'enfants transportés est inférieur à 5.
- pratiquement 37 % des enfants entre 0 et 12 ans ne sont pas attachés en voiture.
- plus de la moitié des enfants attachés sont transportés dans un dispositif de retenue inadapté.

En 2003, Touring<sup>2</sup> a organisé une enquête via les patrouilleurs. Cette enquête a été menée sur la base de leurs constatations et portait sur 1803 enfants transportés en voiture, dont 1573 à l'arrière et 230 à l'avant. La première conclusion était qu'un enfant sur deux n'est pas attaché en voiture. Une deuxième constatation était que, plus il y a d'enfants transportés, moins ils portent la ceinture de sécurité. Enfin, une troisième conclusion était que, à côté des conducteurs qui portent la ceinture, 32 % des enfants transportés ne l'ont pas.

Chez les conducteurs qui ne s'attachent pas, on constate que cela vaut également pour 4 enfants sur 5 transportés par eux.

Enfin, l'enquête a révélé que les enfants sont le moins souvent attachés en agglomération.

### **Conclusion**

- Une attention particulière doit être accordée aux passagers de sexe masculin assis à l'avant et aux voies à 30 et 50 km/h. Il faudrait également s'intéresser de plus près à la protection des enfants en voiture.
- Il faudrait disposer de plus d'informations sur le port de la ceinture à l'arrière et sur l'utilisation de systèmes de retenue pour enfants pour pouvoir adapter les éventuelles mesures en la matière.

### **2.4b) Comparaison entre le comportement constaté en Belgique – reste de l'Europe**

Malgré les progrès récents, la Belgique n'atteint toujours qu'un résultat moyen par rapport au reste de l'Europe. D'après les chiffres de l'ETSC pour 2004, le taux de port de la ceinture en Europe varie entre 59 et 96 % à l'avant de la voiture et 21 et 90 % à l'arrière (ETSC, 2006b). Dans 13 des 25 pays membres de l'UE, le port de la ceinture à l'avant de la voiture dépasse 80 %. Chez nos voisins directs, les pourcentages se situent autour de 90 % ou plus.

<sup>2</sup> Communiqué de presse, enquête Touring: port de la ceinture chez les enfants. 1 enfant sur 2 est une victime potentielle de la route. Bruxelles, 2 septembre 2003.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

Port de la ceinture dans l'Union européenne. Données 2004, sauf si mentionné autrement (ETSC, 2006b).

Country	Wearing rate, front seats (%)	Wearing rate, rear seats (%)
Austria	77	56
Belgium	66	not available
Cyprus	n/a	n/a
Czech Republic	75	n/a
Denmark	84	63
Estonia	75	21
Finland	89	80
France	97	68
Germany	94	90
Greece	40 (2003)	15 (2003)
Hungary	59	20 (2003)
Ireland	85 (2003)	46 (adults, 2003)
Italy	n/a	n/a
Latvia	n/a	n/a
Lithuania	n/a	n/a
Luxembourg	88	72
Malta	95	43
Netherlands	86 (2003)	63 (2003)
Poland	71	49
Portugal	88	25
Slovakia	n/a	n/a
Slovenia	81	40
Spain	86 (2003)	42 (2003)
Sweden	92	79
UK	93	83

### **2.5) Politique de contrôle par les services de police**

On ne dispose pas encore, pour l'instant, de statistiques relatives aux activités de contrôle par les services de police pouvant servir d'indicateurs. Le traitement de cet aspect est, dès lors, confié au GT Statistiques.

L'**objectif** à atteindre pour 2005 était de contrôler 500.000 véhicules par an en matière de port de la ceinture et de sièges pour enfants. Les Etats Généraux ont formulé cet objectif sur la base du nombre de véhicules automobiles (environ 5 millions) et en partant du principe qu'il faut contrôler 1 véhicule sur 10 par an pour obtenir un effet sur le comportement.

Le problème de cet objectif est qu'il n'est pas vérifiable. L'objectif visant à contrôler 500.000 véhicules n'est pas vraiment ambitieux étant donné que les contrôles ceintures font partie des activités quotidiennes des services de police. Le groupe de travail propose dès lors d'adapter cet objectif de telle manière qu'il vise le contrôle d'1 véhicule sur 3 par an.

Remarque: la Commission européenne recommande d'organiser, au moins 3 fois par an, une action en matière de contrôle ceinture, où chaque action durerait au moins 2 semaines. Ces actions doivent être menées principalement aux endroits présentant un risque accru d'accidents. Elles doivent être intensives, très visibles et faire l'objet de beaucoup de publicité (European Commission 2004; ETSC 2006).

### **2.6) Actions de sensibilisation par les services de police**

Données de la police fédérale: actions préventives et éducatives aux abords d'écoles et avec la voiture tonneau.

Le rapport d'activités de la police fédérale (2005) révèle ce qui suit:

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

<i>Utilisation voiture tonneau</i>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Nombre d'actions		207	242
Nombre de jours	345	397	435
Nombre de participants	101.744	139.082	129.595

<i>Contrôles équipements de sécurité</i>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Nombre d'hommes/heures de contrôle WPR	10.528	11.209	4.908
Nombre d'hommes/heures de surveillance orientée lors de permanences		23.286	45.358

<i>Nombre de constatations ceinture &amp; sièges pour enfants</i>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Procès-verbaux	11.360	3.659	2.702
Perceptions immédiates	20.733	24.823	22.591

La police locale dispose de données au niveau local mais pas de manière centralisée. Nous avons pris contact avec CGL et DSB pour demander dans quelle mesure ils disposent de données centralisées concernant les activités des zones de police. A cette occasion, il s'est avéré que DSB ne dispose d'aucune information et que CGL ne dispose que d'un nombre restreint de plans d'action pour 2006, de sorte qu'il n'est pas possible de tirer des conclusions concernant les activités en matière de port de la ceinture.

La police locale n'a pas la possibilité de transmettre des données à un organe central. Une telle application serait toutefois nécessaire afin de saisir les données et de disposer d'un feed-back pour pouvoir les évaluer et les corriger.

## **2.7) Politique de poursuites par les autorités judiciaires**

Toute infraction à l'usage obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants est une infraction de 1<sup>er</sup> degré et est punie d'une amende de 55 à 1375 euros. Une déchéance du droit de conduire de 8 jours à 5 ans peut être prononcée en cas de récidive après 3 condamnations. Une perception immédiate de 50 euros ou une transaction de 60 euros peut être appliquée (loi sur la circulation du 20 juillet 2005 et arrêtés royaux du 30 septembre 2005).

Les nouvelles procédures entrées en vigueur en même temps que la nouvelle loi sur la circulation ont entraîné une généralisation du système des perceptions immédiates.

Nous avons demandé à la Justice combien de transactions avaient été proposées par les Parquets et quelles peines avaient été prononcées par les juges de police pendant les années 2004, 2005 et 2006. Nous ne disposons pas, à ce jour, de plus d'informations. La Justice ne dispose pas du nombre de perceptions immédiates.

## **2.8) Information et sensibilisation**

Les Etats Généraux ont formulé 3 recommandations prioritaires en matière d'information et de sensibilisation. Celles-ci ont été réalisées en grande partie pendant la période 2002-2006.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

*1) Organiser une vaste campagne d'encouragement avec un élément de récompense pour les porteurs de la ceinture et déclinaison vers des entités plus petites (écoles, entreprises...) via un mode d'emploi.*

Depuis 2002, de vastes campagnes d'encouragement ont été réalisées chaque année. A partir de 2003, les campagnes ont été organisées 2X par an et à partir de 2005, elles ont été assorties d'un élément de récompense (Tatouceinture). En 2005, environ 350.000 tatouceintures ont été distribués aux services de police et aux écoles. Pour 2006, on s'attend à un même pourcentage de diffusion.

Du matériel a été développé à l'intention des écoles mais il n'existe pas de manuel spécifique pour la déclinaison d'une telle action vers de petites entités. Le projet Jesuispour, encourage, depuis 2005, la mise sur pied d'actions locales et fournit des conseils généraux pour l'organisation de celles-ci.

*2) Organiser des campagnes de "enhanced enforcement" en matière de ceinture de sécurité et rédiger un manuel ("best practice") permettant de mener ce genre d'actions dans de plus petites entités.*

Lors de chaque campagne organisée depuis 2002, la collaboration de la police a été explicitement demandée (réalisation de contrôles + distribution de matériel de sensibilisation et éventuellement élément de récompense). Les services de police ont répondu à cette demande, dans le cadre des plans zonaux de sécurité. On ne dispose toutefois pas de données centralisées concernant les efforts réalisés sur le plan local pendant la période de campagne.

*3) Stimuler l'utilisation correcte des sièges pour enfants par des actions éducatives menées suivant le principe du marketing ciblé, mettre en place des "child passenger safety teams" (principe de l'information directe), créer un site Internet informatif sur les sièges pour enfants.*

Depuis 2002, la cellule Education est systématiquement présente avec un stand IBSR aux salons pour les jeunes parents (information directe). (6 salons: 2 à Bruxelles, 1 à Liège, 1 à Anvers, 1 à Charleroi et 1 à Gand).

Depuis 2002, l'ONE / Kind en Gezin, les pédiatres, les détaillants de sièges pour enfants, etc. sont impliqués dans la distribution de matériel de sensibilisation (brochures). Diverses associations fournissent également des informations de façon directe. On ne dispose toutefois pas d'informations centralisées à propos de ces efforts.

La Boîte Rose permet également d'atteindre 95 % des jeunes parents.

Depuis 2005, le site Internet éducatif [www.tatouceinture.be](http://www.tatouceinture.be) donne des informations à la mesure des enfants. Des informations destinées aux parents sont reprises sur les sites [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) et [www.jesuispour.be](http://www.jesuispour.be). Depuis 2006, une rubrique FAQ consacrée aux dispositifs de retenue pour enfants se trouve sur Internet.

**Remarques:**

- Bien avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi relative aux dispositifs de retenue pour enfants (1/09/2006), il est arrivé que des informations erronées soient diffusées au public par les médias, les commerçants et autres. L'introduction d'une nouvelle loi doit s'accompagner, dès que possible, d'informations claires et complètes, tant au niveau interne (notamment à l'intention des services de police et des professionnels) qu'externe (à l'intention du grand public). Ceci implique, entre autres, que le législateur prévoit un délai suffisant entre la date de publication et la date d'entrée en vigueur de la nouvelle loi, de façon à pouvoir informer tous les acteurs suffisamment à l'avance et limiter ainsi le

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

risque de diffuser des informations erronées. Le groupe de travail demande de prévoir au minimum 6 mois afin de garantir une bonne application par les services de police.

- Lors de la communication relative à la nouvelle loi du 1/09/2006, l'attention s'est focalisée sur les dispositifs de retenue pour enfants. Au même moment, 2 exemptions au port de la ceinture étaient toutefois supprimées (à savoir une taille inférieure à 1,50 m et les services de livraison porte à porte), sans faire l'objet d'une communication. Toute information concernant une nouvelle loi doit toujours être complète.
- Les exceptions doivent être limitées et contrôlables.

### **2.9) Equipement du véhicule**

La présence d'un système d'avertissement peut avoir un impact positif sur l'utilisation de la ceinture de sécurité (de 5 à 40 %) (Daniels et al., 2004). Ce système d'avertissement consiste à prévenir les occupants d'un véhicule lorsqu'ils ne sont pas attachés. Ces systèmes existent sous diverses formes, en fonction du type d'avertissement donné, du nombre d'occupants à qui il est destiné et des circonstances dans lesquelles le système s'enclenche. Ces dernières années, les systèmes d'avertissement ceinture font de plus en plus souvent partie de l'équipement standard, sans toutefois être généralisés en Europe. Aux Etats-Unis et en Suède, ce type de système est obligatoire.

La présence d'un système d'ancrage standard (ISOfix) peut influencer de manière positive l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Le système ISOfix est toutefois loin d'être généralisé. Il n'est pas non plus soumis à une norme universelle et est spécifique à certains véhicules. Des discussions en la matière sont toujours en cours au niveau européen.

De plus en plus de constructeurs automobiles placent des airbags frontaux à l'arrière. Ceux-ci ne peuvent pas toujours être désactivés, empêchant ainsi l'installation, à l'arrière du véhicule, de sièges pour enfants dos à la route.

Par ailleurs, de nombreux constructeurs ont tendance à raccourcir la ceinture à trois points, ce qui fait que celle-ci est trop courte pour permettre l'installation des sièges pour enfants dos à la route. Le raccourcissement des ceintures à trois points pose également des problèmes aux personnes avec une surcharge pondérale.

Les dispositifs de retenue pour enfants sont conçus pour être attachés avec une ceinture de sécurité à trois points. Il semble dès lors indiqué de supprimer la ceinture à deux points et d'équiper tous les sièges d'une ceinture à trois points, en ce compris le siège du milieu.

Il existe une grande diversité en matière de systèmes de protection (airbags pouvant être désactivés ou non, présence ou non de senseurs...). Une bonne information en la matière est indispensable.

Le groupe de travail constate, par ailleurs, que les normes CEE sont des normes minimales. Les normes CEE actuelles imposent trop peu d'obligations à propos des tests à effectuer pour garantir, de manière optimale, la qualité des dispositifs de retenue pour enfants.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

**3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION FEDERALE POUR LA SECURITE ROUTIERE**

**1. Recommandations en matière de sensibilisation et de politique criminelle**

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de renforcer les objectifs actuels en matière de comportement lié au port de la ceinture de sécurité de sorte que, pour 2010, le pourcentage de port de la ceinture atteigne celui des pays obtenant les meilleurs scores. A cet effet, les objectifs suivants en matière de comportement sont proposés:

<b>% de port de la ceinture observé</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Conducteur	78	84	90	95
Passager avant	78	84	90	95
Passager arrière	65	70	75	80

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que les actions de sensibilisation au port de la ceinture accordent une attention particulière aux passagers avant de sexe masculin, aux passagers arrière, aux régimes de vitesse peu élevés et à l'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de centrer les efforts en matière de sensibilisation en général sur la communication, en temps utile, d'informations claires, correctes et complètes à l'intention des citoyens, des services de police et autres acteurs.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande, lors d'actions de contrôles intégrées, de contrôler les occupants d'au moins 1.800.000 véhicules automobiles par an (1 véhicule sur 3) en matière de port de la ceinture et d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et d'organiser au moins 3 actions de contrôle intégrées par an d'une durée de 2 semaines chacune, conformément aux recommandations européennes.

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière souligne l'importance de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue adaptés pour la sécurité routière, tant des utilisateurs que des autres occupants. Pour cette raison, le fait de ne pas utiliser la ceinture ou des dispositifs de retenue adaptés doit être considéré comme une infraction importante qui doit faire l'objet de poursuites adaptées par les Parquets et les juges de police.

**2. Recommandations en matière d'éducation**

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'intégrer la connaissance de la législation relative aux dispositifs de retenue pour enfants dans la formation à la conduite et dans l'examen théorique à la conduite sous forme de thème spécifique. L'objectif principal doit être que les candidats au permis de conduire sachent à quel moment ils doivent utiliser les dispositifs de retenue pour enfants sans vraiment devoir connaître les détails pratiques en matière d'utilisation.

**3. Recommandations en matière de législation**

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'analyser de manière critique la législation actuelle en matière de ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, de résoudre les erreurs, les imprécisions et les contradictions en

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

vue d'élaborer une législation correcte, claire et aisément contrôlable (voir page 3 et aperçu à l'annexe IV).

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de résoudre la question de la responsabilité du conducteur vis-à-vis de mineurs et d'enfants de plus de 16 ans qui ne portent pas la ceinture.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de préciser et de réduire au strict minimum les exceptions à la loi relative à la ceinture de sécurité et aux dispositifs de retenue pour enfants. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande, par ailleurs, de réévaluer la procédure d'obtention d'une exemption permanente pour raisons médicales et d'objectiver celle-ci en confiant l'octroi d'exemptions permanentes à une instance de contrôle neutre bénéficiant du know-how nécessaire.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de réévaluer, avec les services concernés, les exemptions en matière de port de la ceinture s'appliquant aux occupants de véhicules prioritaires et de tenir compte, à cet effet, de la fonction d'exemple des services de police vis-à-vis de la population.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de considérer les infractions à la législation en matière de ceinture et de dispositifs de retenue pour enfants comme des infractions de 2<sup>ème</sup> degré selon la logique des définitions reprises dans la loi de la circulation.

*Ces recommandations sont traitées plus en détail et coordonnées par le groupe de travail Législation.*

**4. Recommandations concernant d'autres mesures d'encadrement**

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'appliquer un taux de TVA plus bas aux dispositifs de retenue pour enfants au niveau national.

**5. Recommandations concernant les exigences techniques**

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de durcir les normes CEE relatives aux dispositifs de retenue pour enfants et d'intégrer un modèle universel de système ISOFIX dans une norme européenne.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'examiner la possibilité d'intégrer un système d'avertissement de non-port de la ceinture ainsi qu'un système d'ancrage standard pour dispositifs de retenue pour enfants (ISOfix) dans tous les nouveaux véhicules mis sur le marché et d'appliquer également un tel système de fixation standard à tous les dispositifs de retenue pour enfants.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de mieux informer les conducteurs qui transportent des enfants, sur la grande diversité de systèmes de sécurité intégrés ou non dans les voitures (airbags frontaux à l'avant et à l'arrière pouvant ou non être désactivés, présence de senseurs...) ainsi que sur leurs éventuels problèmes de compatibilité avec des dispositifs de retenue pour enfants. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande également que les constructeurs automobiles tendent vers une plus grande uniformité en matière de systèmes de sécurité et que les problèmes posés par des ceintures à trois points trop courtes soient résolus.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande le remplacement obligatoire de la ceinture à deux points par des ceintures à trois points dans les nouveaux types de voitures, conformément aux normes d'homologation européennes.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de plaider auprès des constructeurs automobiles pour l'installation de sièges pour enfants intégrés avec

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

protection latérale dans les nouveaux véhicules automobiles, de façon à ce que chaque nouvelle voiture soit équipée de sièges pour enfants dès la construction.

**6. Recommandations concernant le rassemblement d'indicateurs**

Il manque, à ce jour, une série d'indicateurs qui permettraient d'avoir un aperçu plus complet de la situation et de l'évolution en matière de port de la ceinture et d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, d'une part, et des efforts en matière de répression et de communication, d'autre part.

- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande la mise en place d'indicateurs pour la mesure quantitative et qualitative des efforts en matière de répression sur le plan local et fédéral et la centralisation des données en la matière.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'intégrer les données spécifiques relatives au port de la ceinture et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans les statistiques d'accidents.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande la mise en place d'indicateurs pour la mesure quantitative et qualitative des efforts réalisés en matière de communication sur le plan local, régional et fédéral.
- La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de développer une méthode visant à mesurer le port de la ceinture à l'arrière et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et d'organiser ce type de mesure sur une base régulière.

*Ces recommandations sont traitées plus en détail et coordonnées par le groupe de travail Statistiques.*

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

## ANNEXE I - BIBLIOGRAPHIE

## Documents de référence:

1. Etats Généraux de la Sécurité Routière, Dossier 7 – Ceinture, sièges pour enfants, casque, IBSR, 2002 et dossier de suivi 2004
2. SWOV, Factsheet “Autogordels en kinderzitjes”, 2005
3. ETSC, Factsheet “Seat belts and child restraints”, 2005
4. ETSC, Factsheet “Promoting child safety restraints”, 2006
5. ETSC, Factsheet “Promoting seat belt use”, 2006

Liste de littérature détaillée

- Moniteur belge (2006a). Arrêté royal du 22 août 2006 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Moniteur belge, 25/08/2006.
- Moniteur belge (2006b). Arrêté ministériel du 22 août 2006 déterminant les modalités d'octroi ainsi que le modèle des dérogations à l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants en raison de contre-indications médicales graves. Moniteur belge, 25/08/2006.
- IBSR (2006). Le port de la ceinture de sécurité en Belgique. Résultats mesures de comportement de 2003, 2004 et 2005. Présentation pour la Commission Fédérale, 26 juin 2006.
- Brown, J., Griffiths, M., & Paine, M. (2002). Effectiveness of child restraints; The Australian experience. Research Report RR06/02 for the Australian New Car Assessment Program ANCAP.
- Daniels S, Deben L, De Brabander B, Verlaak J, Vesentini L (2004). De veiligheidsgordel: een eenvoudig, goedkoop en doeltreffend middel voor méér verkeersveiligheid. Steunpuntnota 1. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- De Beuckeleer E, Verlaak J, Van den Bossche F (2004). Beveiligingsmiddelen voor kinderen in de auto. Technische beschrijving en determinanten van het gebruik. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- ETSC (1996). Seat belts and child restraints. Increasing use and optimising performance
- ETSC (1999). Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe.
- ETSC (2003a). Cost-effective EU transport safety measures
- ETSC (2003b). Transport safety organisation in public and private sectors
- European Commission (2004). Commission Recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety (2004/345/EC)
- Evans, L. (1986). The effectiveness of safety belts in preventing fatalities. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.
- Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Evans, L. (1996). Safety-belt effectiveness: the influence of crash severity and selective recruitment. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 28, p. 423-433.
- Henry MC, Hollander JE, Alicandro JM, Cassara G, O'Malley S, Thode HC Jr. (1996). Prospective countywide evaluation of the effects of motor vehicle safety device use on hospital resource use and injury severity. Ann Emerg Med 1996; 28(6): 627-634.
- ICF Consulting (2003): Costs-benefit analysis of road safety improvements. Final Report
- Lammar P, Hens L (2004). Onderzoek naar het gebruik van ziekenhuisgegevens. Minimale Klinische Gegevens. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Nordhoff LS Jr. (1996). Motor Vehicle Collision Injuries. Mechanisms, Diagnosis, and Management. An Aspen Publication. Aspen Publishers, Inc. Gaithersburg, Maryland.
- Orsay EM, Dunne M, Turnbull TL, Barrett JA, Langenberg P, Orsay CP. (1990). Prospective study of the effect of safety belts in motor vehicle crashes. Ann Emerg Med. 1990; 19(3): 258-261.
- Directive 91/671/CE du Conseil du 16 décembre 1991 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes, modifiée par la Directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

- Schoon, C.C. & Kampen, L.T.B. van (1992). Effecten van maatregelen ter bevordering van het gebruik van autogordels en kinderzitjes in personenauto's. R-92-14. SWOV, Leidschendam.
- Silverans P, Drevet M, Vanlaar W (2005). Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2003-2004. Rapport de recherche IBSR, Département Comportement des Usagers et Support Politique, cellule de recherche.
- Verlaak J (2003). De veiligheidsgordel: technische aspecten en effectiviteit. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Vesentini L, Cuyvers R (2003). Gordeldracht. Literatuurstudie over de determinanten van het gordelgebruik en mogelijke interventies. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Vesentini L, Cuyvers R (2004). Pilootonderzoek naar determinanten voor het al dan niet aanschaffen en gebruiken van verhogingskussens voor kinderen tussen de 4 en 12 jaar. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Vesentini L, Willems B (2006). Gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen in de wagen. Observaties in Vlaanderen. Steunpunt Verkeersveiligheid.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière  
DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS****ANNEXE II – COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

**PRESIDENT:** W. De Dobbeleer

**SECRETAIRE:** M. Adriaensen

**MEMBRES:**

Etienne Descarte, police locale Charleroi

Jean-Christophe Brihaye, Police Fédérale

Paul Deblaere, Police Fédérale

Rudi Wagelmans, Représentant de la Commission Permanente de la Police Locale

Patricia Courange, Région de Bruxelles-Capitale

Ann De Boeck, Gezinsbond

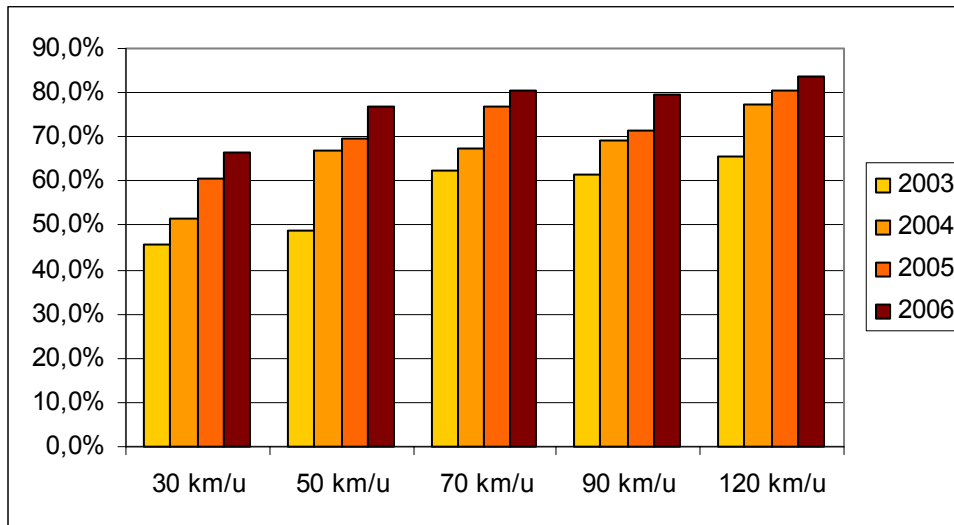
Lynn Dupuis, IBSR

Bénédicte Vereecke, IBSR

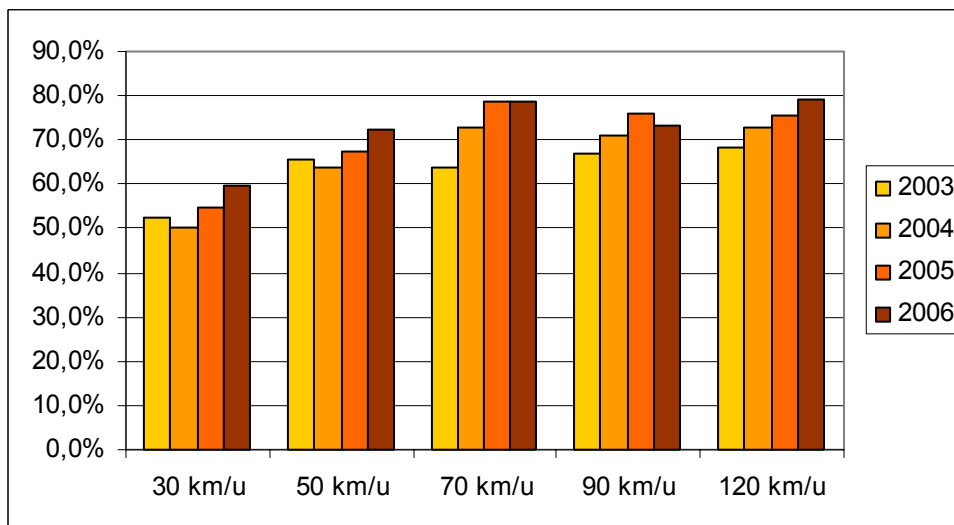
**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

## ANNEXE III – Port de la ceinture selon le régime de vitesse

Port de la ceinture des conducteurs selon le régime de vitesse – Evolution 2003-2006



Port de la ceinture des passagers avant selon le régime de vitesse – Evolution 2003-2006



**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**  
**DOSSIER : CEINTURE DE SECURITE ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS**

## Annexe IV – imprécisions dans la législation actuelle relative à la ceinture

ARTICLE	COMMENTAIRE
<p>35.1.2 . En dérogation à l'article 35.1.1, alinéa 2, il est autorisé, en cas de transport occasionnel de courte distance, dans des véhicules destinés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum et dans des véhicules affectés au transport de marchandises ayant une <b>masse maximale autorisée de 3,5 tonnes</b>, où aucun dispositif de retenue pour enfants n'est disponible ou pas en nombre suffisant, de transporter, aux autres places assises que les places assises à l'avant du véhicule, des enfants de 3 ans ou plus et dont la taille est inférieure à 1,35 m, s'ils portent la ceinture de sécurité. Ceci n'est pas valable pour les enfants dont un parent conduit le véhicule</p> <p>En dérogation à l'article 35.1.1, alinéa 2, il est autorisé, en cas de <b>transport occasionnel de courte distance</b>, dans des véhicules destinés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum et dans des véhicules affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes, où aucun dispositif de retenue pour enfants n'est disponible ou pas en nombre suffisant, de transporter, aux autres places assises que les places assises à l'avant du véhicule, des enfants de 3 ans ou plus et dont la taille est inférieure à 1,35 m, s'ils portent la ceinture de sécurité. Ceci n'est pas valable pour les enfants dont un <b>parent</b> conduit le véhicule</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ "masse maximale autorisée de 3,5 tonnes", cf. version néerlandophone de l'AR du 22/08/2006 : "maximale toegelaten massa van <i>ten hoogste</i> 3,5 ton "</li> <li>○ quelle est la définition exacte de "transport occasionnel"</li> <li>○ quelle est la définition exacte de "courte distance"</li> <li>○ quelle est la définition exacte de "parent" (cf. nouvelles familles recomposées)</li> </ul>