

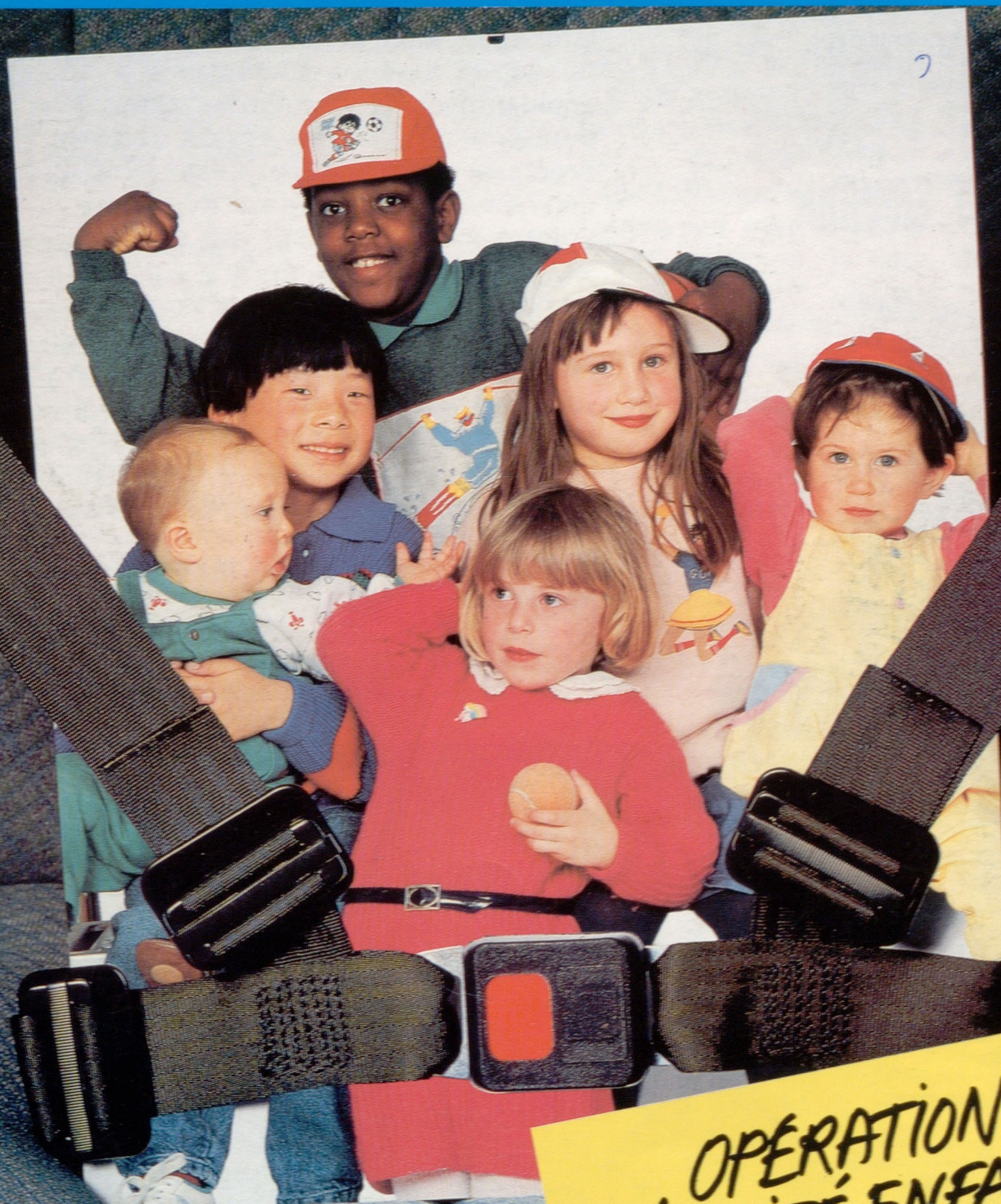
Prix : 50 francs

N° 20

# Pondération

BULLETIN TRIMESTRIEL DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

# ACCROCHEZ-LES A LA VIE!



OPÉRATION  
"SÉCURITÉ ENFANTS  
EN AUTO"





## AUJOURD'HUI CETTE ESPÉRANCE PEUT GRANDIR

De tous les conseils que reçoivent les jeunes parents, ceux que leur donnent les spécialistes de l'enfance sont les mieux écoutés. C'est grâce à des spécialistes comme vous que l'espérance de vie des enfants n'a cessé de croître dans les pays civilisés. Aujourd'hui, cette espérance peut grandir encore, puisque, si nous installons correctement nos enfants dans nos voitures, quel que soit leur âge, nous les rendrons beaucoup moins vulnérables aux accidents de la circulation. C'est pourquoi nous avons rédigé cette brochure : nul mieux que vous ne convaincra les parents d'avoir, en voiture aussi, le geste qui sauve. Vous êtes le relais de la compétence et de la confiance. Vous avez toujours contribué à faire progresser la prévention, sous tous ses aspects, même les plus complexes. Notre association, en lien avec le Secrétariat d'État à la famille, se tourne vers vous pour que, sur la route aussi, pas un enfant ne meure qu'on aurait pu sauver.

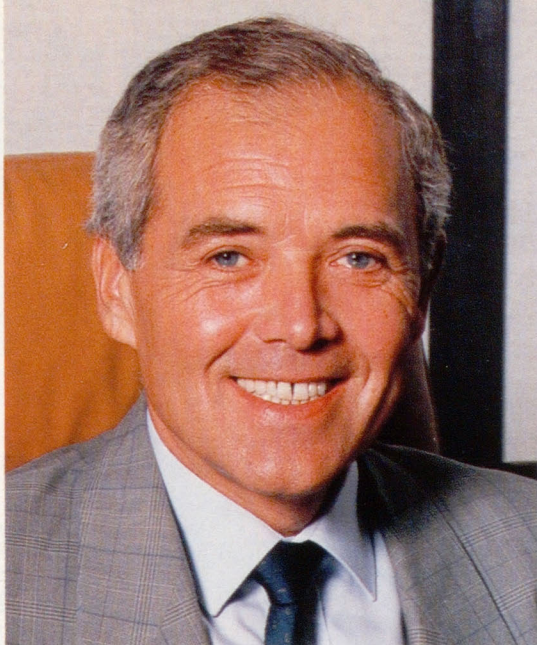
Geneviève JURGENSEN  
*Présidence de la Ligue  
contre la Violence Routière*

# SOMMAIRE

## 2/3 ÉDITORIAUX

- 4 **JE M'ADRESSE A MES CONFRÈRES** « La vie de ces enfants qui viennent de naître, ou dont vous suivez le développement doit être protégée. Quand l'accident est arrivé, les regrets sont inutiles » Docteur Brigitte AUDRAS, Pédiatre-Médecin PMI.
- 5 **IL AURAIT PU ÊTRE VOTRE FILS** « un chauffard sous l'emprise de l'alcool, en fonçant sur eux à toute vitesse, a brisé leurs rêves et notre bonheur. » Anne LENOIR.
- 6 **CHÂTEAUX DE SABLE** « Et pourtant ensuite, un jour de mai, il ne faut plus imaginer mais courir vers l'ambulance, supplier les médecins, croire qu'on revient d'un coma dont on ne revient pas. » Francine CICUREL.
- 7 **BÉBÉ MIRACLE** « Mon bébé, quant à lui, s'en est sorti tout à fait indemne et souriant, grâce à votre petit lit. » M. DOCHE HAKOUN.
- 8 **CHANGER L'ATTITUDE DES PARENTS** par Brigitte CAMBON DE LA VALLETTE de l'I.N.R.E.T.S. L'apport des attaches de sécurité au confort des déplacements et à la sécurité des enfants en voiture.





## LISEZ ET DIFFUSEZ...

Faire en sorte que tous les enfants parviennent à l'âge adulte en bonne santé, heureux de vivre, doit être notre préoccupation à tous.

Or, les accidents de la route représentent, hélas ! l'une des causes majeures de décès ou de graves handicaps entre 0 et 14 ans.

C'est pour réduire leurs conséquen-

ces dramatiques que le Gouvernement va étendre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992 à tous les enfants, l'obligation d'être attaché en voiture grâce à des dispositifs appropriés. Mais il faut, pour que cette mesure soit pleinement efficace, que tous soient persuadés qu'il s'agit là, avant tout, d'une nécessité absolue de sécurité pour leurs petits.

Aussi ai-je accueilli très positivement l'initiative qui m'a été proposée par la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE, de faire passer ce message par ceux qui sont en contact avec les jeunes mamans dès la naissance de leur enfant : médecins, sage-femmes, personnel de santé de toutes les maternités de FRANCE. C'est pourquoi je leur dis : lisez cette brochure, diffusez son contenu. Vous remplirez votre rôle de protection de l'enfance.

A tous merci.

Laurent CATHALA  
Secrétaire d'État à la famille  
aux personnes âgées et aux rapatriés.

- 10 ENSEIGNER AUX PARENTS** par le Professeur Claude GOT,  
« Si nous voulons réduire les blessures et la mort des enfants dans les voitures, il faut faire l'investissement d'un siège de qualité et savoir l'utiliser correctement. »
- 12 DES SOLUTIONS PRATIQUES : DES ARGUMENTS POUR LA VIE**
- 14 QUELS TYPES DE DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ?**
- 16 CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR CHOISIR UN DISPOSITIF DE SÉCURITÉ**
- 18 « ACCROCHEZ-LES A LA VIE »** est une campagne de sensibilisation mais aussi une action originale de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE.
- 19 OBLIGATION DE LES ACCROCHER** par Jean-Michel BÉRARD Directeur de la sécurité et de la circulation routières. « L'accident de la route est la première cause de mortalité pour les enfants de moins de 10 ans. »







Dessin de Keriah (12 ans)

# JE M'ADRESSE A MES CONFRÈRES

Docteur **Brigitte AUDRAS**  
Pédiatre — Médecin de PMI

## TÉMOIGNAGES

Septembre 1975, une petite ville de province bien tranquille. Un quartier pavillonnaire, très calme. A la fin de ma consultation, je passe chercher mes filles, Anne et Élisabeth chez leur nourrice. Elles ont 3 ans et 1 an.

Je les installe à l'arrière de la voiture, transformée en salle de jeux. A cette époque, personne ne songeait à attacher les enfants en voiture. Nous sommes à quelques minutes de chez nous.

Nous finissons de traverser le dernier carrefour quand un poids lourd arrive à ma gauche et percute l'arrière de la voiture. Dans le choc, mes deux enfants ont été éjectées. Elles sont étendues sur le trottoir, à quelques mètres de moi. Elles seront mortes en arrivant à l'hôpital.

Août 1978. L'autoroute du sud. Un poids lourd déboîte brusquement sur la troisième voie. Notre voiture est hors d'usage, mais ma troisième fille, Emmanuelle, installée dans son siège de sécurité, n'a pas une égratignure. Maintenant que les sièges, berceaux et systèmes de retenue existent pour les bébés et les enfants de tous les âges, il faut le faire savoir aux parents. Il faut leur expliquer sans relâche la protection qu'ils offrent ainsi à leurs enfants, le danger mortel que courent ceux-ci, même pour de courts trajets, même à faible vitesse. Cette information est aussi importante que les vaccinations ou la prévention des accidents domestiques.

La vie de ces enfants qui viennent de naître ou dont vous suivez le développement doit être protégée.

Vos conseils sont entendus, écoutés, suivis. Ne les ménagez pas.

Quand l'accident est arrivé, les regrets sont inutiles.



# IL AURAIT PU ÊTRE VOTRE FILS

Anne  
LENOIR

David avait 5 ans. Aurélie 3 ans. Ils auraient pu être vos enfants. C'étaient les nôtres... Ils venaient de passer une semaine de vacances, une semaine si heureuse ! chez leurs grands-parents. A quoi rêvaient-ils, en cette froide nuit de février, paisiblement endormis à l'arrière de la voiture qui les ramenaient à la maison ?

A la cabane, dans laquelle ils avaient tant joué ?

A leur petit frère Romain, âgé de 3 semaines qui les attendait avec nous et qu'ils avaient à peine eu le temps de connaître ?

Un chauffard sous l'emprise de l'alcool, en fonçant sur eux à toute vitesse, a brisé leurs rêves et notre bonheur.

David, éjecté, est mort sur le coup.

Aurélie, miraculeusement coincée dans la voiture, est la seule survivante de cet accident qui a fait 4 morts...

Deux années ont passé, deux années de douleur où, jour après jour, il nous a fallu réapprendre à vivre.

Que se serait-il passé s'ils avaient été attachés tous les deux ? Nul ne sait... Mais ce que je sais, parce que derrière la mère qui souffre se trouve aussi la scientifique qui raisonne, c'est que si un autre accident devait se produire, ils auraient plus de chances de s'en sortir en étant attachés. Et maintenant nous attachons systématiquement Aurélie, Romain et Estelle qui est née depuis. Nous avons même changé de modèle de voiture pour qu'il puisse en être ainsi.

David avait 5 ans. Il aurait pu être votre fils. C'était le nôtre...

Dessin Sylvain (7 ans)







# CHÂTEAUX DE SABLE

Francine  
CICUREL

Il m'est arrivé de m'asseoir dans un jardin public et de regarder les petits, affairés dans le bac à sable, occupés à construire leurs objets de sable et à surveiller leur précieux matériel. C'est avec un très grand sérieux qu'ils sont occupés à jouer. Il m'est arrivé de penser : voici, ces enfants sont là, tout comme étaient déjà là d'autres petits il y a 17 ans dans quelque jardin. Était-il alors une mère sur banc à penser nostalgiquement que parmi ces enfants, si absorbés par leur jeu, si engagés dans la vie que personne ne semble pouvoir la leur prendre, et pourtant, se serait dit cette mère, fatalement, statistiquement il y en aurait, parmi ceux-là qui ne reviendraient pas de l'école, un jour de printemps ou un autre, à l'âge de 4, 7 ou 12 ans ou un autre, ou encore qui ne rentreraient pas d'un de ces week-ends si prisés des Français et si meurtriers. Elle était peut-être là et lasse elle a quitté le jardin un peu honteuse de cette pensée évocatrice de la mort annoncée d'un de ces enfants.

Il m'est arrivé aussi — oh combien souvent ! — de redouter le départ de mes enfants vers l'école, il m'est arrivé de ne jamais parvenir à savoir à quel âge exactement on pouvait les laisser aller seuls, ne pensant pas que cela serait les autres, les adultes qui pouvaient les tuer et non leur seule imprudence. Il m'est arrivé d'imaginer l'accident mais pas plus que l'espace d'une demi-seconde car c'est l'inimaginable.

Et pourtant ensuite un jour de mai, il ne fallut plus imaginer mais courir vers l'ambulance, supplier les médecins, croire qu'on revient d'un coma dont on ne revient pas. Et elle, petite fille de 12 ans allongée sur un lit d'hôpital disant enlève-



moi l'élastique de ma queue de cheval, ça me fait mal.

Il m'est arrivé ensuite de ne pas croire que c'était arrivé et que les visites maintenant seraient celles du cimetière et que la terre c'est nous qui allions la lancer sur le cercueil.

Elle, Liora la plus grande de nos enfants, la plus raisonnable traversant la rue, confiante.

Eux, les deux automobilistes qui se sui-

vent, le premier un grand-père et le second un chauffeur de taxi accélérant pour avoir le feu, le franchissant au rouge.

Je me souviens d'elle alors que je l'enfantais ; quelle mère pense juste après les douleurs et la joie sublime de la naissance que 12 ans plus tard les bolides d'acier vous enlèveront à jamais la connaissance de ce que votre enfant sera au-delà de ses 12 ans ?

## BÉBÉ MIRACLE

Madame  
DOCHE-HAKOUN

Le 26 juin 1991, lors du lancement d'une action « Accrochez-les à la vie » ! à l'hôpital de Villeneuve Saint Georges, la Ligue Contre la Violence Routière, le GEMA, le Conseil Général et la Préfecture du Val de Marne remettaient un lit-auto bébé de sécurité à une jeune maman. Le 13 octobre, c'est l'accident... Voici la lettre que nous a adressée la maman.

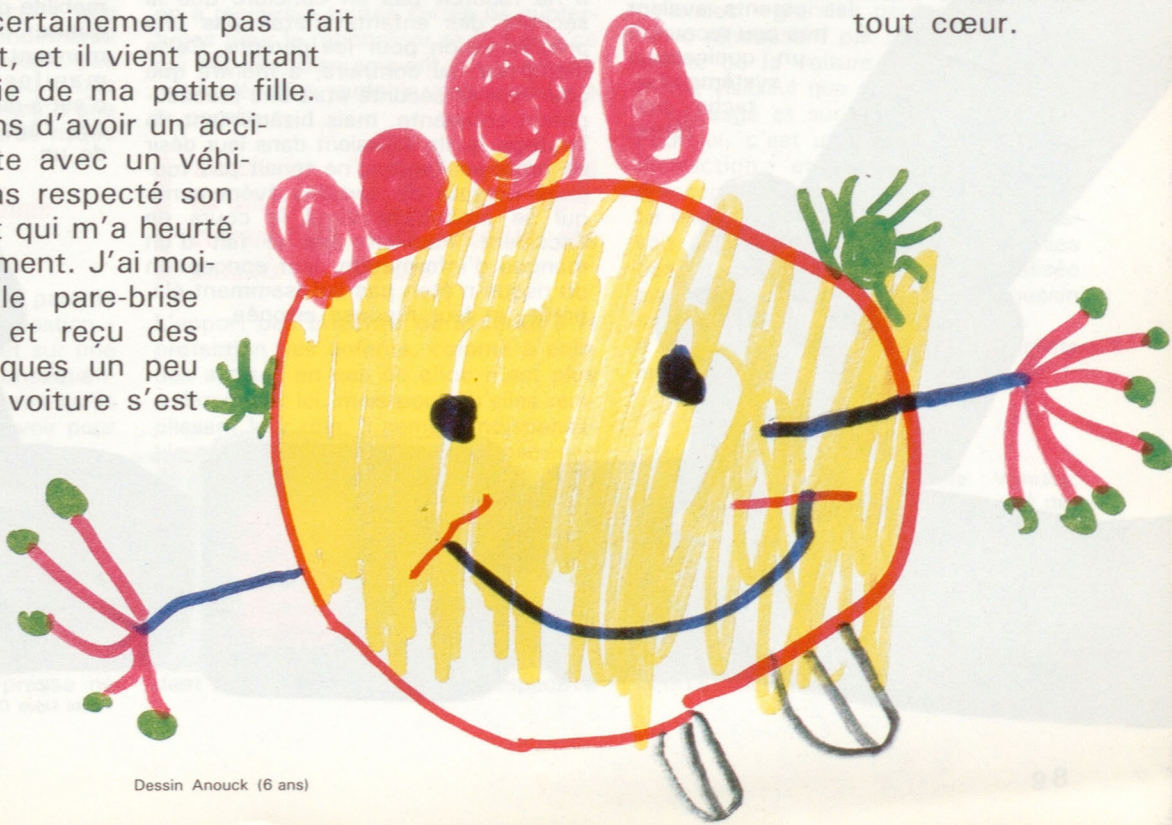
Il y a trois mois et demi, j'ai accouché d'une petite Clémentine à l'hôpital de Villeneuve Saint Georges. A l'époque vous lanciez dans cet établissement le prêt du lit-auto-bébé de sécurité et j'avais été choisie comme première maman à qui vous avez offert ce lit-auto.

Je n'aurais certainement pas fait l'achat de ce lit, et il vient pourtant de sauver la vie de ma petite fille.

En effet, je viens d'avoir un accident de la route avec un véhicule qui n'a pas respecté son arrêt au stop et qui m'a heurté de front violemment. J'ai moi-même éclaté le pare-brise avec ma tête et reçu des chocs traumatiques un peu partout et m'a voiture s'est incendiée.

Mon bébé, quant à lui, s'en est sorti tout à fait indemne et souriante, grâce à votre petit lit.

J'aimerais que chaque maman prenne conscience de l'importance capitale de ce lit-auto et quant à moi, je vous remercie encore de tout cœur.



Dessin Anouck (6 ans)



# CHANGER L'ATTITUDE DES PARENTS

Brigitte CAMBON  
DE LA VALLETTE INRETS

**I**l y a quelques années l'INRETS a réalisé plusieurs enquêtes portant sur l'évaluation du taux et du mode d'utilisation des sièges de sécurité pour enfants en voiture, ainsi que sur l'attitude des parents à l'égard de ce mode de protection contre

la gravité des accidents. L'objectif était comprendre les raisons profondes susceptibles d'expliquer pourquoi ces dispositifs étaient si peu utilisés, alors qu'ils étaient destinés à réduire une des causes majeures de la mortalité infantile.

A un moment où les pouvoirs publics prennent en considération cet aspect de la protection des enfants, les conclusions de ces recherches méritent d'être rappelées. Elles mettent en effet en évidence une absence de motivation assez massive, parfois de l'incompréhension, envers un tel mode de protection, attitude qui probablement, sous une forme ou un autre est toujours présente dans l'opinion publique.

Le compte-rendu de ces investigations avait donné lieu à plusieurs rapports, ainsi qu'à deux publications de J.R. Carré. C'est de ces documents que nous avons extrait les informations à partir desquelles cet article a été rédigé.

## **Quelques aspects de l'usage des attaches de sécurité**

D'après les enquêtes de l'INRETS, les attaches de sécurité, principalement les nacelles et les sièges (les cousins réhausseurs n'étaient pas encore très connus) étaient utilisées dans les déplacements surtout pour les jeunes enfants, jusqu'à un an ;

A partir de cet âge, les parents avaient très peu recours à un quelconque système d'attache, préférant

laisser les enfants libres à l'intérieur du véhicule, quitte à leur voir adopter des positions particulièrement instables, même dangereuses au moindre coup de frein.

Une telle pratique se trouvait en outre bien souvent aggravée par le fait que les nacelles ou les sièges de sécurité, lorsque les enfants y étaient installés, n'étaient pas toujours correctement arrimés aux points d'ancrage du véhicule, ce qui annulait leur effet sur la sécurité, puisque, en cas de choc trop violent, rien ne les empêchait de se transformer eux-mêmes en projectile, devenant ainsi des facteurs d'éjection des enfants et de blessures des passagers avant.

En fait, les parents utilisaient ces systèmes, nacelles ou sièges, uniquement quand ils leur semblaient améliorer le confort de l'enfant durant le trajet, et non pas pour le protéger contre les chocs. Les bébés et les très jeunes enfants n'ont pas encore une musculature suffisamment développée pour se rééquilibrer selon les mouvements de la voiture ; ils sont plus confortablement installés dans une nacelle, dans un siège ; le conducteur se trouve lui-même plus à l'aise dans sa conduite. Il ne faudrait pas en conclure que la sécurité des enfants n'était pas une préoccupation pour les parents. Cette recherche, au contraire, a montré que pour eux, la sécurité était une préoccupation constante, mais bizarrement, la stratégie qu'ils utilisaient dans leur désir de protéger l'enfant ne tenait pas toujours compte de certains événements qui se produisent dans le cours de l'accident. Peut-être par le fait d'un manque d'information, leur conception du risque n'était pas suffisamment élaborée, et leur réponse erronée.

## **Comment les parents automobilistes envisageaient-ils la protection de leurs enfants face au risque de l'accident ?**

Les résultats des enquêtes ont mis en évidence plusieurs éléments qui, dans l'esprit des parents, concourraient à la protection de l'enfant.

### *Au niveau de la conduite*

Il a été par exemple constaté, par les parents eux-mêmes, la modification de leur style de conduite, ainsi que du volume de leurs déplacements, à partir de la naissance des enfants : on réduit les trajets, et lors des déplacements, on prend moins de risques.

### *Au niveau du ménagement de la fatigue du conducteur*

La présence de l'enfant dans les déplacements en voiture apporte incontestablement une perturbation, surtout dans les longs trajets. Outre les soins à apporter, la voiture est très peu adaptée aux besoins de mobilité des enfants quand ils commencent à se manifester, c'est-à-dire dès l'âge de un



an. C'est surtout à partir de ce moment que les enfants commencent à être réellement une perturbation pour les voyages, en particulier pour le conducteur qui risque d'avoir à supporter, sinon à régler, les tensions qu'immanquablement vont susciter leurs impatiences et leurs colères. Or, un enfant attaché ne supporte pas bien longtemps d'être immobilisé, ce qui suscite une perturbation dans la voiture, et dégénère parfois en conflits. Le laisser circuler librement dans l'habitacle était considéré comme le palliatif le plus aisé pour ménager le calme, et en particulier la disponibilité d'esprit du conducteur à sa tâche.

En fait, l'attitude des parents face au risque encouru en voiture était caractérisé davantage par :

- le besoin d'assurer le meilleur confort possible à l'enfant au cours des déplacements ;

- quant à la protection contre l'accident, ils pensaient s'en occuper en diminuant les facteurs d'accident (moins de trajets, moins de prises de risques dans la conduite, moins de fatigue pour le conducteur), en oubliant qu'il était possible aussi d'améliorer la protection au moment du choc. En termes plus techniques, ils semblaient miser sur la sécurité primaire (l'évitement de l'accident), en omettant la sécurité secondaire (la protection dans le choc). Ce cas de figure semble impliquer surtout la sécurité de l'enfant puisque, en ce qui les concerne eux-mêmes, ils attachent leur ceinture de sécurité.

Ultérieurement, il a été constaté que cette omission avait des fondements assez profonds ; il ne s'agissait pas d'un manque d'information, ou d'une sous-estimation du danger, mais d'une tendance à refouler, à évacuer le risque vécu par leurs enfants.

### Interprétation de l'attitude des parents

Il semblerait que l'attitude des parents repose à la fois sur une « globalisation » du risque accidentel routier, et sur une tendance à fuir, à nier les conséquences que l'accident, dans la voiture qu'ils conduisent eux-mêmes, peut avoir pour leur enfant.

Il est en effet apparu que les parents identifiaient l'idée de l'accident à celle de la mort de l'ensemble des occupants du véhicule, et qu'inconsciemment, ils préféreraient peu-être cette issue à celle d'une désagrégation du bloc familial. Une telle représentation se trouve renforcée par des images issues de l'actualité telles que les titres de presse ne

manquent pas d'en produire régulièrement : « Tragédie sur la nationale 20 : toute une famille disparaît dans un accident de la route ». « L'idée d'avoir provoqué la mort de son propre enfant est tellement insoutenable, qu'il est presque rassurant, en comparaison, de se persuader que la mort ne saurait choisir ses victimes et "qu'au pire" elle anéantira toute la famille » (J.R. Carré, « Le roi des aulnes »).

Profondément ancrée se trouve l'impossibilité qu'il y a à admettre la mort de son enfant. C'est pourquoi, bien que cette crainte fasse à tout moment partie des préoccupations des parents, on ne préfère pas l'envisager réellement, et on a recours à toutes sortes de subterfuges pour la rationaliser et la fuir... ce qui fait que, bien souvent, en gommant cette idée épouvantable, on contribue à la perpétuer.

### Conclusion : l'apport des attaches de sécurité au confort des déplacements et à la sécurité des enfants en voiture

L'apport des attaches de sécurité à la protection des enfants, comme à celle des adultes en cas de choc n'est plus à démontrer ici, mais pour qu'elles remplissent leur rôle, il semble indispensable que les parents prennent conscience de toutes les réticences qu'ils peuvent avoir à les utiliser, réticences qui ne sont pas justifiées par le phénomène physique et biomécanique qui se produit dans le cours de l'accident.

N'a-t-on pas vu, par exemple, des parents estimer préférable pour l'enfant d'être éjecté du véhicule en cas d'accident ? Il est urgent, dans la perspective

d'un règlement sur l'usage de ces dispositifs, d'aider les parents à prendre conscience de ces notions, afin d'assurer une meilleure protection des enfants dans les véhicules.

En fait, l'apport des attaches de sécurité au confort de l'enfant s'est notablement accru avec l'apparition sur le marché, du coussin réhausseur diffusé dans le commerce depuis quelques temps. Utilisable relativement tôt, il a le mérite, tout en protégeant en cas d'accident, d'assurer un bon confort à l'enfant durant les déplacements :

- il laisse une certaine mobilité ;
- il valorise l'enfant du fait qu'il est maintenu par la même ceinture que celle des « grandes personnes » ;
- le réhausseur par rapport à la banquette de la voiture, il lui accorde la même visibilité que celle de l'adulte, sur le paysage et sur la route.

Pour lui, c'est un excellent moyen de distraction, et un meilleur moyen d'accepter les contraintes du voyage. La relation confort-sécurité qui apparaissait manifestement avec les nacelles des bébés, se trouve encore réalisée pour les plus âgés avec le coussin sur-élévateur.

Il reste à en faire percevoir aux parents le double bénéfice.

### Références bibliographiques

R. Biard, B. Cambon de la Valette, J.R. Carré, M. Dejeammes « La sécurité des enfants à l'intérieur des véhicules ». ONSER 1981.

J.R. Carré « L'enfant passager automobile. Attitude des parents face à la sécurité ». et « Le roi des Aulnes » in « Les accidents de la circulation dans l'enfance ». B. Cambon de la Valette, A. Tursz, D. Dechaud-Rayssiguier. INRETS, CIE, Doin eds. Paris 1989.



Photo Lique Contre la Violence Routière





Photo Ligue Contre la Violence Routière

# ENSEIGNER AUX PARENTS

par le professeur Claude GOT

Chef de Service d'Anatomie Pathologique à l'Hôpital Ambroise Paré

Une société réunit des partenaires dont les actions sont complémentaires. La complexité des sociétés industrielles exige des efforts croissants pour éviter que leur contrôle nous échappe totalement, transformant le « progrès » en une série de pièges pour notre liberté de vivre et de conserver notre intégrité physique. Travaillant depuis vingt ans sur les lésions produites par les accidents, je sais que la mort d'un enfant est le malheur absolu, détruisant en profondeur et pour longtemps notre affectivité et notre joie de vivre. Chacun d'entre nous doit agir préventivement pour ne pas un jour être confronté à une situation aussi insupportable.

## ■ La sécurité des enfants d'abord

Les mères, les structures associatives, le personnel de santé doivent être les initiateurs et les contrôleurs exigeants d'une politique de sécurité dans les transports. Leur action doit commencer dès la maternité et il faut avoir à l'esprit notre retard dans ce domaine. La démarche que nous avons suivie est à l'opposé de celle de pays comme les États-Unis qui ont assuré la sécurité des enfants avant celle des adultes. La conception de considérer que l'adulte était un être responsable et libre devant conserver la liberté de choix, alors que la législation devait assurer la protection de l'enfant. En France, l'obligation du port de la ceinture pour les adultes date

de 1973 et c'est seulement maintenant que nous atteignons la dernière étape « réglementaire » instituant l'obligation de la protection des enfants à partir de 1992.

Les U.S.A. ayant une structure fédérale, l'obligation a été décidée localement et c'est une initiative d'associations familiales et de pédiatres qui a initié le mouvement dans l'état du Tennessee en 1978. La première loi comportait une erreur technique, les politiques avaient renoncé à proscrire le déplacement d'une mère de famille avec son nourrisson dans les bras. Cette décision était en contradiction avec des notions élémentaires de mécanique des chocs ; si la mère n'est pas ceinturée, l'enfant est écrasé entre son thorax et le

tableau de bord ; si elle est ceinturée l'enfant lui échappera des mains et risquera l'éjection (le danger maximal pour les occupants d'un véhicule). La loi fut rapidement corrigée et l'obligation d'usage de systèmes de retenue adaptés aux enfants de moins de 4 ans eut des effets mesurables immédiats.

## ■ L'obligation nécessaire

La situation française est assez différente, nous vivons dans un état centralisé où les décisions de ce type viennent des responsables de la sécurité routière, l'utilisateur s'adaptant assez passivement à des mesures qu'il ne réclame pas, estimant qu'elles sont du



ressort de ceux qui ont la responsabilité de la sécurité. L'obligation du port de la ceinture de sécurité en 1973 n'était pas « réclamée » par les automobilistes. L'effet protecteur de cette mesure était cependant reconnue par la majorité d'entre eux dans les sondages précédant la décision, et cette dernière a fait progresser le taux de port de 20 % à environ 80 %. L'extension de la protection obligatoire aux enfants s'est faite tardivement alors que l'obligation de l'usage de sièges spéciaux ou de nacelles est une mesure aussi indispensable que le port de la ceinture par les adultes.

### ■ Une action éducative

Le succès de son application exige que chacun joue son rôle. Les structures associatives se sont mobilisées pour obtenir la nouvelle réglementation, elles ont développé des systèmes de prêts aux familles pour amorcer une habitude qui doit se prendre dès la sortie de la maternité. Il faut que des démonstrations pratiques de l'usage des équipements adaptés soient faites avant cette première sortie de l'enfant, et mettre à la disposition des parents une documentation sur les différents systèmes de protection. L'apprentissage de leur usage doit être enseigné comme celui de l'alimentation, de l'habillement ou du positionnement d'un nourrisson dans son berceau. Il faut donc que toutes les maternités disposent de matériel pour ces démonstrations et développent une compétence de leur usage. Le savoir faire dans le domaine de la prévention ne s'invente pas et il est souvent difficile de faire accepter cette tâche supplémentaire dans des services où les priorités sont médicales. Il est cependant peu cohérent de faire des efforts considérables et coûteux pour abaisser de un pour mille la mortalité néonatale sans tenter de réduire une cause de mort par des méthodes sûres et relativement peu coûteuses par rapport au prix d'un véhicule.

### ■ Faire évoluer les normes

Les chercheurs et les fabricants d'équipements spéciaux ont encore de gros progrès à faire. Il ne suffit pas de rendre l'usage des systèmes de protection obligatoires et de faire des normes pour que la situation soit définitivement réglée. La connaissance des particularités « biomécaniques » d'un nourrisson ou d'un jeune enfant est encore insuffisante et il faut que les études épidémiologiques surveillent l'application des normes et dépistent les malfaçons dans la réalisation des matériels ou éventuellement les insuffisances des normes. Nous devons être particulièrement attentifs aux réglages des sangles pour les dispositifs de retenue utilisant cette technique. Un dérèglement progressif peut aboutir à un positionnement inadapté de la boucle qui ferme la ceinture, se situant trop haut sur le tronc et favorisant le glissement sous les sangles. Ce risque est particulièrement élevé en France où les normes ont longtemps

proscrit l'usage d'une sangle entre les jambes qui a l'avantage d'empêcher le glissement de l'enfant vers le bas. Il faut favoriser les systèmes qui ne permettent pas un usage inadapté, les meilleurs résultats en sécurité sont toujours obtenus avec des dispositifs qui minimisent l'intervention d'un savoir faire.

Les organismes de recherche ont un rôle déterminant pour faire évoluer les normes. Ces dernières doivent trouver les meilleurs compromis entre le coût, l'efficacité, la facilité d'usage, la durabilité. Elles doivent éviter d'interdire par routine l'introduction de nouveaux systèmes innovants. Les exemples sont nombreux dans le domaine qui nous intéresse, citons les sièges conçus pour être utilisés le dossier tourné vers le tableau de bord. Utilisés à l'avant, ils permettent à l'enfant de voir sa mère qui conduit et lors d'un choc avant (les plus fréquents et les plus sévères) la tête de l'enfant est en appui sur le dossier, sans traction sur sa colonne cervicale. Ce type de siège est interdit en France aux places avant mais il sera bientôt possible de l'utiliser, notre pays ayant accepté une nouvelle réglementation internationale permettant leur homologation. Même situation pour l'usage de sangles passant entre les cuisses de l'enfant ; le risque potentiel de lésions des organes génitaux, en particulier chez le garçon est en grande partie une crainte d'adulte faisant écarter un dispositif efficace car il assure un bon positionnement de la boucle de fermeture du harnais.

### ■ Vers une efficacité optimale

Pour résumer ce que j'ai appris grâce à l'équipe de biomécaniciens et d'accidentologues avec laquelle je travaille :

- il faut laisser au grenier les vieux sièges correspondant à des conceptions et à des réglementations périmées ;
- il faut savoir faire l'investissement d'une nacelle moderne pour les nourrissons ;

- pour les 18 mois-4 ans, il convient de préférer les sièges avec « réceptacle » (siège comportant une partie avant sur laquelle l'enfant est en appui) et les sièges se plaçant le dos vers l'avant du véhicule quand ils vont être homologables à la fin de cette année ;
- pour les plus de 15/18 kilos, utiliser des « rehausses » qui se fixent avec la ceinture trois points du véhicule en choisissant les modèles qui ont un bon guidage de la sangle abdominale, évitant un appui sur l'abdomen.

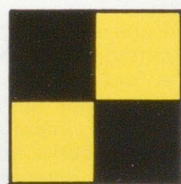
Si nous voulons réduire les blessures et la mort des enfants dans les voitures, il faut faire l'investissement d'un siège de qualité et savoir l'utiliser correctement, ce qui impose une information des utilisateurs par des modes d'emploi bien rédigés. Il faut que la réglementation rendant obligatoire leur usage soit appliquée et développer les études d'accidents pour vérifier l'efficacité des dispositifs et dépister précocement les malfaçons ou les possibilités d'usages inadaptés. Nous sommes loin d'être en présence d'un problème simple et résolu : des progrès considérables sont encore possibles pour avoir une efficacité optimale.

Photo Baby-Relax



Un nouveau système : le siège conçu pour être utilisé le dos tourné vers le tableau de bord, à la place avant comme aux places arrières sera homologué à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992.

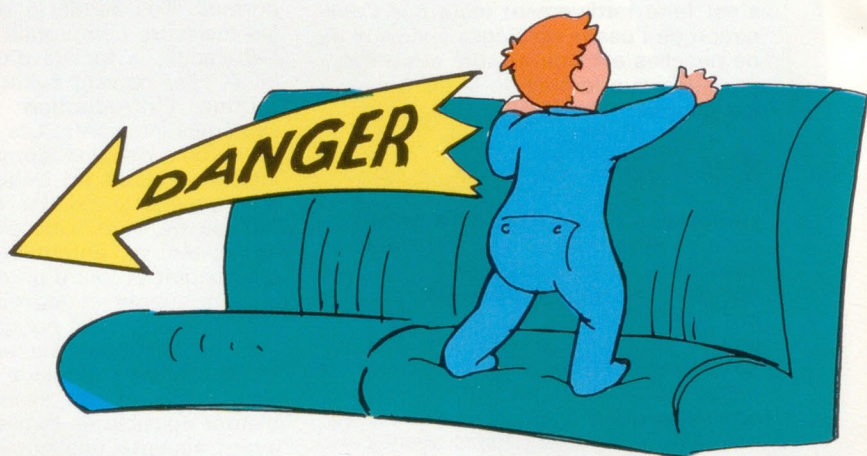




# DES ARGUMENTS

## ■ INSTALLER L'ENFANT A L'ARRIERE NE SUFFIT PAS

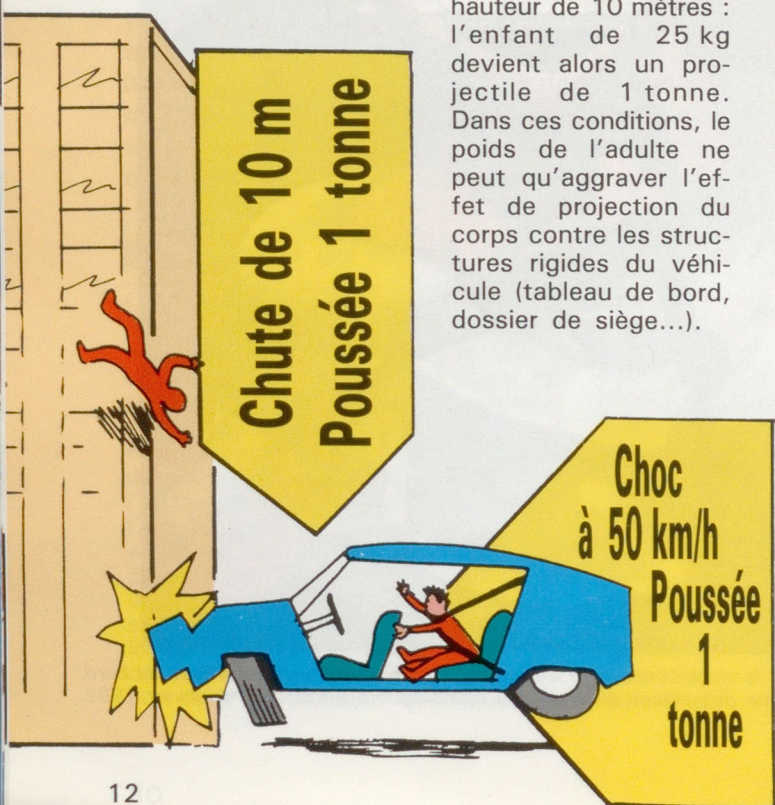
Les enfants doivent être installés à l'arrière du véhicule. La loi, depuis 1975, en fait l'obligation pour les enfants de moins de 10 ans. Mais cela est loin de suffire à leur totale protection. Même sagement assis à l'arrière, les cas les plus fréquents étant que l'enfant soit debout, entre les deux sièges avant, ou gesticule sur la banquette arrière, ou la plage arrière..., rien ne le protège au moment du choc : à cet instant précis, comme les adultes à l'avant, il est projeté contre les éléments rigides du véhicule.



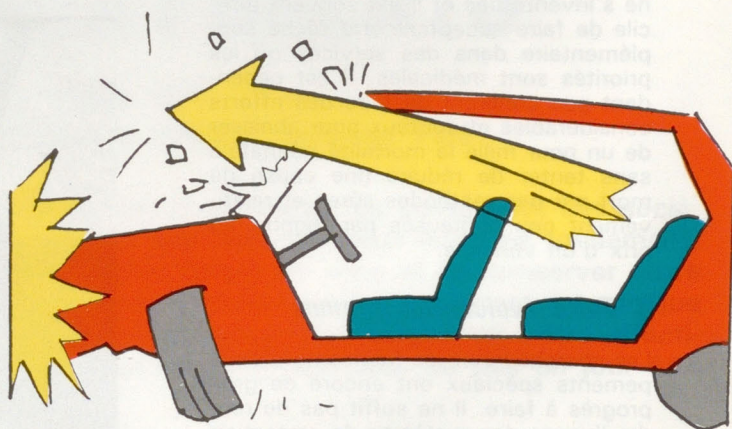
## ■ UN ADULTE NE PEUT PAS RETENIR UN ENFANT EN CAS DE CHOC

Dès un choc à 10 km/h, la capacité musculaire de l'adulte ne lui permet pas de se maintenir assis sur son siège, encore moins de retenir le corps d'un enfant, même jeune. En effet, un choc contre un obstacle fixe (un mur, par exemple) à 50 km/h équivaut à une chute depuis une

hauteur de 10 mètres : l'enfant de 25 kg devient alors un projectile de 1 tonne. Dans ces conditions, le poids de l'adulte ne peut qu'aggraver l'effet de projection du corps contre les structures rigides du véhicule (tableau de bord, dossier de siège...).



## ■ L'ENFANT ÉJECTÉ : 10 FOIS PLUS DE RISQUES



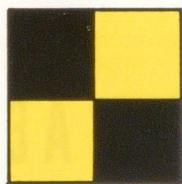
Un enfant, comme un adulte, court 10 fois plus de risque d'être tué ou gravement blessé s'il est éjecté hors de la voiture au cours de l'accident. Plusieurs pays déjà ont rendu obligatoire l'utilisation de dispositifs spécifiques ou même de la ceinture de sécurité. Ainsi aux États-Unis, où l'obligation s'applique à tout enfant jusqu'à 4 ou 5 ans, assis à l'avant

ou à l'arrière, les chiffres d'efficacité sont éloquentes :

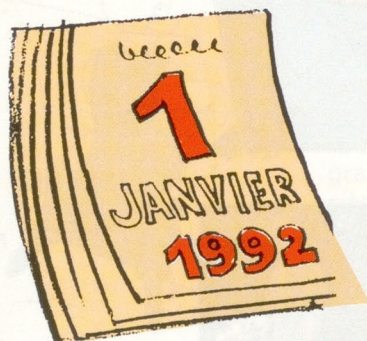
- 60 % des enfants sont protégés par un dispositif ou la ceinture ;
- 46 % de réduction des décès et blessures graves pour les enfants retenus ;
- 71 % de réduction des décès pour les enfants retenus dans un dispositif homologué et utilisé de façon correcte.



# POUR LA VIE



Maryvonne  
DEJEANNES  
INRETS



## ■ CRITÈRES DE CHOIX ET D'UTILISATION

Les dispositifs de protection destinés aux enfants passagers d'automobile sont avant tout conçus pour assurer leur sécurité en cas d'accident. Leur usage sera rendu obligatoire en France en janvier 1992 à l'image d'autres pays comme les États-Unis, l'Australie, le Canada, la Suède, la Grande-Bretagne. Ils répondent aussi à la nécessité de maintien de la posture du bébé ou de l'enfant. C'est pourquoi il est important de considérer les aspects confort et facilité d'emploi lors du choix du dispositif de protection.

## ■ COMMENT LES DISPOSITIFS DE PROTECTION GARANTISSENT-ILS LA SÉCURITÉ ?

Le principe de la contention, de la rétention est celui auquel on a recours depuis de nombreuses années dans beaucoup de pays.

Maintenir le corps pendant le choc, c'est :

- éviter l'éjection ;
- contrôler le mouvement sous l'action des forces mises en jeu ;
- répartir les efforts sur les parties résistantes du corps.

La conception des dispositifs de protection suit l'évolution morphologiques de l'enfant, assurant ainsi la continuité jusqu'à l'adolescence et l'âge adulte pour lesquels la ceinture de sécurité est adaptée.

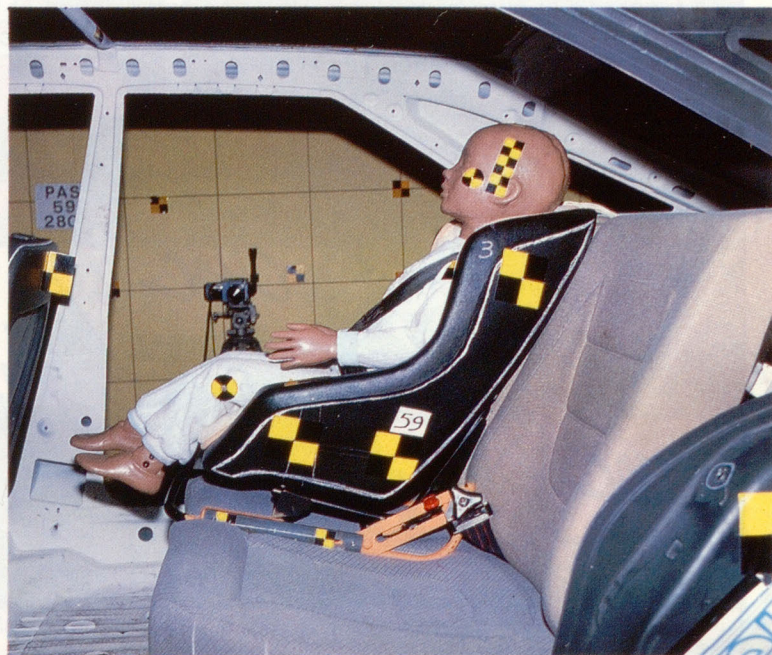
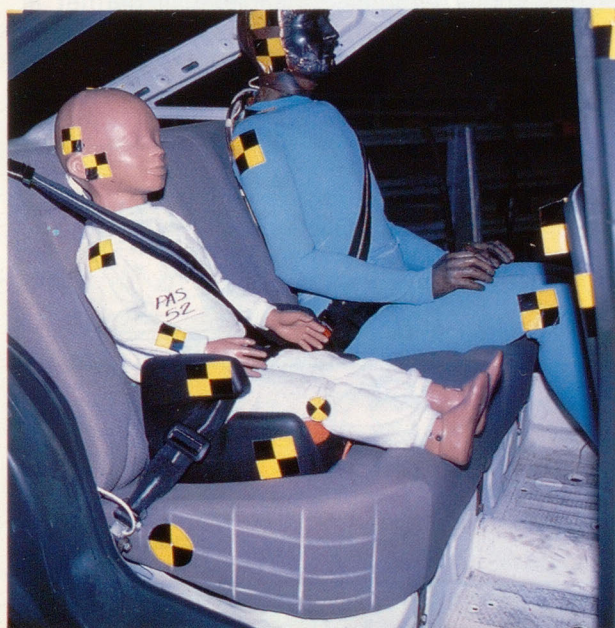


Photo INRETS



## ■ QUELLES SONT LES NORMES DE SÉCURITÉ ?

Les dispositifs de protection pour enfants doivent répondre au cahier des charges défini dans le code de la route depuis 1975, révisé par un arrêté de juin 1985. Les tests imposés sont :

- un essai dynamique simulant un choc frontal à 50 km/h ;

On contrôle :

- le déplacement maximum de la tête ;
- la décélération du thorax ;
- l'absence de charge sur l'abdomen du mannequin représentant l'enfant.

- un essai de retournement par pivotement complet ;

On contrôle la non éjection du mannequin ;

- un essai d'absorption d'énergie ;

On contrôle que les zones du dispositif susceptibles d'être impactées par la tête du mannequin ne sont pas agressives ;

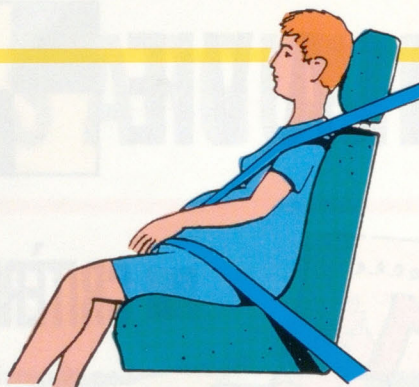
- des tests sur les composants ;

résistance à la traction, à l'abrasion ;  
essai de micro-glissement des réglages de sangle ;  
force d'ouverture des boucles ;  
essai de toxicité, de combustibilité.



## POUR LE FŒTUS

La femme enceinte a tout intérêt à protéger sa vie et celle de son bébé en bouclant sa ceinture de sécurité. La sangle sous-abdominale doit être portée bas sous le fœtus de façon à prendre appui sur le bassin.



## POUR LE BÉBÉ (jusqu'à 9 kg, environ 9 mois)

Le traditionnel couffin ou le lit-enfant non homologué ne doivent jamais être utilisés pour transporter des bébés en voiture : en cas de collision, l'enfant sera projeté. De plus ces lits ne sont pas ignifugés. Le lit-auto homologué avec filet anti-éjection et ancrage convenable sur les points de fixation des ceintures de sécurité protège efficacement les bébés jusqu'à 9 kg.



Photo Baby-Relax



Photo Baby-Relax

### IMPORTANT

Il vaut mieux placer le lit en long sur le siège arrière, perpendiculaire à la route, pour éviter un tassement de la colonne vertébrale en cas de choc.

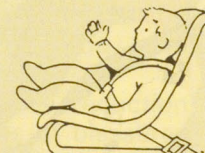


## POUR LES JEUNES ENFANTS (jusqu'à 18 kg, soit 3-4 ans)

Dès qu'il ne veut plus voyager couché et qu'il est capable de se tenir assis, l'enfant doit alors être placé dans un siège adapté. Ce siège, pour être efficace, doit être suffisamment enveloppant pour protéger aussi des chocs latéraux ; inclinable, il permet à l'enfant de voyager confortablement assis ou couché. Ancré aux fixations des ceintures de sécurité, il est la seule solution pour les enfants jusqu'à 18 kg. Des systèmes nouveaux permettent de fixer ces sièges directement aux ceintures de sécurité.

### BON

Le harnais doit être ajusté à la taille de l'enfant et la boucle de sécurité doit être verrouillée juste au-dessus des cuisses pour maintenir les hanches et non le ventre.



### MAUVAIS

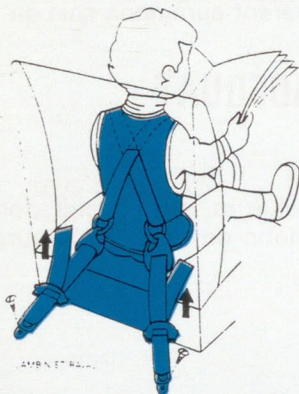
Si les ceintures de sécurité du siège auto sont verrouillées trop haut, l'enfant, en cas de choc, risque de glisser sous les ceintures : "le sous-marinage".



Photo Baby-Relax



## POUR L'ENFANT DE 3 A 10 ANS (de plus de 15 kg)



A partir de 3-4 ans, pour cette tranche d'âge soucieuse de son autonomie naissante et fière d'imiter les adultes, le rehausseur de siège permet à l'enfant de continuer à être protégé en voiture tout en utilisant déjà la ceinture des grands. On peut aussi utiliser, quand le siège auto est devenu trop petit, un harnais qui laisse l'enfant libre de ses mouvements.

L'enfant participe mieux à la vie dans la voiture.

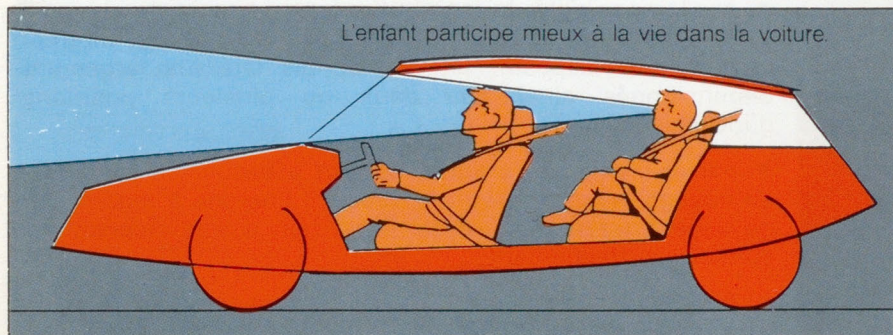
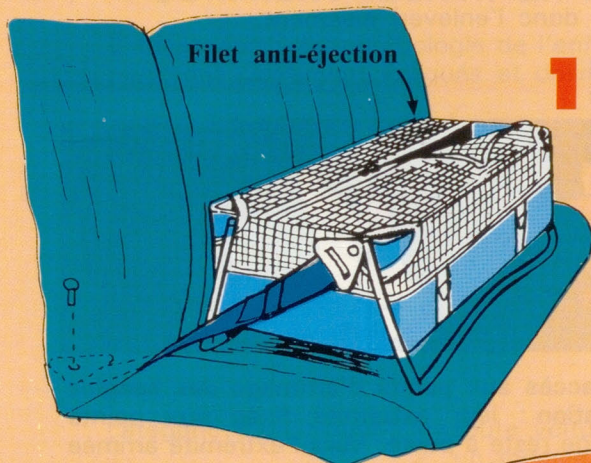


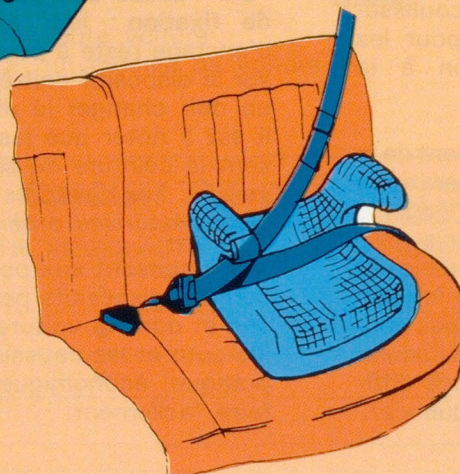
Photo Baby-Relax

### Maintenir correctement l'enfant dans le dispositif



**1** Fermer complètement le filet anti-éjection du lit-auto ou le bandeau de la nacelle.

**2** Dans le cas du rehausseur passer la ceinture adulte sous les accoudoirs ou pattes prévus sur le dispositif



**3** Attacher le harnais ou la ceinture en utilisant **toutes les sangles** prévues sur le dispositif. Il faut ajuster les sangles **san jeu** sur les hanches et le thorax.



## ■ CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR CHOISIR UN DISPOSITIF DE PROTECTION



Photo Baby-Relax

Outre la fonction de protection, le dispositif est conçu pour maintenir la posture de l'enfant de façon qu'il voyage dans de bonnes conditions de confort. Confronté à l'achat du matériel, un parent aura donc soin de :

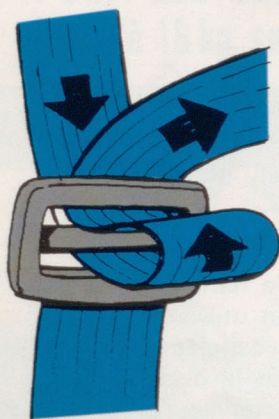
### ASSURER UN MAINTIEN ADÉQUAT DE LA POSTURE

L'enfant a une morphologie qui évolue et le dispositif doit correspondre au groupe de poids (donc de taille) qu'il aura pendant l'utilisation.

### FAVORISER LE CONFORT

- par la possibilité de repos : l'enfant a besoin de sommeil et le voyage en voiture l'endort facilement. Il est intéressant que le dispositif ait des appuis latéraux largement dimensionnés ainsi que deux ou plusieurs positions d'inclinaison.
- par le champ de vision : l'enfant a besoin de participer au voyage (sauf peut-être le bébé). Il cherche à regarder le paysage à travers les vitres. Il est bon que le dispositif le surélève suffisamment.
- par les possibilités de mouvements : sans laisser l'enfant totalement libre (sécurité oblige), le dispositif doit lui laisser le plaisir de bouger les bras, la tête, les jambes. Ses activités de détente aideront à la tranquillité des parents, du conducteur surtout.
- par la qualité du revêtement et sa facilité d'entretien : l'enfant supporte peut-être un appui ferme (coque « plastique » par exemple) mais il appréciera que le revêtement ne soit ni froid en hiver ni chaud en été. Et il faudra pouvoir le laver (et donc l'enlever) aisément.

## ■ VÉRIFIER LA FACILITÉ D'EMPLOI



pour le réglage des sangles : l'enfant va grandir, il porte des vêtements plus ou moins épais, il faudra donc manoeuvrer les dispositifs de réglage (coulissement). De même pour les sangles de fixation à la voiture.

**Pour le fonctionnement de la boucle :** deux opérations sont nécessaires : engager le pêne (et quelquefois plusieurs) dans la boucle et décrocher la boucle. Un jeune enfant ne doit pas pouvoir le faire seul mais l'adulte

doit pouvoir « presser sur le bouton » sans difficulté. (Les normes sont prévues en conséquence).



**Pour l'accès aux points d'arrimage des sangles de fixation :** leur extrémité fixée aux points d'ancrage reste à poste. Mais l'extrémité arrimée sur le dispositif doit être facilement accessible si on doit changer le dispositif de place.

Il est à noter que les dispositifs nouveaux utilisent la ceinture de sécurité pour être fixés à la voiture. Les ceintures sont montées de série aux places latérales arrière depuis octobre 1978.

- En pensant aux possibilités de double usage : certains dispositifs peuvent être utilisés à la maison et dans la voiture. Ce sont en particulier les lits-auto et les coussins-rehausse. Cela peut être pratique, économique à condition de pouvoir le faire facilement.



# DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ-ENFANTS HOMOLOGUÉS EN FRANCE (1990)

| Fabricant                            | Homologation                                                                                   | Descriptif                                                                                                                                                                                  | Non du système                                                                                                                                   |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AUTOFLUG</b>                      | D-86112                                                                                        | coussin rehausseur                                                                                                                                                                          | Toppy                                                                                                                                            |
| <b>BABY J</b>                        | A-89138<br>B-88131<br>D-89137                                                                  | lit auto<br>siège harnais inclinable<br>coussin rehausseur                                                                                                                                  | Couffinauto<br>Club<br>Rehausseur                                                                                                                |
| <b>BABY-RELAX</b>                    | A.B-84102<br>A-80005<br>B-85108<br>B-85107<br>B-85109<br>D-87114                               | lit-coque transformable<br>lit auto<br>siège harnais inclinable<br>siège harnais inclinable<br>siège harnais jumeaux<br>coussin rehausseur                                                  | Multi relax<br>Lit auto sécurité<br>Super Mustang<br>TS Major<br>Mustang T2<br>TS Junior                                                         |
| <b>BEBE-CONFORT<br/>(AMPAFRANCE)</b> | A-77022<br>A-83097<br>B-81073<br>B-81079<br>B-81078<br><br>B-85105/87118<br>B-88125<br>B-88128 | lit auto<br>nacelle-landau<br>siège harnais<br>siège harnais inclinable<br>siège harnais inclinable<br><br>siège harnais inclinable<br>siège harnais inclinable<br>siège harnais inclinable | Lit auto sécurité<br>Combi-auto<br>Rush (Evasion)<br>Pilote (Securseat)<br>Pullmann<br>(Securseat housse)<br>Rallye<br>Securseat 2<br>Grand Prix |
| <b>KLIPPAN</b>                       | C-77018                                                                                        | harnais                                                                                                                                                                                     | Harnais enfant                                                                                                                                   |
| <b>LAMBIN-RAVAU</b>                  | B.C-77024<br>B.C (80063)*                                                                      | harnais<br>gilet harnais                                                                                                                                                                    | Kisov<br>Kisov-car                                                                                                                               |
| <b>M.M DISTRIBUTION</b>              | B-80061                                                                                        | siège harnais inclinable                                                                                                                                                                    | Auto Play GTI                                                                                                                                    |
| <b>RENOLUX</b>                       | B-81083<br>B-85103                                                                             | siège harnais<br>siège harnais inclinable                                                                                                                                                   | Ecrin<br>Ecrin 3                                                                                                                                 |
| <b>SAFETY FIRST</b>                  | D-88122                                                                                        | siège rehausseur                                                                                                                                                                            | Winner                                                                                                                                           |
| <b>YOUPA-LA</b>                      | A-83096                                                                                        | lit auto                                                                                                                                                                                    | Transbébé Confort                                                                                                                                |

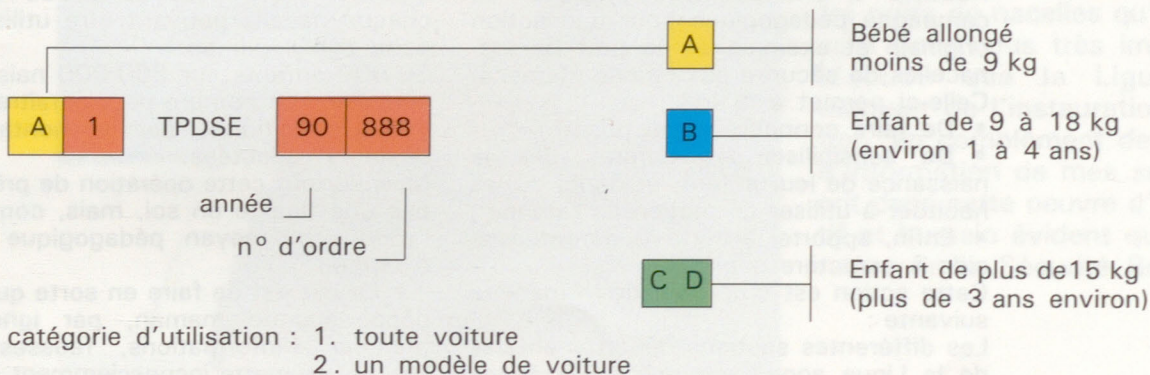
\* N° d'homologation susceptible de changer.

Nota : A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992, des sièges « dos à la route » pour les enfants de 0 à 9 mois seront homologués (voir photo page 11).

Les constructeurs automobiles et les associations de consommateurs peuvent vous donner des conseils utiles pour le choix du dispositif le mieux adapté.

## COMMENT IDENTIFIER LES DISPOSITIFS HOMOLOGUÉS ?

L'adaptation à la morphologie de l'enfant (à sa taille, à son poids) et l'année d'homologation sont clairement indiqués et doivent aider à votre choix :



## CIRCUIT DE DISTRIBUTION

|                          | LITS, SIEGES-AUTO | SIEGES REHAUSSEURS | HARNAIS |
|--------------------------|-------------------|--------------------|---------|
| Magasins de Puériculture | •                 | •                  | •       |
| Grandes Surfaces         | •                 |                    | •       |
| Vente par Correspondance | •                 | •                  | •       |
| Accessoiristes Auto      |                   |                    | •       |



De gauche à droite :  
Mme Jurgensen, présidente  
de la Ligue contre la  
Violence Routière.  
M Vandier, président du  
GEMA. M. Sarre, Secrétaire  
d'État aux transports.  
M. Cathala, Secrétaire  
d'État à la famille.



Photo GEMA

# ACCROCHEZ-LES A LA VIE !

**Jacqueline FURBEYRE**  
secrétaire générale  
DE LA LIGUE CONTRE  
LA VIOLENCE ROUTIÈRE

*« Accrochez-les à la vie ! » est une campagne de sensibilisation, mais aussi une action originale de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE.*

La campagne « Accrochez-les à la vie ! » a été lancée dès 1990 par la Ligue Contre la Violence Routière pour sensibiliser les parents à la nécessité absolue de faire usage, pour les enfants de tous les âges transportés en voiture des dispositifs de retenue qui leur sont adaptés.

Bien souvent, les parents ne connaissant pas l'existence de tous ces dispositifs et en particulier en ce qui concerne les lits-auto pour les tout petits, les trouvent trop onéreux pour quelques mois d'utilisation. C'est pourquoi la Ligue Contre la Violence Routière a entrepris de compléter sa campagne pédagogique pour une action originale et exemplaire : le prêt de lits-nacelles de sécurité aux jeunes mamans. Celle-ci permet à la fois :

- De faire connaître ce dispositif ;
- De sensibiliser les parents dès la naissance de leur enfant, et donc, de les habituer à utiliser un moyen de retenue ;
- Enfin, apporter à certains parents une aide à caractère social ;

Cette action est organisée de la manière suivante :

Les différentes sections départementales de la Ligue acquièrent grâce aux fonds collectés auprès de partenaires publics ou privés un certain nombre de lits-nacelles. Elles font don de ces nacelles à une ou plusieurs maternités ou crèches de leur département, lesquelles s'engagent par convention passée avec la Ligue :

- à prêter ces nacelles à leur jeunes « clientes » pour une somme de l'ordre de 100 à 150 F.
- A assurer le suivi de l'opération et l'entretien des lits.

La Ligue de son côté a obtenu le contrôle de ces lits-auto par le « Centre Auto

Sécurité » (créés par les Mutuelles d'Assurances) à chaque utilisatrice.

Réalisée par la Ligue en 1990 dans une douzaine de départements, l'action de prêts de nacelles est en 1991 généralisée sur toute la France, grâce à l'appui apporté à la Ligue par le Groupement des Sociétés d'Assurances à Caractère Mutuel (GEMA). Le coup d'envoi a été donné le 6 juin 1991 lors d'une conférence de presse au Jardin d'Acclimatation à Paris. Les deux partenaires estiment pouvoir par cette méthode mettre en circulation, petit à petit environ 10 000 à 15 000 nacelles, chaque nacelle pouvant être utilisée par deux bébés par an.

30 000 enfants sur 800 000 naissances annuelles, ce nombre peut paraître faible. Il est conditionné par le montant des sommes collectées.

Mais surtout cette opération de prêt n'est pas une finalité en soi, mais, comme on l'a vu, un moyen pédagogique et un exemple.

Le but est de faire en sorte qu'aucun papa, aucune maman, par ignorance, manque d'informations, fausses idées reçues, ne mette inconsciemment en péril de mort ce qu'ils ont de plus cher, leurs enfants.

**Oui, parents,**

**ACCROCHEZ-LES A LA VIE,  
ACCROCHEZ-LES TOUS,  
ACCROCHEZ-LES BIEN.**

N'ayez jamais à vous dire :  
« Que ne l'ai-je fait, quand je le pouvais ».



# L'OBLIGATION DE LES ACCROCHER

Jean-Michel BERARD DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION

**L'**accident de la route est la première cause de mortalité pour les enfants de moins de 10 ans. Chaque année, 200 d'entre eux sont tués et 10 000 autres blessés en tant que passagers de voitures particulières. Et pourtant, on le sait, le meilleur moyen pour protéger les enfants en cas de choc consiste à les placer dans un dispositif de retenue adapté à leur taille et à leur poids. Bien que largement conseillés depuis plusieurs années, ces matériels sont relativement peu et mal utilisés : 10 % seulement des enfants sont actuellement correctement protégés...



Photo Enfant magazine

La nouvelle réglementation rend obligatoire, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992, l'utilisation de dispositifs spéciaux homologués, et ce dans toutes les situations où elle est techniquement possible. Cette réglementation est relativement contraignante : la sécurité est en jeu, mais des exceptions pratiques sont prévues pour faciliter le vie quotidienne, les enfants n'étant pas toujours transportés dans les mêmes voitures, surtout occasionnellement. Ces exceptions porteront en particulier sur les équipements les plus coûteux.

Il y a en effet une différence de fond entre l'utilisation obligatoire des ceintures de sécurité, équipements déjà disponibles dans les voitures, et ces dispositifs pour enfants, qui sont évidemment à acheter, louer ou se faire prêter. Cette contrainte est lourde, car les familles ont déjà de multiples charges pour élever leurs jeunes enfants. L'enjeu de cette mesure n'est donc pas seulement réglementaire. Pour permettre à chacun d'y donner suite, des initiatives comme celles de la Ligue Contre la Violence Routière et les prêts de nacelles qu'elle organise, sont pour nous très importantes. L'action que la Ligue mène au moment de l'instauration de l'obligation, en complément de la campagne d'information de mes services, s'inscrit dans cette oeuvre d'intérêt collectif et humain évident qu'est l'amélioration de la Sécurité Routière.

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER  
Imprimerie CORLET S.A. 14110 Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 7 — 4<sup>e</sup> trimestre 1991 — n° CPPAP : 67845

MAQUETTE  
YVES ANFREVILLE



LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

# ACCROCHEZ-LES A LA VIE!



LA SÉCURITÉ  
DES ENFANTS  
EN AUTO

Cette brochure est financée par le secrétariat d'état à la famille,  
aux personnes âgées et aux rapatriés.

**LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

5, Impasse Bon Secours - 75011 PARIS - Tél. 43 48 96 09

