

## Tests de sièges d'enfants et statistiques des accidents hier et aujourd'hui

### 40 ans de protection des consommateurs: le test TCS de sièges d'enfants

C'est en 1968 que le TCS a publié le premier test de sièges d'enfants. Ce fut aussi le premier test du TCS réalisé en collaboration internationale. Aujourd'hui encore, ces essais sont mis sur pied d'entente avec les clubs automobiles des pays voisins, l'ADAC et l'ÖAMTC, ainsi que la société Stiftung Warentest. Il s'agit du plus grand test de sièges d'enfants d'Europe. Les résultats sont publiés dans de nombreux pays, de la Finlande à l'Espagne, en passant par la Suisse.

331 résultats de tests de sièges d'enfants ont été publiés à ce jour. Depuis 1997, un test de ce type a lieu chaque année et même deux fois cette année (prochaine publication fin octobre). L'infoguide "Sièges d'enfants" paraît depuis 1993. Son tirage actuel est de 140'000 exemplaires par an. Depuis 2002 cette publication est réalisée en collaboration avec le Bureau de prévention des accidents (bpa). Elle est soutenue financièrement par le Fonds de sécurité routière (FSR). Cette brochure est aussi jointe au "paquet cadeau maman" de Present-Service avec un tirage de 60'000 exemplaires.



*Sièges d'enfants d'hier et d'aujourd'hui. A gauche: voici comment se présentaient les sièges d'enfants en 1968. A droite, un siège d'enfant moderne qui peut être fixé dans la voiture au moyen de la ceinture de sécurité, mais aussi du système Isofix.*

- 1968: six sièges d'enfants ont été mis à l'épreuve lors de ce premier test. Les prix se situaient entre 75 et 200 fr. La ceinture de sécurité n'étant pas encore de série dans toutes les voitures à la fin des années soixante, la fixation des sièges était difficile et se faisait au moyen d'arceaux et d'adaptateurs. Résultat: seuls deux sièges offraient une "très bonne protection", tous deux venaient de Suède et s'appelaient Klippan et Hylte (Touring 1968).
- 11 sièges d'enfants furent testés en 1972. Touring titre: "Nos enfants sont en danger!" Le test comprenait pour la première fois des crash-tests à la vitesse de 33 km/h. Un mannequin de la taille d'un enfant était installé dans le siège et photographié par une caméra à la vitesse de 500 images/seconde.

**Mediendienst**  
Mediensprecher: Stephan Müller  
Maulbeerstrasse 10  
3001 Bern  
Tel.: 031 380 11 44  
Fax: 031 380 11 46  
E-mail: [smueller@tcs.ch](mailto:smueller@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

**Service de Presse**  
Porte Parole: Bernard Manguin  
Ch. de Blandonnet 4, CP 820  
1214 Vernier / Genève  
Tél.: 022 417 27 16  
Fax: 022 417 27 22  
E-mail: [sdebons@tcs.ch](mailto:sdebons@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

- Le test de 1974 portait sur dix sièges d'enfants. A cette époque déjà, il est devenu évident que les enfants de moins de 12 ans ont besoin d'un système de retenue spécial. Or jusqu'à ce jour, le législateur suisse n'impose un siège d'enfant que pour les petits passagers jusqu'à sept ans.
- 1977: 25 sièges d'enfants à l'essai et première conclusion positive: la sécurité des produits s'était améliorée depuis le dernier test.
- 20 produits ont été testés en 1981. Parallèlement l'Europe adoptait une norme technique uniforme pour l'admission des sièges d'enfants, le règlement ECE 44.00 ECE = Economic Commission for Europe). Ces exigences comprenaient notamment un crash-test frontal à la vitesse de 50 km/h avec un mannequin ayant la taille d'un enfant. Cette norme a été constamment développée et adaptée depuis son introduction. Aujourd'hui, les tests doivent correspondre à la norme de test ECE R44.04. Les essais de collision latérale ne sont toujours pas obligatoires, mais le TCS les effectue depuis 1999. Depuis 2000, ce test fait partie intégrante de la notation des produits. Des progrès remarquables ont été faits depuis dans les crash-tests latéraux. Ils sont avant tout le résultat des efforts déployés par les organisations de protection des consommateurs comme le TCS. Ce dernier recommande de ne plus utiliser les vieux sièges d'enfants (d'avant 1995, 44.00-02, qui sont toujours autorisés en Suisse) qui ne répondent absolument plus au niveau technique actuel. L'Allemagne, par exemple, interdit depuis cette année les sièges d'enfants portant le label ECE 44.02.  
Une nouveauté importante est entrée en vigueur en Suisse en 1981: les voitures neuves doivent être obligatoirement équipées depuis cette année-là de ceintures de sécurité sur les sièges arrière.
- Le test de 1993 a porté sur 21 sièges d'enfants et ses résultats furent publiés pour la première fois dans l'infoguide "Sièges d'enfants".
- Le règlement développé ECE R44.03 est entré en vigueur en 1995. Les exigences auxquelles doivent répondre les crash-tests frontaux ont été renforcées et la classe de poids 0+ introduite; celle-ci comprend les enfants jusqu'à un poids de 13 kg (contre 10 kg précédemment). Avec l'introduction de cette nouvelle catégorie de poids, les enfants peuvent être protégés plus longtemps dans un siège installé dans le sens contraire de la marche.
- Entre 1997 et 2004: 183 nouveaux sièges d'enfants ont été soumis aux rudes épreuves du test TCS. La protection en cas de collision latérale est vérifiée depuis 1999 moyennant des crash-tests. Ce critère fait partie intégrante de l'évaluation depuis 2000. On trouve de plus en plus de sièges d'enfants avec un système Isofix sur le marché. Depuis 2002, les enfants de moins de sept ans doivent être installés dans des sièges spéciaux à l'avant comme à l'arrière.
- 20, puis 29 sièges d'enfants ont été testés en 2005 et 2006. La nouvelle norme de test ECE 44.04 est entrée en vigueur. Elle comprend désormais la surveillance de la qualité dans la production de série.
- 2007: cette année-là, 30 sièges d'enfants sont testés des points de vue de la sécurité, du maniement du confort et de l'utilisation. Le test TCS est adapté aux dernières directives et normes de test. On se sert désormais d'une carrosserie de l'Opel Astra H. Les mannequins utilisés pour les essais proviennent de la dernière génération.
- 25 nouveaux sièges d'enfants sont testés en 2008. La description détaillée des résultats figure dans le rapport et dans la brochure "Sièges d'enfants pour voitures 2008".



*Ce gros titre figurait dans une édition du journal *Touring* de 1972. Ce fut la première fois que des crash-tests attiraient l'attention sur la sécurité insuffisante des sièges d'enfants. Heureusement, des images de ce genre sont aujourd'hui rares dans les tests.*

## Statistiques des accidents d'hier et d'aujourd'hui

La Suisse prescrit depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 des sièges spéciaux pour les enfants de moins de sept ans sur les places avant et arrière. Autrefois, le siège d'enfant était obligatoire seulement sur la place du passager avant, mais sur la banquette arrière, il suffisait d'attacher les enfants avec la ceinture de sécurité. Une comparaison avec l'Allemagne et l'Autriche indique que ces pays connaissent déjà depuis 1993 une législation plus sévère: les enfants de moins de 12 ans et jusqu'à une taille de 150 cm doivent voyager dans un siège spécial en voiture.

### Occupants de VT blessés et tués de 0 à 12 ans dans les années 1997 à 2006

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tués	0-6 ans	1	6	3	2	1	7	5	5	3	4
	7-12 ans	2	3	2	1	4	1	2	1	0	1
	<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
Blessés	0-6 ans	305	273	263	286	261	207	224	213	184	160
	7-12 ans	246	296	305	369	309	313	288	278	214	235
	<b>Total</b>	<b>551</b>	<b>569</b>	<b>568</b>	<b>655</b>	<b>570</b>	<b>520</b>	<b>512</b>	<b>491</b>	<b>398</b>	<b>395</b>

En Suisse, entre trois et neuf enfants par an ont perdu la vie dans une voiture ces dernières années. Il n'en n'a pas toujours été ainsi. En 1980 on comptait 19 enfants tués et 695 blessés en voiture (jusqu'à 14 ans). Le nombre d'enfants blessés dans ces conditions a heureusement baissé ces derniers temps, mais 395 enfants blessés (2006), c'est toujours trop. Ces victimes seraient certainement moins nombreuses si tous les jeunes passagers utilisaient un siège d'enfant au-delà de sept ans. Car seul un siège d'enfant garantit le transport confortable et sûr des enfants jusqu'à l'âge de 12 ans ou ayant une taille inférieure ou égale à 150 cm.