

Home > Communiqué de presse



L'APPUI-TÊTE : UN ELEMENT DE SECURITE ESSENTIEL ! (31/01/03)

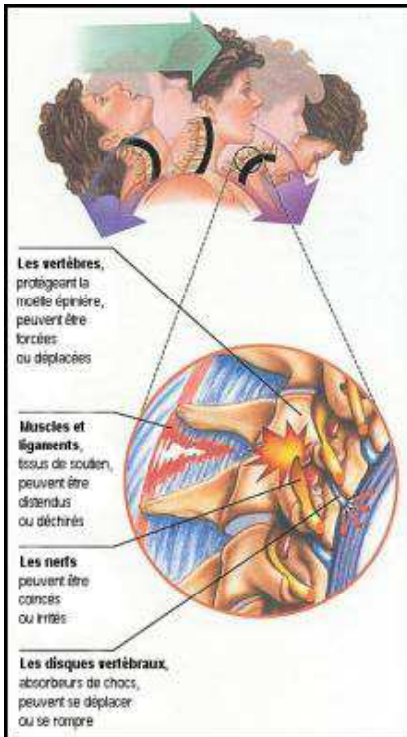
Imaginez la scène. Vous devez freiner brusquement. Le conducteur qui vous suit réagit trop tard, et vous heurte... Votre tête est violemment projetée en arrière, puis vers l'avant, et reprend sa position initiale.



C'est le 'coup du lapin'. Les muscles de votre cou et vos vertèbres cervicales sont mis à rude épreuve.

Le 'coup du lapin' (ou entorse cervicale) est l'une des blessures les plus fréquentes en cas d'accident de voiture, particulièrement en cas de choc arrière à faible vitesse. Les études prouvent que 95% des victimes d'un accident de la route souffrent des conséquences d'un coup du lapin. Mais les femmes encourent deux fois plus de risques d'en souffrir que les hommes.

En Europe, des millions de blessures de ce type sont recensées chaque année (1/3 des déclarations d'accidents avec lésions corporelles auprès des assurances) occasionnant un coût total de quelques 8 à 10 milliards d'euros par an. Il n'existe pas de chiffres exacts et fiables sur l'ampleur du problème en Belgique, mais nous avons quelques données provenant des pays voisins. Ainsi, l'Allemagne enregistre annuellement 400.000 cas de lésions dues à un 'coup du lapin', les Pays-Bas 25.000.



Le 'coup du lapin'

L'une des blessures les plus fréquentes à survenir dans un accident d'automobile est généralement le résultat du 'coup du lapin' ou 'coup de fouet'. Ces deux expressions découlent de la traduction du mot anglais whiplash et désignent le mouvement qu'effectue la tête lors d'un accident. Chose certaine, un appui-tête bien conçu et bien réglé peut et doit minimiser la sévérité de l'entorse cervicale.

Lors d'un impact, les occupants continuent à se déplacer à l'intérieur du véhicule, pour quelques fractions de secondes, à la vitesse à laquelle roulait le véhicule juste avant l'impact. Dans le cas d'un impact survenant à une vitesse de 50 km/h, le corps subit une force équivalente à 35 fois son poids.

À la lumière de ces chiffres, il est facile d'imaginer ce qu'endure le cou des occupants impliqués dans un accident. En plus de ces fortes pressions, le cou doit également composer avec une flexion et une extension, ainsi qu'avec une rotation ou une inclinaison latérale. Lorsque le degré angulaire de la tête par rapport au cou dépasse les paramètres normaux, les éléments du cou, en particulier les tissus mous, peuvent être endommagés (voir dessin).

Les conséquences du fameux 'coup du lapin' peuvent varier, allant de simples malaises dans la région cervicale à des maux de tête, des vertiges, des troubles de la vue et une diminution de la concentration. De plus, les périodes d'inactivité découlant de ces problèmes peuvent s'étendre sur des semaines, voire des mois. Sans compter que la douleur peut s'installer de façon permanente: d'où l'importance d'avoir de bons appuis-tête pour parer les mauvais coups, c'est le cas de le dire.

L'enquête

Afin d'avoir une idée plus précise du problème ou plus exactement pour savoir dans quelle mesure les automobilistes en sont conscients et pouvoir prendre les mesures adéquates, FEBIAC a réalisé fin octobre une enquête auprès de 500 automobilistes. L'enquête a été conduite auprès de personnes qui présentaient leur véhicule à un centre de contrôle technique du GOCA. Les enquêteurs étaient des instructeurs professionnels de la Volkswagen Drive Academy. Nous remercions à cette occasion chaleureusement le GOCA et la Volkswagen Drive Academy pour leur collaboration.

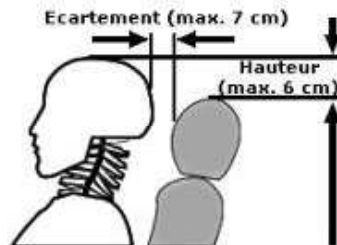
Des 500 interviews réalisées, 419 ont été finalement utilisées. Les résultats vous sont présentés dans le tableau ci-dessous:

Appui-tête bien réglé	Non: 58,4%
Utilisateur habituel de la voiture	86%
Savez-vous à quoi sert l'appui-tête ?	Oui: 72%
Savez-vous dans quelles circonstances on peut avoir 'un coup du lapin' (plusieurs réponses possibles)	
- Choc avant	48,3%
- Choc latéral	25,9%
- Choc arrière	61,3%
- Quand on ne porte pas sa ceinture	13,7%
- Quand l'appui-tête est mal réglé	9,4%
- Quand le siège est mal réglé	4,5%
- En cas de freinage brutal	4,0%
- Ne sait pas	7,5%
Avez-vous déjà été victime d'un 'coup du lapin' ?	Oui: 11,8%
Savez-vous comment régler l'appui-tête	Non: 53,8%
Pourquoi n'avez-vous pas bien réglé l'appui-tête ? (plusieurs réponses possibles)	

- Je ne sais pas le faire	21,7%
- On ne sait pas le régler correctement	17,2%
- Je ne suis pas le chauffeur habituel	9,0%
- Je n'y ai pas pensé	16,7%
- C'est gênant	4,2%
- Je pensais qu'il était bien réglé	3,3%
- Autres	2,1%
- Pas de réponse	4,7%

Il ressort donc clairement que dans presque 60% des cas, l'appui-tête s'avère mal réglé. Ce résultat est par ailleurs similaire à celui enregistré dans d'autres pays européens (Pays-Bas, Royaume-Uni) lors d'enquêtes similaires. A lors que 72% des personnes interrogées déclarent savoir à quoi sert l'appui-tête, près de 54% ne savent pas comment le régler correctement. Les enquêteurs ont également pu constater que parmi les 11,8% des personnes ayant déjà été victimes d'un coup du lapin, 80% savaient à quoi sert l'appui-tête et 75% l'avaient réglé de manière adéquate. D'où l'importance d'une information et d'une sensibilisation.

Le bon réglage



Les réponses au problème du 'coup du lapin'

Afin de pallier au réglage souvent inadéquat des appuis-tête, différents systèmes ont été mis au point par les constructeurs et leurs sous-traitants. Quelques exemples:

- Les systèmes où l'intégralité du dossier se déplace vers l'arrière en même temps que le passager afin de réduire les contraintes supportées par la colonne vertébrale et la nuque.
- Les appuis-tête actifs: à partir d'une certaine force, le poids du corps pousse un levier faisant bouger l'appui-tête vers l'avant et vers le haut, afin de limiter les effets du coup de lapin, puis reprend sa position initiale.
- L'appui tête 'à protection rapprochée', avec son coussin dépliable qui permet de réduire l'espace entre la tête et l'appui-tête.
- Enfin, plus récemment, l'appui-tête gonflable qui fonctionne sur le principe de l'airbag.

Les réponses des fédérations

Le manque de connaissance et d'informations à ce sujet est manifeste. C'est pourquoi FEBIAC a réalisé un leaflet contenant les informations de base sur le problème du whiplash et des indications simples pour régler correctement l'appui-tête. Toutes les personnes qui ont participé à l'enquête ont reçu ce petit folder. La diffusion ultérieure se fera via les centres de contrôle technique du GOCA. Nos pourrons également compter sur la collaboration de FEDERAUTO qui distribuera le folder par le canal de ses membres concessionnaires automobiles. Mais nous comptons bien évidemment aussi sur votre aide pour porter à la connaissance du grand public cet important sujet.



FEDERAUTO (Confédération Belge du Commerce et de la Réparation Automobile) a décidé de soutenir l'action 'L'appui-tête: élément de sécurité'.

Comment ?

FEDERAUTO invitera tous ses membres, dans leurs show rooms, ateliers et magasins, à diffuser largement auprès de la clientèle des automobilistes des exemplaires du dépliant de conseils pour un bon réglage des appuis-tête.

Personne de contact: Peggy Van Der Kelen Tél. 02.778.62.00 - Fax 02.778.62.22 E-mail:mail@federauto.be



En ce moment, le GOCA met une série d'objectifs à atteindre en avant : la visibilité, le professionnalisme et la transparence. C'est dans cette optique que le GOCA, le Groupement des entreprises agréées pour l'inspection automobile et le permis de conduire, adhère pleinement à l'étude du Whiplash de FEBIAC. Surpris par les résultats, le GOCA a décidé de soutenir en force cette étude dans le cadre de sa mission. Dès le 15 février prochain, les clients trouveront dans les 74 stations d'inspection automobile et les 32 centres d'examen pour le permis de conduire des leaflets contenant des informations pratiques pour un réglage correct de l'appui-tête. Cette action ne concerne pas que les actuels chauffeurs mais également les futurs conducteurs. En effet, le GOCA est votre partenaire pour la sécurité routière et la mobilité.

Personne de contact: Katrien De Coster Tél. 02.482.34.71 - Fax 02.469.05.70



Donnons priorité à la sécurité

