

La fantastique histoire salvatrice sur nos routes de la ceinture de sécurité

Par Thomas Franck EYA'A*

Libreville/Gabon

DE sources concordantes, c'est en 1900 qu'apparaît la première ceinture de sécurité aux Etats-Unis. En effet, ce dispositif est installé dans les automobiles qui ont remplacé les véhicules tractés par les chevaux, afin d'empêcher les occupants de tomber du véhicule à cause des routes cabossées. Il n'y avait pas, à cette époque, beaucoup d'automobiles, donc pas de collisions.

Puis, vers 1992, on les installe dans les avions et les voitures de course pour les mêmes raisons, et en 1950, les ceintures sont fabriquées en série par le constructeur américain Nash.

Le constructeur suédois Volvo crée en 1957 la ceinture à 2 points d'ancrage en diagonale sur les sièges avant des automobiles. Un an après, il développe la ceinture à 3 points avec sangles au siège avant des véhicules. Elle devient alors la norme pour tous les

constructeurs en 1967. D'abord en Angleterre, puis en Europe.

Il faut dire que les industriels de l'automobile estiment à l'époque que les dispositions de sécurités risquent d'effrayer le public et, donc, de freiner l'achat des véhicules dont la fabrication était axée sur le confort, le style et la performance et non sur la sécurité des personnes. En effet, selon l'industrie de l'automobile, les personnes tuées dans les accidents de voiture étaient dû au comportement blâmable des conducteurs et à l'état des routes et non au manque d'équipements adéquats des véhicules.

En 1996, avec la loi sur la sécurité adoptée aux USA, les autorités décident désormais de réglementer les normes de construction des véhicules et des routes. D'où l'amélioration de la conception des automobiles et l'arrivée des ceintures en série en 1970. L'on a alors constaté une diminution significative des décès sur les routes.

En 1973, la France rend obligatoire le port de la ceinture

de sécurité sur les sièges avant des véhicules hors agglomération, puis en ville en 1979. Les ceintures deviennent ensuite obligatoires sur les sièges arrière des véhicules en 1990. Cependant, cela ne garantissait pas que les conducteurs allaient les utiliser.

D'où les lois rendant obligatoire le port de la ceinture, aussi bien par les conducteurs que par les passagers dès 2002. Cette mesure a drastiquement baissé le taux de tueries sur la route. On s'est rendu compte que ce dispositif était efficace pour réduire les accidents mortels. En effet, la ceinture garde les passagers à l'intérieur des véhicules et réduit les risques de blessures. Elle protège donc les occupants d'un véhicule en mouvement ou suite à un arrêt brusque. Il est prouvé qu'un choc qui intervient à une vitesse de 50km/h a les mêmes conséquences sur un homme que s'il chutait du cinquième étage d'un immeuble. La ceinture sauve donc les vies, à condition de bien la porter. Elle doit, en effet, passer au-

dessus de l'épaule, pas sous le bras et doit être bien ajustée au corps de l'utilisateur. Elle peut écraser les côtes ou blesser les organes internes. C'est pourquoi, la ceinture ventrale doit être portée sur les hanches et non à travers l'estomac.

Le port de la ceinture empêche donc d'être éjecté du véhicule, de cogner contre une portière, le volant, le tableau de bord, le pare-brise ou le siège en face. A signaler que les airbags (coussins gonflants qui s'interposent, lors d'un choc entre le volant et le visage du chauffeur) sont moins efficaces sans le port de la ceinture.

Enfin, elle permet de sauver les femmes enceintes, à condition qu'elles ne l'utilisent pas contre leurs abdomens. Il est impératif d'attacher la ceinture avant de démarrer le véhicule et non pas en roulant et ce, même sur une courte distance.

Aussi, contrairement à l'idée reçue qu'elle emprisonne les passagers en cas d'incendie ou lorsque le véhicule est sous l'eau, la ceinture permet aux occupants d'être ac-

tifs à la suite d'un accident, puisqu'ils peuvent être indemnes, alerte et effectuer les mouvements qui peuvent les sauver.

Il est à signaler que les adultes qui ne portent pas leurs ceintures peuvent aussi écraser les autres personnes qui sont dans l'habitacle, même si 8% des décès d'enfants sont dus au non port de leur ceinture, suite à un choc violent.

En définitive, le taux de mortalité des non ceinturés est deux à trois fois plus élevé que celui des ceinturés. D'où l'obligation légale du port de la ceinture depuis 2002. Cependant, les personnes dont la taille est inadaptée ou ayant une raison médicale peuvent être dispensées du port de la ceinture. Pour autant, les enfants de 0 à 10 ans (soit jusqu'à 25 kg) doivent utiliser les sièges homologués qui ont les mêmes vertus que la ceinture de sécurité.

En outre, il faut savoir que le conducteur est responsable des passagers de moins de 18ans s'ils ne sont pas attachés et il paiera une amende par passager mineur non at-

taché. Par contre, les adultes supporteront eux-mêmes l'amende en cas de non port de la ceinture pour la même infraction.

A l'évidence et pour conclure, la ceinture de sécurité ne « gomme » pas les accidents, mais en amoindrit les conséquences. Il convient donc, pour réduire le nombre de blessés et de décès sur les routes, d'agir sur les causes des accidents. A savoir, améliorer les infrastructures et l'état des véhicules, aidé en cela par la sécurité passive qui a beaucoup progressé ces dernières années, grâce aux nouvelles technologies, mais aussi et surtout assurer une meilleure formation des conducteurs, qui ne doivent pas être « lâchés » sur la route sans avoir, au préalable, reçu un enseignement idoine dans une école de conduite.

N'oublions jamais que 92% des accidents mortels sont dus au comportement défaillant des conducteurs.

* **Président du Collectif des promoteurs d'écoles du Gabon**

Animations vacances

Le show de Lambarené

J.F.M

Libreville/Gabon

DANS un souci d'animer la ville de Lambarené, chef-lieu de province du Moyen-Ogooué, qui connaît une baisse d'activités récréatives et de divertissements, et en prélude aux grandes vacances scolaires qui

pointent à l'horizon, les responsables de l'hôtel la Sirène et le directoire du Stade Migovéen, le club local du National-Foot 1, ont annoncé les couleurs le week-end écoulé, en organisant un grand concert dans la ville.

C'était au stade Jean Koumou, pris d'assaut par un public, majoritairement jeune, plus de trois heures



Photo : J.F. Maroia

Parmi les artistes qui sont montés sur scène, Lova Lova Anel'ka.

durant. Ce concert, le premier du genre, a vu les prestations des artistes musiciens en vogue du moment. Il s'agit, entre autres, de Tris et Monsieur Powa, ex-Lova lova Anel'ka, venus de Libreville, ainsi que des artistes du cru, notamment Lapapa Essocks Djack, Kélo, LZ et le grand Oneboz, etc. Ce fut une grande réussite. L'enthousiasme mani-

festé par le public en dit long.

Les Migovéens souhaitent revoir les promoteurs organiser un autre concert de même nature durant les vacances scolaires. Un vœu auquel ont répondu les organisateurs, qui promettent de remettre ça dans le cadre des festivités du 17-Août, commémorant l'indépendance du Gabon.

Vient de paraître

Requiem pour Nathaniel ?

Un roman à la manière russe du XIXe siècle, voilà à quoi pourrait faire penser le dernier ouvrage de Mayft Nzaou, "Requiem pour une âme hantée", paru aux éditions Jets d'encre. En un peu moins de 300 pages, l'écrivain gabonais fait vivre au lecteur les déambulations psychologiques et les rapports aigres-doux de ses personnages, en tête desquels se trouve Nathaniel, un genre de déjanté. Tranquille. Libreville/Gabon

LE roman de Mayft Nzaou va plaire à ceux qui ont aimé et aiment "Crime et châtiment" de Dostoïevski, "Vie et destin" de Grossman, "Les Bienveillantes" de Jonathan Littell ou encore "L'homme sans qualités" de Musil. Et comment ne pas mentionner "La Montagne magique" de Thomas Mann ou "A la recherche du temps perdu" de Proust ? Il est presque du même acabit, volumineux à souhait. Mais pas de nature à repousser un esprit curieux. Et quel lecteur averti n'en a déjà pas vu d'autres ?

Il reste tout de même vrai que le texte exige de son lecteur beaucoup d'endurance, de patience et de ténacité. Son rythme est plutôt lent, car il tient à nous faire part de toutes les impressions et réflexions des personnages. Notamment de celles du personnage central, Nathaniel.

Ce dernier, un jeune homme à la triste figure, semble totalement dans les nuages. En permanence. Les produits de consommation illicites dont il s'abreuve y sont pour

quelque chose. Il est toujours ailleurs, dans son monde, dans ses pensées.

Lorsqu'il émerge de ses brumes, il se frotte à la réalité durement. Alors il a affaire à ceux qui lui sont proches, à commencer par son amour, Edmée, qui le quitte pour avoir subi l'affront de trop. Son amie Michelle, chez qui il se rend dans un moment de lucidité, cherche à percer le mal existentiel qui le ronge, ce qui le rend si apathique, si original. Gaël, son autre ami, laisse l'impression de ne plus savoir ni que dire ni que faire face aux agissements déroutants et surprenants de ce gaillard qui s'enflamme pour un rien.

En effet, Nathaniel est d'une susceptibilité effrayante. Un regard, un geste, une sensation, en somme tout ce qui peut lui paraître "suspect" (une moquerie, un rire, une allure) suffit à le faire sortir de ses gongs et à se comporter comme un malotru avec son entourage. Est-il un être jaloux ? Certainement. Est-il asocial ? Pas qu'un peu. Est-il bien dans sa peau ? Loin de là. Ne se demande-t-il pas, aux côtés de Michelle, si lui, le catholique, peut avoir droit au suicide ? Mais pourquoi vouloir mettre fin à ses jours ?

"Requiem pour une âme hantée" se définit finalement comme le roman d'un jeune homme "mangé". Un châtiment à la recherche de son crime. Une lamentation déchirante pour son entourage. Le tout servi dans une

écriture impeccable, fine, aux phrases parfois kilométriques, mais qui peuvent aussi être appréciées comme des tableaux de maître. A vous de voir...

