



Tests divers

Ergonomie des sièges de voiture

Le siège automobile, interface entre la voiture et son conducteur, doit répondre à différents critères. En plus des exigences de sécurité active et passive, le confort est également primordial pour les consommateurs. A cet effet, il est important de régler correctement son siège de voiture.

On ne prête que trop peu d'attention aux sièges de voiture, que ce soit à l'achat ou à l'usage d'un véhicule, alors qu'un automobiliste passe en moyenne environ 300 heures par an sur son siège. C'est pour cette raison que, lors de l'achat d'un véhicule, les sièges devraient être testés sur de plus longs trajets pour déterminer s'ils répondent aux exigences de chacun en matière de confort. Se sentir bien installé dans une voiture dépend notamment du confort des sièges. Le réglage en hauteur du siège ou le support lombaire ne sont pas des critères déterminants en termes de confort pour un siège. Un siège automobile peut également être bon même sans option, à condition qu'il soit suffisamment grand, dispose d'un bon rembourrage, offre un maintien ferme (en particulier au niveau du dos) et permette un bon positionnement quel que soit le gabarit du conducteur.

Avant de partir, il est important de toujours régler correctement son siège. On sait que le fait d'être mal assis pendant plusieurs heures et immobile entraîne des problèmes de santé chez les automobilistes qui parcourent plus de 20'000 kilomètres par année. Les personnes concernées se plaignent fréquemment de maux de dos, de contractures, de problèmes à la nuque, de fatigue, de douleurs aux jambes et aux épaules, de troubles de la concentration ou de maux de tête. Avant tout, il faut veiller à maintenir le dos droit en position de conduite et à régler l'appuie-tête correctement (le bord supérieur de l'appuie-tête forme une ligne avec le dessus de la tête; voir «Comment régler correctement le siège conducteur de la voiture» à la page 2).

Sécurité

Un siège de voiture a une influence considérable sur la sécurité. Un siège automobile ergonomique améliore la sécurité active. Assis correctement, le conducteur se fatigue moins vite et reste concentré plus longtemps. De plus, le temps de



Appui-tête réglé au même niveau que le haut du crâne et ceinture de sécurité tendue et bien plaquée contre le corps.

réaction est plus court et le conducteur peut mieux réagir à différents types de situation. Par ailleurs, en termes de sécurité passive, un siège ergonomique, ou plutôt son réglage, aide à limiter au maximum les dégâts. L'effet des différents éléments de sécurité, tels que les airbags frontaux, les ceintures de sécurité, les appuie-tête, les rétracteurs de ceinture de sécurité, les airbags de tête, de genoux et les airbags latéraux, peut être optimisé simplement grâce au réglage adapté de la position du siège. La distance entre le haut du corps et l'airbag/le volant doit être comprise entre 25 et 30 centimètres. Si cette distance est trop courte, une manœuvre d'évitement rapide devient impossible. De plus, si le conducteur est trop près de l'airbag, les conséquences peuvent être fatales en cas d'accident. Le dossier doit toujours être réglé le plus droit possible. Si l'inclinaison du siège est trop verticale, la surface de contact avec le dos est moindre. Dans ce cas, les bras sont presque tendus et les manœuvres rapides sont quasi impossibles. Il faut aussi noter qu'il convient de tenir le volant avec les deux mains.

Risque de blessures à la colonne cervicale (coup du lapin)

Lors d'un choc arrière, le véhicule et le corps de son conducteur subissent une accélération vers l'avant, tandis que la tête, qui n'est pas soutenue, reste en po-

sition initiale. Puis la tête suit le corps. A cause de ce mouvement «coup de fouet», les vertèbres cervicales subissent souvent une extension sévère et des blessures des ligaments, des muscles, des disques intervertébraux ou des nerfs peuvent survenir. Ce genre de choc entraîne des douleurs aux cervicales ou à la tête voire des nausées et des troubles de la concentration. Il est donc indispensable de régler correctement son appuie-tête afin de réduire ou d'éviter de tels symptômes.

Sécurité sur la banquette arrière

Si un passager ne porte pas sa ceinture, un impact à seulement 30 km/h contre un obstacle rigide peut lui être déjà fatal, indépendamment qu'il soit assis à l'avant ou l'arrière de la voiture. Il est donc évident que, grâce à la ceinture de sécurité, des vies seront sauvées. Le port de la ceinture de sécurité en voiture est depuis longtemps obligatoire et on a constaté que cette obligation était de plus en plus suivie ces dernières années. En 2006, seuls deux passagers sur trois, installés sur la banquette arrière, bouclaient leur ceinture de sécurité. Dix ans plus tard, ce sont 86 % des occupants. Quant aux conducteurs, ils sont 94% à porter leur ceinture. Ce thème a fortement été mis en exergue lors la campagne «Attaché à la vie» à laquelle le TCS a activement participé. Toutefois, seulement boucler sa ceinture



ne suffit pas, d'autres points importants doivent être observés pour être bien protégé en voiture. On a ainsi constaté que les passagers arrière étaient souvent mal assis, comme le corps penché trop en avant, trop sur le côté ou la ceinture sous le bras. Toutes ces mauvaises positions augmentent considérablement la probabilité de blessures en cas d'accident, étant donné que les éléments de sécurité ne peuvent fonctionner efficacement et de façon optimale, comme le démontrent les crash tests.

Plus de sécurité à l'arrière

La protection des passagers arrière est au cœur des préoccupations s'agissant du perfectionnement des voitures, car les occupants sont bien moins protégés à l'arrière qu'à l'avant. C'est ce qu'a montré l'organisme international indépendant Euro NCAP, dont le TCS est membre, qui a procédé à un crash test avec des mannequins représentant des adultes de petite taille assis sur la banquette arrière. On a aussi remarqué que la notation du véhicule sur la sécurité des occupants est bien meilleure quand le véhicule est équipé d'un «rappel de bouclage de la ceinture de sécurité» pour toutes les places.

Dans la pratique, les améliorations techniques apportées aux modèles récents sont visibles dans le meilleur réglage de l'appui-tête, à présent plus approprié aux passagers de stature différente et dans le dossier du siège plus adapté aux occupants de grande taille. En outre, le prétensionneur de ceinture est de plus en plus combiné avec un limiteur de charge pour une meilleure protection du passager. En cas d'accident, le prétensionneur tend la ceinture très tôt au moment de l'impact. Une fois que la force de tension a atteint un certain niveau, le limiteur de charge relâche graduellement la ceinture afin de ne pas exercer une force excessive sur le torse de l'occupant. Ceci est particulièrement important pour la protection des personnes âgées.

Conseils du TCS

- Faites du siège automobile un critère d'achat. N'hésitez pas à tester les sièges en faisant de (longues) courses d'essai.
- Réglez correctement le siège y compris l'appui-tête et la position de la ceinture de sécurité. Vous éviterez des douleurs musculaires et augmenterez votre sécurité.
- Prévoyez assez de temps pour le voyage. Vous conduirez ainsi de manière plus détendue et plus sûre.
- Faites une pause au moins toutes les deux heures pendant le voyage. Le TCS recommande de se dégourdir les jambes et de faire des exercices de gymnastique.
- Si vous ressentez des signes de fatigue au volant, arrêtez-vous immédiatement et faites une «turbosieste» d'une quinzaine de minutes. Voilà l'unique remède contre les brefs assouplissements en conduisant. Seul un automobiliste reposé est un usager de la route alerte.

Comment régler correctement le siège conducteur de la voiture

1. Avant de régler le siège en détail, mettre le siège et le dossier en position approximativement correcte.
2. Elever le siège aussi haut que possible. La distance entre le pavillon et la tête doit correspondre à environ la largeur d'un poing. Cette position garantit un large champ visuel.
3. Les fesses appuyées contre le dossier, régler la distance par rapport aux pédales de manière à ce que les jambes demeurent légèrement fléchies lorsque les pédales sont complètement enfoncées.
4. Incliner le dossier de sorte que le volant soit atteint avec des bras légèrement fléchis et les épaules appuyées au siège. Le contact entre les épaules et le dossier doit être maintenu lors des manœuvres. Veiller aussi à donner au dossier une position aussi verticale que possible.
5. Régler l'inclinaison de la surface d'assise afin que les pédales puissent être complètement enfoncées sans grand effort alors que les cuisses reposent de manière détendue sur le siège.
6. Lorsque la longueur de la surface d'assise est correctement réglée, la distance entre le creux du genou et l'arête avant du siège ne doit pas excéder deux à trois doigts.
7. Positionner l'appui-tête de manière à ce que son arête supérieure soit au même niveau que le haut du crâne. La distance entre l'occiput et l'appui-tête doit être aussi faible que possible (au maximum 3 cm).
8. Les rembourrages latéraux du siège doivent agréablement envelopper le corps sans le serrer.
9. Régler l'appui lombaire de sorte qu'il soutienne la forme naturelle de la colonne vertébrale.