



Immeuble Atrium  
5, place des Vins de France  
75573 PARIS CEDEX 12

Paris, le 10 décembre 2009

## AVIS

### RELATIF A LA PREVENTION DE L'OUBLI D'ENFANT DANS LES VEHICULES AUTOMOBILES

#### *LA COMMISSION DE LA SECURITE DES CONSOMMATEURS,*

*VU le code de la consommation, notamment ses articles L. 224-1, L. 224-4,  
R. 224-4 et R. 224-7 à R. 224-12*

*VU la requête n° 09-014*

#### **Considérant que,**

#### **I. LA SAISINE ET L'INSTRUCTION DE L'AVIS**

##### **A. LA SAISINE DE LA COMMISSION**

En février 2009, le Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie et de la Consommation saisissait la Commission de la Sécurité des Consommateurs afin que celle-ci émette un avis sur la prévention de l'oubli d'enfant dans un véhicule automobile, suite à la réception d'une lettre de M et Mme B., parents d'une fillette décédée par déshydratation en juillet 2008 après que son père l'eut oubliée plusieurs heures dans sa voiture stationnée sur le parking de son entreprise. Dans cette lettre, les parents demandaient notamment que les pouvoirs publics favorisent ou rendent obligatoire l'installation de systèmes de détection de la présence d'un enfant sur le siège arrière des véhicules automobiles.

Au terme d'une pré-enquête ayant montré que ce type d'accident était loin d'être exceptionnel en France, en Europe et à l'étranger, la Commission, dans le cadre de sa mission de prévention des accidents de la vie courante, décidait, lors de

---

Secrétariat  
Tél : 01 53 44 22 80  
Fax : 01 53 44 23 58

Documentation  
Tél : 01 53 44 22 22  
Fax : 01 53 44 23 34

Internet  
<http://www.securiteconso.org>

sa séance plénière du 12 mars 2009 d'émettre un avis relatif à la prévention de l'oubli d'un enfant dans un véhicule automobile.

## **B. L'INSTRUCTION DE L'AVIS**

Pour instruire cet avis, la Commission a interrogé un certain nombre d'organismes afin de recenser et de préciser les circonstances des accidents survenus à des enfants laissés seuls dans des véhicules automobiles en stationnement (l'Institut de veille sanitaire, l'Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité ...).

Pour connaître l'état de l'art, elle a confié à la société AUTO-INNOVATIONS une étude sur les dispositifs techniques existants ou pouvant être utilisés pour prévenir le risque d'oubli d'un jeune enfant dans un véhicule automobile.

Enfin, conformément à l'article L. 224-4 du code de la consommation, ont été entendus par le rapporteur :

- Madame le Dr Catherine DOLTO, haptothérapeute ;
- Madame le Dr Anne GUILLAUME, directrice du Laboratoire Accidentologie et Biomécanique (LAB) ;
- Monsieur le Dr Omar CARANTA psychanalyste ;
- Monsieur le Professeur Stéphane RUSINEK, Secrétaire général de l'association française de thérapie comportementale ;
- Monsieur François NONIN, de la Direction de la circulation et de la sécurité routière ;
- M. Pierre CHETCUTI représentant la société VOLVO ;
- MM. Nicolas BECKER et Michel SCHOTMAN représentant la société PEUGEOT PSA ;
- M. Frédéric HAUSEMER représentant la société DOREL.

La direction des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'Intérieur a été sollicitée dès le mois de juillet et a obtenu tous les renseignements qu'elle a pu demander. Malgré plusieurs relances, y compris celles du Commissaire du gouvernement, elle n'a, à ce jour, donné aucune suite aux divers courriers qui lui ont été adressés tant par voie postale que par voie électronique. Le chapitre dédié à la réglementation envisageable en France est donc actuellement incomplet faute d'informations sur ce point.

## **II. L'ACCIDENTOLOGIE**

### **A. L'UNION EUROPEENNE ET LA FRANCE**

En France, comme dans les autres pays européens, les décès d'enfants laissés seuls dans des véhicules automobiles ne font pas l'objet d'une codification au sein des systèmes de recueil de données sur les accidents de la vie courante. Quand ils surviennent, ces accidents sont parfois comptabilisés comme des accidents de la route, mais plus généralement, ils sont classés avec les déshydratations ou les hypothermies.

Les principales sources d'informations sur ces décès restent donc la presse, la télévision et les radios nationales ou locales, qui relatent les cas les plus

dramatiques ou les plus spectaculaires, ce qui minimise probablement l'importance du risque.

Pour recueillir des données au niveau européen, la Commission a sollicité l'European Child Safety Alliance<sup>1</sup>, qui a procédé à une enquête auprès de ses correspondants nationaux. 12 pays européens ont répondu<sup>2</sup>. Entre 1998 et 2009, 3 décès ont été recensés (Pays-Bas, Islande, Hongrie). En République tchèque, quelques cas d'enfants laissés seuls dans des véhicules stationnés sur les parkings de centres commerciaux ont été relevés, mais sans être mortels. Trois accidents peuvent y être ajoutés (2 en Grande-Bretagne et 1 en Italie), répertoriés par Anara Guard et Susan Scavo Gallagher dans une étude dont il sera fait mention plus loin.

Aucun accident n'est signalé dans certains pays comme la Suède ou l'Allemagne, ce qui pourrait accréditer l'idée qu'un facteur sociétal pourrait avoir une influence, notamment dans les pays où les parents suspendent leur activité professionnelle pour éduquer leurs jeunes enfants<sup>3</sup>.

La Commission a directement recensé dans les médias, entre juin 2007 et août 2009, 26 accidents dont 22 en France métropolitaine, 2 en Outre-Mer et 2 en Belgique (cf. annexes n° 1 et 2 jointes), ayant été à l'origine de 7 décès.

Sur ces 26 cas, 31 % concernaient des enfants de moins d'1 an, 54 % des enfants âgés de 1 à 3 ans et 15 % entre 3 ans et 13 ans.

On peut distinguer deux situations à l'origine de ces accidents :

- celle où l'enfant est volontairement laissé dans un véhicule par l'adulte qui en a la charge, et ce pour diverses raisons, (enfant endormi, courses ou démarches à faire....) ;
- celle où l'adulte oublie l'enfant qu'il transporte dans son véhicule, alors même qu'il est chargé de le déposer à la crèche, chez une nourrice ou chez un parent.

Aucun cas de décès d'enfant s'étant introduit subrepticement dans un véhicule n'a été porté à la connaissance de la Commission.

**Tableau n° 1 : Enfants laissés seuls en France dans un véhicule automobile entre juin 2007 et août 2009**

Responsable	Oubli total	Enfant laissé volontairement dans le véhicule	Circonstances non déterminées	Total
Père	5	4		<b>9</b>
Mère	2	4		<b>6</b>
Père et mère	1	2		<b>3</b>
Autre parent	1	2		<b>3</b>
Professionnel	2	1		<b>3</b>
Non connu		1	1	<b>2</b>
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>26</b>
<b>Total en %</b>	<b>42 %</b>	<b>54 %</b>	<b>4 %</b>	<b>100 %</b>

<sup>1</sup> L'European Child Safety Alliance est une organisation non gouvernementale, membre de l'European Consumer Safety Association (ECOSA), qui mène des études sur les comportements des enfants, l'accidentologie, les normes et les réglementations et apporte des recommandations aux pouvoirs publics pour améliorer la sécurité des enfants dans les pays européens.

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Hongrie, Islande, Italie, Lituanie, Pays-Bas, Suisse, République tchèque,

<sup>3</sup> C'est notamment le cas en Suède où le congé parental, d'une durée de 480 jours est accordé pouvant être répartis entre les deux parents, congé qui peut être pris en différé et fractionné. Il est ainsi rare que les enfants soient confiés à une nourrice avant l'âge de deux ans.

Le tableau ci-dessus montre que l'oubli n'est pas la première cause des accidents recensés par la Commission (5 décès par an). Dans 54 % des cas au moins, l'enfant est laissé volontairement seul dans le véhicule (6 décès par an). Les parents sont à l'origine de l'accident dans 70 % des cas, sans que l'on puisse affirmer – comme certains commentateurs ont pourtant pu le faire - qu'il s'agisse d'un comportement typiquement maternel ou paternel<sup>4</sup>. De même, l'analyse détaillée des accidents mortels montre qu'ils sont toujours multifactoriels et résultent d'un enchaînement de circonstances qui concernent aussi l'entourage proche et les professionnels qui ont la charge habituelle de l'enfant.

## **B. HORS D'EUROPE**

Outre quelques cas isolés non significatifs, les recherches effectuées à l'étranger ont permis d'obtenir des chiffres non négligeables pour deux pays.

En Israël, entre 2004 et 2008, les données officielles font état de quatre décès d'enfants laissés seuls dans des véhicules. Mais, pour la seule année 2008, la presse a rendu compte de 19 cas d'enfants « oubliés » dans des véhicules, sans que l'issue de cette situation soit fatale.

Aux Etats-Unis, il n'existe pas, au niveau fédéral ou dans les différents Etats de l'Union, de code pour répertorier et identifier les décès d'enfants laissés seuls dans des véhicules automobiles dans les systèmes officiels de recueils de données épidémiologiques<sup>5</sup>. La presse et les données des polices locales constituent les principales sources d'informations. Depuis 1995, plusieurs organismes et chercheurs ont mené des études pluriannuelles sur le sujet à partir de données recueillies dans les médias.

Avec l'appui du Newton Education Development Center, dans le Massachusetts, Anara Guard et Susan Scavo Gallagher ont publié dans la revue *Injury prevention* en février 2005 l'étude : "Heat-related deaths to young children in parked cars : an analysis of 171 fatalities – United States, 1995-2002". Entre 1995 et 2002, 233 décès d'enfants laissés seuls dans des véhicules automobiles ont été comptabilisés, soit une trentaine par an, 171 étant exploitables pour une analyse approfondie. D'autres cas avaient aussi été répertoriés sur la même période : 6 en Australie, 4 au Japon, 1 en Malaisie.

Pour l'association « Kids and cars », sur la période 2002-2007, aux Etats-Unis, le décès d'enfants oubliés dans l'habitacle d'un véhicule représenterait 16 % des causes de mortalité d'enfants en relation avec un véhicule automobile hors circulation. Avant les années 1990, il s'agissait d'un phénomène rare (4 cas par an entre 1990 et 1992), mais les experts de la sécurité routière ont incité au transport des enfants à l'arrière des véhicules automobiles, dos à la route pour les plus jeunes, du fait du danger potentiel représenté par les airbags. Les accidents consécutifs à l'oubli des enfants sur les sièges arrière ont alors été multipliés par trois. Aujourd'hui, il y aurait 10 fois plus d'enfants décédés par hyperthermie dans les véhicules automobiles qu'il y a quinze ans (110 cas entre 2004 et 2006).

Sur le fondement de ces divers travaux, le National Safety Council estime aujourd'hui que 36 enfants en moyenne décèdent chaque année d'hyperthermie aux

---

<sup>4</sup> Hypothèses avancées par le psychiatre Serge HEFEZ dans un article publié sur le site [www.20minutes.fr](http://www.20minutes.fr) le 23 juin 2008 (<http://www.20minutes.fr/article/242672/France-Enfants-oublies-dans-une-voiture-Le-fait-que-cela-soit-arrive-a-deux-peres-pose-question.php>).

<sup>5</sup> Dans une étude ponctuelle, réalisée en 1998, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) a toutefois dénombré 24 accidents d'hyperthermie dans les véhicules, dont 23 touchant des enfants de moins de 5 ans.



quantité d'alcool ou de drogue au moment des faits. 20 % des enfants étaient sous la garde de professionnels (nourrice, chauffeur de car, baby sitter).

### **III. L'ANALYSE DU RISQUE**

#### **A. LES CAUSES DE CES EVENEMENTS**

Afin de mieux comprendre l'origine de ces accidents, la Commission a procédé à une série d'auditions de professionnels de santé, médecins, psychologues, spécialistes des thérapies comportementales et psychanalystes.

Ces auditions n'ont pas porté sur les accidents provoqués par des adultes maltraitants ou souffrant de pathologies physiques (atteintes de la mémoire), psychiques ou psychiatriques avérées, qui les placent dans l'incapacité de remplir correctement leurs obligations parentales, car dans ce cas, la mise en danger des enfants qui leur sont confiés est permanente et dépasse le champ des présentes investigations.

En dehors de ces cas extrêmes, après examen des accidents recensés par voie de presse, les professionnels analysent différemment le fait d'oublier un enfant dans un véhicule automobile ou de l'y laisser volontairement seul.

#### **1. Oublier un enfant dans un véhicule automobile**

L'oubli est reconnu par les neurologues et les psychologues comme une fonction essentielle du cerveau. C'est un mécanisme naturel de « maintenance » de la mémoire, qui préserve l'organisation psychique et biologique de l'individu. Il élimine les souvenirs inutiles, et permet la réactualisation des informations déjà mémorisées<sup>8</sup>. C'est un mécanisme involontaire, dans la mesure où l'on ne choisit pas consciemment ni ce qu'on oublie, ni quand on l'oublie, mais pas totalement aléatoire. Des études ont en effet montré que l'on peut oublier ou mémoriser plus facilement un événement selon l'attention qu'on lui a portée initialement, le degré de la charge affective qu'il porte, sa similarité avec un autre événement, son importance pour la survie de l'individu etc.

L'oubli peut affecter indifféremment un des nombreux sous-systèmes qui composent la mémoire<sup>9</sup>. Dans le cas d'un enfant que l'on doit déposer chez sa nourrice où à la crèche, l'oubli touche la mémoire « prospective », qui enregistre des actions futures à réaliser. Cette mémoire est particulièrement fragile, son contenu informatif est faible, mais sa mise en œuvre est complexe. Elle suppose d'une part, de se souvenir d'une action conceptualisée et non vécue, même si elle est par ailleurs routinière, et, d'autre part que l'émergence de cette mémorisation dans la conscience de l'adulte coïncide avec le moment où cette opération doit être exécutée. Elle est sous la dépendance de la motivation à agir de l'individu et de la hiérarchisation des tâches mémorisées. Enfin, elle peut être fortement altérée si, pour sa réalisation, elle entraîne l'interruption d'une routine (exécution de tâches répétitives plus ou moins automatisées qui mobilisent a minima la vigilance du sujet), ou sous l'effet du stress ou de la fatigue de l'individu.

David Diamond, professeur à l'University of South Florida, expert en psychologie cognitive, comportementale et en neurobiologie de la mémoire<sup>10</sup>,

---

<sup>8</sup> L'hypermnésie, caractérisée par une mémoire sans limite est une pathologie qui entrave les capacités de raisonnement et de réflexion. Il nécessite de faire un effort volontaire d'oubli.

<sup>9</sup> La mémoire est aujourd'hui conçue par les spécialistes comme un ensemble de sous-systèmes. Mémoire épisodique ou rétrospective (des événements), mémoire sémantique (des connaissances et des concepts), mémoire procédurale (des savoir-faire), mémoire prospective (des tâches à réaliser), mémoire implicite (connaissances qui favorisent de nouveaux apprentissages) etc...

<sup>10</sup> Article du Washington Post en date du 27 février 2009.

explique que la mémoire procédurale est gérée par le cerveau reptilien, qui ne hiérarchise pas les tâches selon les priorités de la conscience, de la morale ou de l'affectivité. Il opère des tris dans les informations à traiter selon une logique d'efficacité et d'économie des ressources. Ainsi, un enfant n'est-il jamais oublié dans un véhicule automobile ou en tout autre lieu au profit d'une tâche supposée être plus importante par les adultes, il l'est pour faciliter la réalisation d'opérations basiques, qui ne demandent pas une attention soutenue. David Diamond affirme en conclusion « si vous êtes capable d'oublier votre téléphone portable, vous êtes potentiellement capable d'oublier votre enfant ».

L'oubli d'un enfant dans un véhicule automobile, au point d'entraîner sa mort, reste un événement rare. Les professionnels interrogés par la Commission émettent d'ailleurs des réserves sur la possibilité de tirer des conclusions générales à partir des quelques cas exploitables recueillis par la Commission. En outre, ce type d'accident touche le lien très particulier qui unit l'enfant à l'adulte, lien fortement conditionné par l'expérience individuelle. Les présentes tentatives d'explication restent donc pour eux, à ce stade, des hypothèses.

Aux Etats-Unis, l'oubli d'un enfant dans un véhicule automobile est appelé « syndrome du bébé oublié » caractérisé par le scénario quasiment toujours identique du parent qui, en se rendant à son travail, oublie de déposer son enfant chez sa nourrice ou à la crèche, oublie qui, à la faveur d'un concours de circonstances, est découvert au bout de quelques heures ou le soir, beaucoup trop tard en tout cas pour sauver l'enfant de la déshydratation. Certains experts américains refusent toutefois de classer ces décès comme des accidents de la vie courante et que des charges soient retenues contre les adultes impliqués. Pour eux, l'oubli est un acte dont les mécanismes sont aujourd'hui explicables mais qui reste imprévisible.

Ce type d'oubli touche tous les types de populations et toutes les catégories sociales, mais, en général des populations actives, bien intégrées socialement et ayant d'autres enfants plus âgés que la victime. Il est favorisé par le stress et la fatigue qui abaissent le niveau de vigilance et augmentent le recours aux automatismes et aux routines. A cet égard, le rythme de vie, le bruit, les sollicitations visuelles et sonores multiples dans les sociétés industrielles constituent des facteurs aggravants le risque. Enfin, de l'avis des sociologues, le recul de l'âge de la parentalité, l'activité professionnelle conjointe des pères et mères, les outils nomades (c'est-à-dire fonctionnant de façon autonome, mobile et étant capables d'entrer en communication avec tout autre système, objet ou être humain) et le culte de la performance individuelle dans tous les domaines contraignent les individus à cumuler les tâches et à jongler avec le temps jusqu'à l'oubli d'eux-mêmes et de leurs proches.

## **2. Laisser volontairement un enfant seul dans un véhicule automobile**

Dans la vie courante, le fait de laisser momentanément un jeune enfant dans un véhicule automobile n'est pas spontanément considéré comme dangereux, et, dans certaines circonstances, pourrait même sembler raisonnablement se justifier, notamment lorsque l'absence est de très courte durée (course rapide, paiement du stationnement ou du plein d'essence), quand l'environnement est dangereux pour l'enfant ou que, du fait de l'exiguïté des places de parking, la sortie de l'enfant de l'habitacle ne peut pas être effectuée aisément et en toute sécurité.

Les raisons de tels actes sont multiples et leurs auteurs peuvent répondre à plusieurs profils :

- ceux qui méconnaissent totalement les risques qu'ils font courir à l'enfant en cas de froid ou de chaleur excessive, mais aussi les dangers que l'enfant ne se blesse ou qu'il ne disparaisse ;
- ceux qui, conscients des risques encourus par l'enfant, font cependant une erreur d'appréciation quant à la situation (il ne fait pas assez

chaud pour que l'enfant souffre ; leur absence va être de très courte durée ; le véhicule est plus sûr ou plus confortable pour l'enfant que le lieu où eux-mêmes se rendent... ) ;

- ceux qui, sachant qu'ils les mettent en danger, laissent néanmoins l'enfant dans le véhicule par manque de responsabilité, simple négligence ou commodité.

Le profil psychologique de ces adultes, leur histoire personnelle, le milieu dans lequel ils évoluent peuvent expliquer leur comportement. Mais s'en tenir là serait réducteur. Il existe, de l'avis des experts, des facteurs socioculturels généraux qui affecteraient, à des degrés divers, la relation des adultes aux enfants<sup>11</sup> et peuvent les conduire à s'en éloigner, dans tous les sens du terme.

Dans les sociétés urbaines et industrialisées, les professionnels de santé constatent chez leurs patients une méconnaissance croissante des réalités physiologiques et des besoins de base de l'être humain et donc de l'enfant, comme se nourrir correctement, s'hydrater, faire de l'exercice, se soigner en cas de maladie, au point que des campagnes d'information sur ces thèmes soient nécessaires. A bien des égards, la société de consommation fait de l'enfant un adulte en miniature censé avoir le même rythme de vie, les mêmes capacités et les mêmes désirs que lui<sup>12</sup>. Dans l'imagerie moderne, la famille n'est plus autant centrée autour de l'enfant que ce n'était le cas dans les générations précédentes. C'est l'enfant qui partage la vie des adultes et non l'inverse. L'environnement quotidien est d'ailleurs fait pour que l'enfant ne soit pas une « entrave » aux désirs de ses parents. On peut même à certains égards, considérer qu'il ne doit pas les empêcher de se déplacer (remorques de vélo), de consommer (garderies dans les magasins ou les restaurants), de pratiquer leurs loisirs (poussettes de jogging) et doit apprécier ces activités en y participant au plus tôt (mini-motos, jardins de neige ...).

L'accélération du progrès technologique rend par ailleurs difficile, voire inutile, la transmission générationnelle des connaissances et des savoir-faire éducatifs. La primauté accordée à la jeunesse et la dévalorisation de l'expérience des aînés s'accroissent à mesure que les révolutions technologiques se succèdent et rendent apparemment obsolètes les acquis de la génération précédente.

Aujourd'hui, on vit dans des villes où les centres commerciaux sont excentrés et uniquement accessibles en voiture. L'automobile devient un second « chez soi » avec climatisation et cinéma intégrés. Les enfants y sont le plus souvent transportés, installés devant des écrans.

La concentration des activités dans les métropoles, l'évolution de la structure familiale, isolent les individus. L'accroissement du nombre de familles monoparentales (en 2005 elles représentaient 1,76 million de familles pour 2,8 millions d'enfants) ou recomposées, le dynamisme des seniors durant les premières années de leur retraite, affectent les liens de solidarité familiales et laissent très souvent les parents seuls pour assumer l'ensemble de leurs charges familiales et professionnelles.

Enfin, la logique de consommation véhiculée par les messages publicitaires et institutionnels favoriserait la déresponsabilisation des individus dans une logique de consommation curative plutôt que préventive, on « consommerait » des actes médicaux, et l'on préférerait acheter de la sécurité plutôt que de la prendre en charge, ainsi que pour sa santé. On adopterait donc la même attitude pour celles de ses enfants.

---

<sup>11</sup> Parent, mais aussi d'une façon plus générale adulte responsable d'enfant.

<sup>12</sup> On se souviendra à cet égard d'une certaine publicité pour une eau minérale qui montre des nourrissons dansant sur des rollers avec des poses et des mimiques d'adolescents.



### **3. Risques particuliers**

Les véhicules automobiles peuvent être en outre à l'origine de trois risques particuliers :

#### a. L'entrée d'un enfant dans un véhicule automobile à l'insu des adultes

Le véhicule automobile, même à l'arrêt, est un milieu dangereux pour un jeune enfant. Le fait de pouvoir y accéder seul, à l'insu des adultes, parce que le véhicule n'est pas verrouillé, l'expose à certains risques, notamment :

- au coup de froid ou au coup de chaleur en cas de conditions climatiques extrêmes ;
- à l'accident s'il démarre le véhicule ou desserre un frein à main manuel ;
- aux risques de pincements, de coupures et d'arrachages de doigts par les portières ;
- à la strangulation par les ceintures de sécurité ou par les vitres électriques dans les véhicules anciens non équipés de systèmes de sécurité contre ces risques.

#### b. L'enfermement dans un véhicule équipé d'une « super condamnation »

Un des décès recensé par la Commission est consécutif à l'enfermement involontaire d'un enfant endormi dans un véhicule tout-terrain, garé au domicile de ses parents. Le véhicule était équipé d'un système de « super condamnation » ou serrure à pêne dormant, système anti effraction qui, une fois activé, interdit définitivement l'ouverture des portières depuis l'intérieur de l'habitacle. La « super condamnation » n'est pas très répandue en Europe et ne concerne que les véhicules de haut de gamme. Elle est plus courante aux Etats-Unis qui comptent tous les ans des cas d'enfants décédés après avoir été laissés dans des véhicules ainsi verrouillés. En outre, ce système est souvent couplé avec l'installation de vitres anti-effraction qui ne facilitent pas l'intervention des tiers car seuls des outils spéciaux permettent de les briser.

#### c. L'enfermement dans un coffre de voiture

Ce second type d'accident, recensé uniquement aux Etats-Unis, est une cause de décès récurrente. Les enfants enfermés par accident ou par jeu dans un coffre de voiture se trouvent alors prisonniers et ne peuvent en sortir seuls. Ils peuvent alors, selon les circonstances, décéder d'hypothermie, d'hyperthermie ou d'étouffement.

### **B. LES CONSEQUENCES, POUR UN ENFANT, D'UN SEJOUR PROLONGE DANS UN HABITACLE AUTOMOBILE**

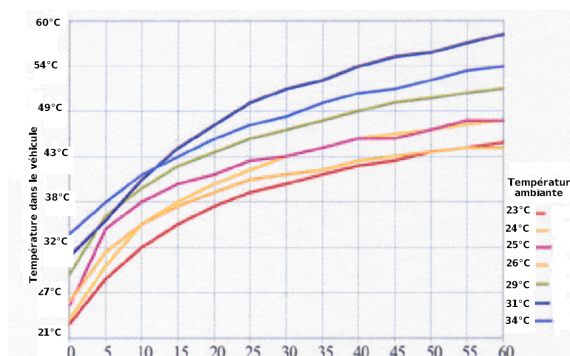
Pour les psychologues et psychanalystes auditionnés par la Commission, le fait de laisser un enfant seul dans un véhicule automobile, volontairement ou par oubli, peut avoir des conséquences psychologiques non négligeables. Celles-ci peuvent prendre la forme d'une réaction aiguë au sentiment d'abandon que suscite une telle situation et qui se manifesterait dans le temps par des crises d'angoisse et des cauchemars récurrents ou par une dépression larvée, sous forme d'un repli sur soi par peur du monde extérieur ou de ce qui pourrait être vécu comme un nouvel abandon parental.

Sur le plan physique, le fait de laisser un enfant dans l'habitacle d'un véhicule peut rapidement avoir des conséquences fatales. Par temps chaud, l'enfant laissé dans un véhicule risque d'être victime d'une déshydratation consécutive à un « coup de chaleur », c'est-à-dire à une élévation de la température corporelle au dessus de 40°C par stockage de la chaleur extérieure. Cela peut arriver d'autant plus

vite que le siège pour enfant limite les surfaces d'échanges thermiques avec l'extérieur, l'enfant étant « confiné » dans son siège. Il n'y a pas, à cet égard, de température critique. En fonction de l'état général de l'enfant, ce « coup de chaleur » peut survenir après seulement vingt minutes d'exposition à la chaleur et des décès ont été constatés après moins de deux heures passées dans un véhicule.

Dans son étude « Hyperthermia Deaths of Children in Vehicles » publiée en collaboration avec Catherine Mac Laren et James Quinn en juillet 2005 dans la revue *Pediatrics*, le météorologue et professeur Jan Null de la San Francisco State University, a analysé les phénomènes d'élévation de température dans les véhicules automobiles en fonction des conditions climatiques. Il conclut que 80 % de l'augmentation de chaleur se produit dans la première demi-heure à raison de 10 à 15 °C par quart d'heure, quelle que soit la température extérieure. La température finale dans l'habitacle dépend toutefois de la température ambiante. On peut ainsi passer de 23° C à 40 °C au bout d'une demi-heure et à plus de 47°C en une heure. Si le véhicule est garé au soleil, la réverbération accélère le processus, et le fait qu'une vitre soit ouverte a peu d'incidence sur l'élévation de température. Seule la couleur du véhicule et de l'habitacle et la présence de vitres teintées pourraient ralentir sensiblement le phénomène, par effet de réverbération.

**Tableau n°4 : Elévation de température dans un véhicule automobile pendant une heure (source San Francisco State University) en °C**



Le « coup de chaleur » survient aussi rapidement car la régulation thermique des jeunes enfants n'est pas adaptée à des températures extrêmes. Les réserves en eau de leur organisme sont faibles et leur capacité de sudation est réduite. Laissés dans un véhicule, leur température corporelle peut augmenter trois à cinq fois plus vite que celle d'un adulte.

Cette « rétention calorique » peut rapidement entraîner des atteintes viscérales et neurologiques irréversibles, le coma, puis la mort du sujet. Chez le jeune enfant, les symptômes d'une déshydratation avancée sont : un grand abattement, une peau chaude, rouge et sèche, une accélération du rythme cardiaque, la chute de la tension artérielle, des vomissements et des troubles neurologiques (pupilles dilatées, convulsions, pertes de conscience). Il peut tomber en détresse vitale dans les minutes qui suivent l'apparition des premiers signes et décéder d'un arrêt cardio-respiratoire. S'il est endormi, la chaleur ne le réveillera pas et il risque de décéder dans son sommeil sans avoir la possibilité d'alerter un passant par ses pleurs. S'il s'aperçoit qu'il est laissé seul, la panique, l'énervement ou l'impuissance, peuvent catalyser et amplifier le phénomène.

Par temps froid, l'enfant peut décéder d'hypothermie, caractérisée par une baisse de sa température corporelle en deçà de 35°C. Dans une première phase le sujet en état d'hypothermie frissonne, sa peau et ses extrémités sont froides, sa respiration et son pouls sont rapides et irréguliers. Dans une seconde phase d'hypothermie grave, les frissons disparaissent, le sujet s'enfonce progressivement dans la léthargie puis le coma, ses muscles se raidissent, sa respiration et son pouls sont lents et irréguliers puis finissent par s'arrêter. Il est parfois possible de

réanimer des individus en état de « mort blanche », mais ils peuvent en garder des séquelles irréversibles.

#### **IV. LES MESURES DE PREVENTION**

##### **A. LES CAMPAGNES D'INFORMATION**

L'information et la sensibilisation aux risques encourus par les enfants laissés seuls dans un véhicule automobile et plus spécifiquement sur le « syndrome du bébé oublié » apparaissent comme des moyens de prévention indispensables et un préalable à la mise en œuvre de toute mesure concrète pour limiter les accidents qui en découlent.

Aux Etats-Unis, les autorités ont pris en charge la prévention spécifique du risque de décès de jeunes enfants par oubli ou maintien volontaire dans des véhicules automobiles. Des messages officiels de prévention sont régulièrement diffusés dans les médias, tel celui des Golden Gate Weather Services à San Francisco, sur les thèmes suivants : « ne laissez jamais un enfant sans surveillance dans un véhicule », « n'oubliez pas les dangers de laisser un enfant seul dans une voiture » et rappellent les sanctions encourues (<http://www.youtube.com/watch?v=AOP29VNmOms&hl=fr>).

Les associations de protection de l'enfance comme « The Nevada Parent Teacher Association », « The Safe Kids national coalition », « 4 R Kids Sake », ou « Kids and cars », les associations de parents comme Harrison's Hope ([http://www.harrissonshope.org/zero\\_seconds.html](http://www.harrissonshope.org/zero_seconds.html)) ou the Christian Charles Lacombe Foundation (<http://www.youtube.com/watch?v=NY1-w5CkGt8&NR=1>) abordent aussi directement ces thèmes, et, de façon générale, le danger que peuvent représenter les véhicules automobiles pour les jeunes enfants, passagers ou piétons.

Les constructeurs automobiles et les automobiles clubs s'associent à ces campagnes ou en développent de spécifiques. Certains centres commerciaux indiquent par des panneaux lumineux situés sur les parkings les températures extérieures et intérieures des véhicules et rappellent les dangers d'y laisser personnes âgées, enfants et animaux, même vitres baissées.

Ce genre de campagne spécifique n'existe pas en Europe. En France, des opérations de prévention sont lancées chaque année sur les risques spécifiques de l'été et du soleil, en particulier pour la peau et les yeux des enfants. Depuis l'été 2004, en cas de vague de forte chaleur, de nombreux pays (Belgique, Espagne, France<sup>13</sup>, Grèce, Hongrie, Italie, Portugal, Roumanie...) déclenchent des plans « canicules » qui prévoient la diffusion d'informations et de mise en garde générales sur les risques d'insolation ou de déshydratation, en particulier pour les jeunes enfants transportés dans les véhicules automobiles. Mais, interrogé par la Commission, l'INPES a confirmé ne pas avoir les moyens de lancer des campagnes spécifiques sur les risques encourus par les enfants laissés seuls dans les véhicules automobiles à l'arrêt.

Sur les sites internet d'information conçus par des particuliers, des associations de parents, des professionnels de santé et dans les journaux spécialisés, la déshydratation des jeunes enfants est abordée comme la conséquence, en premier lieu de troubles gastro-intestinaux, et en second lieu, d'hyperthermie par forte chaleur.

---

<sup>13</sup> Il s'agit en France d'actions pilotées par l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES) qui réalise chaque année une campagne d'information sur les risques liés à l'exposition au soleil et plus particulièrement aux ultra-violets ([www.prevention-soleil.fr](http://www.prevention-soleil.fr)), et une campagne sur le risque de déshydratation en période de forte chaleur.



**Tableau n° 6 : Exemples de peines encourues dans divers Etats des Etats-Unis**

Etat	Age de l'enfant	Amende	Emprisonnement
Californie	Moins de 7 ans	100 \$	
Connecticut	Moins de 12 ans	2 000 \$ de jour 10 000 \$ de nuit	
Floride	Moins de 6 ans pendant 15 minutes	100 à 500 \$ selon les circonstances	
Illinois	Moins de 7 ans pendant 10 minutes		2 à 10 ans en cas de décès
Kentucky	Moins de 8 ans	1 000 à 10 000 \$	
Louisiane	Moins de 6 ans	500 à 10 000 \$	6 mois à 2 ans
Maryland	Moins de 8 ans	500 \$	Jusqu'à 30 jours
Missouri	Moins de 11 ans	5 000 \$	
Nebraska	Moins de 7 ans	500 \$	3 mois
Pennsylvanie	Moins de 6 ans	300 \$	Jusqu'à 90 jours
Texas	Moins de 7 ans	500 \$	
Washington	Moins de 12 ans	1 000 \$ lorsque le conducteur s'absente pour acheter de l'alcool	Jusqu'à 90 jours lorsque le conducteur s'absente pour acheter de l'alcool

## 2. En France

### a. La pénalisation

Il n'existe pas en France de disposition juridique sanctionnant, en tant que tel, le fait de laisser seul un enfant dans un véhicule automobile. Comme dans les autres pays d'Europe, ou aux Etats-Unis, il existe en droit français des qualifications qui permettent de sanctionner un tel fait dès lors qu'il porte préjudice à l'enfant comme le délaissement de mineur (article 227-1 du code pénal), la soustraction d'un parent à ses obligations légales (article 227-17 du code pénal), la mise en danger de la vie d'autrui (article 223-1 du code pénal), l'abstention volontaire de porter assistance à une personne en péril (article 223-6 du code pénal), en particulier pour les professionnels de santé (article 121-1 du code pénal)<sup>14</sup>, la faute professionnelle pour les puériculteurs et les nourrices ou l'homicide involontaire (article 221-6 du code pénal). Le tribunal de grande instance de Vienne a ainsi considéré, dans un jugement du 11 décembre 2008 relatif à un décès d'enfant oublié dans un véhicule, que le délit d'homicide involontaire était bien constitué.

### b. Le code de la route

L'article R. 412-2-II du code de la route précise que tout enfant de moins de dix ans doit être maintenu sur son siège par un système homologué de retenue pour enfant adapté à sa morphologie et à son poids. Ce système n'est pas obligatoire si l'enfant a une morphologie lui permettant de porter la ceinture de sécurité. C'est au conducteur de veiller à ce que les enfants soient correctement transportés. A défaut, il encourt l'amende prévue pour les contraventions de quatrième classe (135 €). Cette obligation a été étendue aux conducteurs de poids lourds, d'autobus et de cars n'excédant pas neuf places.

L'article R. 412-3 interdit le transport d'un enfant de moins de dix ans à l'avant d'un véhicule, sauf dans quelques cas particuliers, notamment lorsque les sièges arrière sont momentanément inutilisables ou occupés par des enfants de moins de dix ans et « *lorsque l'enfant est transporté, face à l'arrière, dans un système homologué de retenue, spécialement conçu pour être installé à l'avant des véhicules et que le coussin de sécurité frontal est désactivé* ». Le fait de contrevenir

---

<sup>14</sup> Obligations reprises dans le Code de la santé publique (notamment articles R. 4127-9 ; R. 4127-205 ; R. 4127-315 ; R. 4312-6).

à ces dispositions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de quatrième classe.

L'installation systématique des enfants les plus jeunes à l'avant des véhicules automobiles dans des sièges adaptés, et sous les yeux du conducteur, constituerait un moyen de prévention efficace contre le risque de les oublier dans l'habitacle. Au vu des données accidentologiques recueillies par la Commission, un tiers au moins des accidents qui touchent les enfants les plus jeunes pourraient ainsi être évités chaque année. L'article R. 412-3 en ouvre la possibilité, mais ne le rend pas obligatoire. Pourtant, cette pratique est encore peu répandue en France, qui est le dernier pays européen où cette pratique a été autorisée (car il existait auparavant une réglementation qui l'interdisait expressément). Elle commence à se développer, pour des raisons essentiellement pratiques : les sièges « coques » utilisés sont moins onéreux que les sièges traditionnels et peuvent également servir au transport d'enfant à la main ou dans les poussettes. Cet usage est d'ailleurs fortement encouragé par les services de la sécurité routière puisque, à l'occasion de l'édition d'un dépliant sur les sièges-autos, il est indiqué « que pour les sièges des groupes 0 (de la naissance à 10 kg) et 0+ (de la naissance à 13 kg), l'enfant doit voyager dans un siège placé dos à la route qui lui offrira une protection maximale en cas de choc frontal ».

La Commission s'est donc interrogée sur l'opportunité d'introduire, en droit français, une incrimination spécifique interdisant et sanctionnant le fait de laisser un enfant seul dans un véhicule automobile comme cela a été fait par le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003 pour interdire l'usage du téléphone portable au volant (article 412-6 du code de la route). Une telle disposition, en qualifiant précisément cette infraction, permettrait à des tiers de passer outre aux tabous culturels et légitimerait, de fait, leur éventuelle intrusion dans un lieu clos (l'habitacle) ou dans une propriété privée (un véhicule automobile) soit directement soit en sollicitant la force publique. Cette disposition aurait également une vertu pédagogique, en justifiant le lancement de campagnes d'information publiques et privées sur les causes (notamment l'oubli) et les conséquences possibles de tels actes.

Le ministère de la justice a confirmé que, sur le plan juridique, rien ne s'opposait à la création d'une infraction consistant à laisser un jeune enfant seul dans un véhicule en stationnement dans des circonstances susceptibles de mettre sa sécurité en danger. Les délais de mise en œuvre d'une telle disposition diffèreraient en fonction du degré de gravité qui lui serait attribuée. Un décret en Conseil d'Etat serait nécessaire pour en faire une contravention (passible de 1 500 € d'amende), une loi pour en faire un délit puni d'une amende d'au moins 3 750 € et d'un emprisonnement de deux mois ou plus.

### **C. LES DISPOSITIFS TECHNIQUES**

Aux Etats-Unis et en France, certains parents dont les enfants sont décédés dans de tels accidents, certaines associations de défense des enfants<sup>15</sup> ainsi que des fabricants de systèmes de sécurité soutiennent l'idée que l'installation de dispositifs d'alerte dans les véhicules automobiles permettrait de limiter les décès d'enfants laissés volontairement ou oubliés dans l'habitacle. Aux Etats-Unis, des associations dénoncent le danger de la super condamnation des véhicules qui ont entraîné la mort de plusieurs enfants enfermés dans des véhicules dont ils n'ont pu sortir, les portes ne pouvant pas s'ouvrir de l'intérieur.

L'étude de marché confiée par la Commission à la société Auto-innovations confirme qu'il existe ou qu'il pourrait exister à court terme des systèmes d'alerte

---

<sup>15</sup> Notamment « Kids and cars » aux Etats-Unis.

prévenant le conducteur quittant son véhicule, tandis qu'un enfant est encore à l'intérieur, systèmes couplés ou non, au véhicule. Néanmoins, l'installation de telles alertes se heurte à un certain nombre de difficultés.

En effet, ces dispositifs doivent permettre à un adulte (en principe le conducteur qui quitte le véhicule) d'être alerté lorsqu'il laisse un enfant dans l'habitacle. Pour remplir au mieux sa fonction d'alerte, le fait que cet enfant soit laissé seul, que les conditions climatiques puissent être dangereuses pour lui ou non, que l'arrêt du véhicule soit de courte ou de longue durée (moteur arrêté ou non, clés de contact retirées ou non, vitres baissées ou remontées, coffre ouvert ou non, portes verrouillées ou simplement fermées...) doit être sans effet sur le déclenchement du système. L'alerte elle-même doit être aussi rapide qu'efficace, en utilisant toutes les ressources susceptibles d'attirer l'attention du conducteur (son, lumière, vibreur) et/ou des tiers présents aux abords du véhicule ou à distance, y compris celle des services d'urgence. Il devrait être fiable, générer un minimum de fausses alertes et ne pas être trop contraignant dans sa mise en œuvre.

## **1. Le marché (cf. annexe n° 3)**

### **a. Les dispositifs couplés au véhicule**

Il n'apparaît pas, à la date de publication de cet avis, qu'il existe ni sur les marchés français, européen ou étranger, ni en développement chez les constructeurs et les équipementiers automobiles de dispositifs de prévention du risque d'oubli d'enfant couplés au véhicule. Sur le marché américain, bien qu'il existe de nombreux brevets déposés par des industriels ou des particuliers, les constructeurs automobiles ne proposent aucun système de ce type sur la version standard de leurs modèles. Leurs représentants, compte tenu des coûts induits, s'opposent à toute loi qui leur imposerait d'équiper tous les véhicules de tels dispositifs<sup>16</sup>.

Les constructeurs automobiles européens rencontrés par la Commission ont sensiblement la même position. Leur priorité étant la prévention des risques routiers, ils estiment, au vu des données communiquées par la Commission, que la probabilité de voir un enfant laissé seul dans un véhicule est rare et que les risques qui en découlent ne peuvent donc être considérés comme majeurs. Ils se montrent réservés sur l'efficacité et la viabilité économiques de dispositifs techniques pour le prévenir.

Sur le plan technique, des solutions existent mais de nombreux scénarios peuvent être envisagés, notamment les contraintes de positionnement de l'enfant dans le véhicule (derrière, mais aussi devant, dos ou face à la route, dans un siège ou endormi sur une banquette) et de configuration du véhicule (véhicules à deux portes ou trois rangées de sièges). Plus que la détection de la situation critique, les difficultés résideraient dans l'élimination des fausses alertes qui pourraient conduire l'adulte soit à ignorer le signal qu'il reçoit, soit à désactiver le système s'il devenait trop perturbant. Enfin, les signaux devraient avoir une portée suffisante pour être réceptionnés dans des conditions diverses et sur une distance suffisante.

Sur le plan économique, ils rappellent que la mise au point, en tant que tel, d'un équipement de sécurité active suppose des investissements importants pour assurer la conception, mais aussi la fabrication. Or il n'est pas possible, au niveau national, de rendre obligatoire l'installation d'un tel dispositif. Ceux-ci doivent en

---

<sup>16</sup> Aux Etats-Unis a été votée en février 2008, une loi sur la prévention des accidents d'enfants provoqués par les véhicules hors circulation, issue d'un projet appelé le « Cameron Gulbransen kids transportation safety act ». Les partisans de ce projet ont dû, pour le voir aboutir, renoncer à demander des systèmes d'alerte contre l'oubli d'enfant dans le véhicule en raison de l'opposition manifeste des constructeurs automobiles.

effet faire l'objet de directives au niveau européen ou de règlements internationaux de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe<sup>17</sup>.

Si un tel équipement demeure optionnel, son prix de vente est estimé entre 1 500 et 3 000 €. Mais le marché est manifestement inexistant à l'heure actuelle, y compris aux Etats-Unis, pourtant plus avancés dans la réflexion sur le sujet que les pays européens. Rares en effet sont les automobilistes qui admettent que cet équipement pourrait leur être utile, tant l'idée d'oublier son enfant leur semble inconcevable. Enfin, même en cas de prise de conscience du risque, un tel dispositif resterait, selon les constructeurs, difficile à vendre : la sécurité est aujourd'hui considérée par les automobilistes comme un dû implicitement compris dans l'achat du véhicule. Elle ne doit donc donner lieu à aucune dépense supplémentaire.

Néanmoins, ils ne se déclarent pas opposés à étudier l'adaptation de systèmes d'alerte existant déjà ou de conception simple qui pourraient remplir la fonction de « pense-bête », comme ceux rappelant la présence des clés sur le contact, du bouclage des ceintures ou des phares demeurés allumés au moment où le conducteur ouvre sa portière pour sortir du véhicule (cf. § 2 infra).

#### b. Les dispositifs indépendants du véhicule

Il existe en revanche plusieurs systèmes d'alerte, indépendants des véhicules, contre le risque d'oubli d'enfant, fabriqués et vendus sur le marché américain ou par internet. Toutefois ces systèmes se vendent mal, ce que confirment toutes les études marketing réalisées sur ces produits : les acheteurs potentiels pensent qu'ils n'oublieront jamais un enfant, en particulier s'il s'agit du leur, que ce soit dans un véhicule automobile ou dans tout autre lieu. Parmi les équipements les plus courants, on trouve :

- De simples « pense-bêtes », destinés à rappeler au conducteur qu'un enfant se trouve à l'arrière du véhicule quand il quitte celui-ci, sous forme de liaison physique entre le conducteur et l'enfant ou d'étiquettes à accrocher aux clés, trop grandes pour entrer dans la poche d'un vêtement.



Câble reliant le siège-auto à la clé de contact



Etiquette à fixer sur les clés du véhicule

Le premier système est à déconseiller. En effet, si l'enfant est en mesure de saisir le câble, celui-ci pourrait s'étrangler en passant ce dernier autour de son cou, avec un risque aggravé en cas de choc ou de freinage brutal du véhicule.

---

<sup>17</sup> L'UNECE s'emploie à stimuler la croissance économique durable parmi ses 56 Etats membres. Pour ce faire la CEE fournit un forum pour la communication entre les Etats, offre un cadre de négociation pour les instruments juridiques internationaux liés au commerce, au transport et à l'environnement, communique des statistiques et analyses économiques et environnementales. La Commission contribue à augmenter l'efficacité de l'ONU à travers la mise en œuvre, au niveau régional, des résultats des conférences mondiales et des sommets de l'ONU.



- Les dispositifs d’alerte utilisant un capteur de poids et de mouvement comme le “Cars-N-Kids Car Seat” qui intègre un dispositif sonore, lequel joue une berceuse quand l’enfant est dans son siège-auto et que le véhicule est à l’arrêt complet pendant plus de cinq secondes, mais également si l’enfant se détache ou sort de son siège.



- Les dispositifs d’alerte basés sur des capteurs « anti-éloignement ». Ils se présentent sous la forme d’un capteur fixé au siège-auto pour bébé ou au rehausseur de siège. Quelques appareils sophistiqués détectent automatiquement la présence de l’enfant sur le siège (capteur de poids) et s’activent d’eux-mêmes, d’autres alertent également en cas de chaleur ambiante excessive (sonde de température) indépendamment de l’éloignement de l’adulte. Mais, en règle générale, les utilisateurs doivent activer volontairement les appareils à chaque transport de l’enfant et les maintenir en état de fonctionnement. L’adulte est porteur d’un boîtier récepteur qui émet un signal en cas d’éloignement de la base émettrice située à proximité de l’enfant au-delà d’une distance jugée comme critique (3 à 15 mètres). Il existe de nombreux brevets et systèmes de ce type commercialisés aux Etats-Unis, y compris celui développé par la NASA en 2000 et qui n’a jamais trouvé de partenaire extérieur pour le commercialiser à grande échelle, appelé « child Presence sensor » (<http://videos.howstuffworks.com/nasa/2174-how-child-safety-sensors-work-video.htm>).



« Baby Minder » : boucle émettrice qui se fixe sur la sangle du siège bébé

Coussin émetteur à placer sous l’enfant et boîtier de réception du signal d’alerte

- Par extension, dans cette dernière catégorie de produits, on pourrait classer les alarmes anti-noyades qui sont aussi des alarmes anti-éloignement, ordinairement utilisées comme aide à la surveillance des jeunes enfants et les alarmes anti perte ou vol d’objets (clés, téléphones, papiers...).

Dans le cas présent, en s'éloignant de l'émetteur, c'est le récepteur qui déclenche l'alerte d'oubli d'enfant.



Alarme de piscine anti noyade et anti éloignement



Alarme anti éloignement



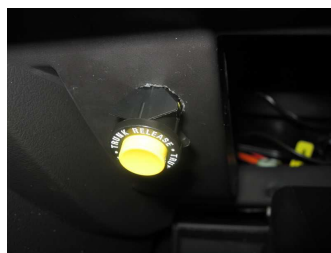
Alarme anti perte ou vol d'objets

### c. Les dispositifs contre les risques particuliers

Pour les enfants enfermés par inadvertance dans des véhicules équipés de la « super condamnation » ou serrure à pêne dormant, les constructeurs rappellent que le fait de devoir appuyer deux fois sur la télécommande du véhicule pour actionner le système constitue une première sécurité.

Aux Etats-Unis, où la « super condamnation » des portes est assez répandue, pour éviter qu'une personne ne reste prisonnière du véhicule, les constructeurs suggèrent de déposer dans le coffre une télécommande de secours. Ils proposent en outre, en option, l'installation de boutons de commande de déverrouillage des portières en des endroits cachés du véhicule.

Dans le cas des enfants qui s'introduiraient dans les coffres de voiture et y resteraient enfermés ils proposent également en option l'installation d'une poignée intérieure de porte de coffre (Emergency trunk release handle).



Montage d'une commande d'ouverture de porte de coffre dans la boîte à gants



Poignée phosphorescente d'ouverture de porte de coffre

## 2. **Les dispositifs techniques envisageables (cf. annexe n° 4)**

Il existe déjà en standard ou en option sur de nombreux véhicules automobiles vendus sur le marché européen, un certain nombre de dispositifs et de technologies capables d'analyser divers paramètres de l'environnement du véhicule, y compris biométriques, susceptibles d'apporter des réponses adaptées, voire d'alerter le conducteur ou des tiers (aide au stationnement par caméras et capteur de distance, alerte contre l'hypovigilance par analyse de la pupille et des battements de cils, la climatisation individualisée par capteurs infrarouges, appel des secours en cas d'accident, etc...).

Selon les experts consultés, cinq systèmes pourraient notamment être adaptés pour devenir des systèmes de prévention contre l'oubli d'enfant :

- le Personal Car Communicator : installé sur certains véhicules du constructeur VOLVO, ce système, qui fonctionne avec un boîtier portatif interrogeable à distance du véhicule, alerte sur la présence éventuelle d'un occupant dans l'habitacle grâce à un capteur de

battements cardiaques. Il est exclusivement vendu comme un dispositif d'alerte anti intrusion dans le véhicule, ainsi on pourrait imaginer, si l'alerte était automatique, qu'elle puisse alerter de la présence de l'enfant dans le véhicule quand le conducteur s'en éloigne ;

- les capteurs de ceintures de sécurité : ce système détecte un passager ou le conducteur dont la ceinture n'est pas bouclée quand le véhicule démarre ou circule. Il pourrait, à l'inverse, alerter lorsque le conducteur sort de sa voiture et verrouille les portes alors qu'une ceinture est encore bouclée. Un tel dispositif fonctionnerait avec les systèmes de retenue pour enfant - siège et rehausseur - qui utilisent les ceintures de sécurité, mais nécessiterait d'être couplé avec un capteur de poids pour ne pas provoquer de fausses alertes si le système de retenue est installé de façon permanente dans le véhicule. Pour les systèmes avec attaches ISOFIX<sup>18</sup>, il faudrait donc que ce soit le siège enfant lui-même qui soit doté d'un capteur de bouclage de sa ceinture ;
- la reconnaissance d'image : des caméras équipent déjà quelques voitures de haut de gamme. Orientées vers l'extérieur elles permettent de reconnaître les panneaux de limitation de vitesse ou la présence d'un piéton sur la trajectoire de la voiture. Des caméras thermiques et/ou semi-infrarouges, dirigées vers les sièges arrière et couplées à un programme de reconnaissance d'image pourraient détecter l'enfant et déclencher une alerte si le conducteur quitte la voiture en le laissant à bord. D'autres fonctions pourraient être ajoutées pour rentabiliser le système (déclenchement adaptatif d'airbags et de tendeurs de ceinture, réglage des phares...) ;
- l'analyse des séquences d'ouverture des portières : il serait possible d'estimer la présence d'une personne aux places arrière par l'analyse de l'ouverture des portes du véhicule. Avant de prendre la voiture, celle-ci est déverrouillée et la porte arrière est ouverte pour faire monter l'enfant. Cette porte est ensuite fermée, celle du conducteur ouverte puis fermée et le conducteur démarre le véhicule. Lors de l'arrêt, après coupure du moteur et ouverture/fermeture de la porte conducteur, un analyseur de séquence devrait donc s'attendre à l'ouverture d'une porte arrière. Si cette porte n'a pas été ouverte et que le verrouillage de la voiture est requis, le système peut estimer qu'il y a risque d'oubli d'une personne à l'arrière et alerter le conducteur<sup>19</sup>. Ce système pourrait fonctionner avec le rabat d'un siège avant en cas de véhicule à deux portes ;
- l'alerte de désactivation de l'airbag : le fait de désactiver les airbags à l'avant du véhicule pour y installer un siège enfant pourrait déclencher une alerte si le conducteur sort de son véhicule et le verrouille sans les avoir réactivés. Ce système ne vaudrait que pour les places avant.

### **3. Les limites des dispositifs techniques**

La première limite est celle de l'acceptabilité de ces systèmes. Sachant qu'il est très complexe de rendre leur installation obligatoire, ceux-ci ne peuvent être

---

<sup>18</sup> Isofix est un système de fixation standardisé pour les sièges enfant des groupes 0+ et 1 (0 à 18 kg). Le siège auto est fixé par deux 'pattes' ancrées dans la carrosserie du véhicule. Un troisième point de fixation évite la rotation du siège en cas de choc latéral.

<sup>19</sup> Un tel système fonctionnera si un objet est déposé sur les sièges arrière. Une option de désactivation peut être envisagée.

actuellement proposés qu'en option sur les véhicules automobiles. Quelles que soient leurs performances, leur achat suppose que les adultes qui ont la charge d'enfants prennent donc conscience du risque d'oublier leur enfant dans un véhicule automobile.

Chaque type de système a ses limites. Tous les systèmes couplés au véhicule ne peuvent sécuriser l'enfant que s'il se trouve à bord de celui qui en est équipé et pas lors de transports occasionnels dans le véhicule d'un tiers. Les systèmes autonomes doivent être installés et activés à chaque fois que le siège de l'enfant est déplacé d'un véhicule à un autre. Par ailleurs, la plupart supposent une action volontaire d'activation quand l'enfant est à bord du véhicule, cette opération peut également être oubliée et rendre le dispositif inopérant. En outre, ces systèmes ne sont en général fonctionnels que si le conducteur ou un des adultes transportés se trouvent à proximité du véhicule.

Cependant, bien qu'aucun système d'alerte ne puisse remplacer la nécessaire vigilance des adultes, face à une défaillance aussi imprévisible que l'oubli d'enfant dans un véhicule automobile, et à la nécessité d'une réaction immédiate, l'apport de dispositifs techniques destinés à réactiver l'attention des parents n'est pas à négliger.

Cette assistance doit toutefois être utilisée de façon appropriée, c'est-à-dire ne pas entraîner une déresponsabilisation ou une baisse de vigilance de l'adulte par un sentiment de fausse sécurité. Avec ou sans alerte, certains principes de comportement doivent demeurer. Un enfant transporté dans un véhicule automobile doit être constamment surveillé et régulièrement hydraté, il ne devrait jamais être laissé seul dans un véhicule, même momentanément. L'activation et le fonctionnement du système devraient être vérifiés à chaque voyage et celui-ci devrait être régulièrement entretenu.

Par ailleurs, le phénomène d'oubli est encore un phénomène complexe. Selon certains experts, il n'est pas exclu que, circonscrit par un système d'alerte lors du transport de l'enfant, il ne se déporte sur d'autres actes de la vie courante tout aussi dangereux, ou se manifeste, vis-à-vis de l'enfant sous d'autres formes et dans d'autres circonstances (oubli de l'enfant dans le bain, oubli dans un centre commercial, oubli d'activer le système d'alerte...). Les adultes se doivent d'être attentifs aux signes de fatigue, de stress, ou aux oublis mineurs qui les affectent et qui pourraient se transformer en drames. Il leur appartient de prendre alors sans tarder les mesures qui s'imposent (prendre du repos, mettre en place une nouvelle organisation des tâches, utiliser des pense-bêtes...).

## **SUR LA BASE DE CES DONNEES**

**Considérant**, au vu des données recueillies par la Commission, que laisser un enfant seul dans un véhicule, par oubli ou de façon intentionnelle, n'est pas un phénomène exceptionnel et mérite, en raison des risques induits, que des mesures soient prises pour en limiter la survenance ;

**Considérant** que, selon les informations communiquées à la Commission, la prochaine révision du règlement n° 44 ECE/ONU de Genève imposera de transporter les enfants « dos à la route », dans des dispositifs de retenue adaptés, jusqu'à l'âge de dix-huit mois, ce qui pourrait aggraver le risque d'oubli de jeunes enfants installés à l'arrière d'un véhicule ;

**Considérant**, malgré leur faible diffusion en France, le danger que peuvent présenter les dispositifs de super condamnation des portes lesquels, une fois activés, rendent impossible l'ouverture manuelle des portes et des vitres du véhicule, y compris de l'intérieur de ce dernier ;

**Considérant** le manque de données expérimentales et épidémiologiques sur le degré de protection des enfants lors d'un accident de la route, en cas d'installation du siège-auto à la place du passager avant du véhicule ;

**Considérant** la rapidité d'élévation de la température dans les véhicules automobiles stationnés au soleil et la sensibilité particulière des jeunes enfants au risque d'hyperthermie, risque accru par le confinement dans un siège-auto ;

**Considérant** que l'information et la sensibilisation des adultes sur le risque d'oublier un enfant dans un véhicule automobile et sur les dangers de l'y laisser seul constituent des préalables indispensables à toute autre mesure, notamment juridique ou technique qui viserait à limiter les accidents qui en découlent ;

**Considérant** que, en termes de prévention, il convient de distinguer d'une part, le fait de laisser intentionnellement seul un enfant dans un véhicule, d'autre part, celui de l'y oublier, dont les conséquences peuvent certes être identiques, mais il faut relever que le fait d'oublier un enfant se caractérise par son caractère aléatoire, inopiné et imprédictible ;

**Considérant** que, aujourd'hui, les tiers qui découvrent un enfant laissé seul dans un véhicule automobile, hésitent à intervenir par respect de la propriété et de la vie privées ;

**Considérant** le caractère complexe des mécanismes psychologiques de l'oubli d'enfant dans un véhicule automobile, pour lequel il ne paraît pas exister de solution technique de prévention totalement efficace ;

**Considérant** néanmoins que des dispositifs techniques d'alerte répondant à des exigences minimales de sécurité pourraient constituer une aide à la possible défaillance d'attention d'adultes transportant de jeunes enfants dans leur véhicule automobile ;

**Considérant** les difficultés à rendre obligatoires de tels dispositifs dans le cadre international d'élaboration de la réglementation automobile ;

**Considérant** que ces dispositifs ne dispenseront jamais les adultes de demeurer, par leur vigilance, en toutes circonstances, les premiers garants de la sécurité des enfants dont ils ont la charge.

## **EMET L'AVIS SUIVANT :**

### **La Commission recommande :**

#### **1. Aux pouvoirs publics**

- D'améliorer la connaissance des cas d'enfants oubliés ou laissés seuls dans des véhicules automobiles et de leurs conséquences, par des enquêtes ponctuelles et périodiques auprès des services de police et d'urgence.
- De dégager des moyens pour le financement de campagnes d'information à l'intention des futurs parents, parents et des professionnels de santé et de la petite enfance :
  - sur le risque d'oublier un enfant dans un véhicule automobile et sur les moyens de le prévenir ;
  - sur les dangers de laisser un enfant seul dans un véhicule automobile.
- D'informer les professionnels de santé et de la petite enfance, sur le risque d'oublier et le danger de laisser un enfant dans un véhicule automobile ainsi que sur la nécessité d'y sensibiliser les parents et futurs parents.
- D'inciter les professionnels de la petite enfance et les enseignants, en cas d'absence imprévue d'un enfant, à contacter au plus tôt les personnes qui en sont responsables pour s'informer des motifs de cette absence.
- D'engager les expérimentations et les études épidémiologiques qui permettraient de préciser le degré de protection des enfants lors d'un

accident de la route, en cas d'installation du siège-auto à la place du passager avant du véhicule.

- D'introduire, dans la préparation à l'épreuve théorique du permis de conduire, une information sur le phénomène d'élévation de température dans les véhicules automobiles stationnés au soleil et sur les dangers qui en découlent pour leurs occupants.

## **2. Aux constructeurs automobiles**

- D'étudier la possibilité d'équiper les véhicules automobiles de dispositifs techniques d'alerte contre le risque d'oubli d'enfant aux places arrière.
- De prévenir les futurs acheteurs et possesseurs d'un véhicule équipé d'un dispositif de super condamnation des portes du danger que peut présenter ce dispositif, lequel, une fois activé, rend impossible l'ouverture manuelle des portes et vitres, y compris de l'intérieur du véhicule.
- De prévoir, dans les notices d'utilisation des véhicules, une information relative au danger mentionné ci-dessus, au phénomène d'élévation de température dans les véhicules automobiles stationnés au soleil et sur les dangers qui en découlent pour leurs occupants.
- De lancer ou de participer à des campagnes d'information sur le risque d'oubli d'enfant dans un véhicule automobile et sur le danger de l'y laisser seul.

## **3. Aux fabricants et aux distributeurs d'articles de puériculture, d'alarmes ou d'accessoires automobiles**

- En liaison avec les constructeurs automobiles, d'introduire dans leurs gammes de produits des dispositifs techniques d'alerte permettant de limiter le risque d'oubli d'un jeune enfant dans un véhicule.
- De lancer ou de participer à des campagnes d'information sur le risque d'oubli d'enfant dans un véhicule automobile et sur le danger de l'y laisser seul.

## **4. Aux mutuelles et sociétés d'assurances**

- D'informer leurs adhérents et leurs sociétaires sur le phénomène d'élévation de température dans les véhicules automobiles stationnés au soleil et sur les dangers qui en découlent pour leurs occupants.
- De lancer ou de participer à des campagnes d'information sur le risque d'oubli d'enfant dans un véhicule automobile et sur le danger de l'y laisser seul.

## **5. Aux parents et aux professionnels de la petite enfance**

- De ne pas laisser un jeune enfant seul dans un véhicule automobile à l'arrêt ou en stationnement, en tous lieux et en toutes circonstances.
- De ne pas sous-estimer le risque d'oubli d'enfant dans un véhicule automobile et, afin de limiter ce risque :

– De façon générale :

- d'être attentifs aux signes de fatigue, de stress, ou aux oublis mineurs qui en découlent, signes d'alerte qui doivent faire prendre conscience de prises de risque pour soi-même et pour

autrui, et de prendre alors sans tarder le repos et les mesures d'organisation nécessaires pour y remédier ;

- à l'issue de tous leurs déplacements en voiture, de prendre l'habitude, de jour comme de nuit, de parcourir du regard l'ensemble de l'habitacle et en particulier les places arrière avant de quitter le véhicule ;
  - de demander à être contactés au plus tôt par les professionnels de la petite enfance ou par les enseignants, dès lors qu'ils constatent l'absence imprévue de l'un des enfants, qu'ils auraient dû prendre en charge.
- Par précaution, en cas de transport occasionnel ou régulier d'un enfant :
- soit de créer des « pense-bêtes » personnels, qui leur permettent d'éviter d'oublier l'enfant sur le siège arrière du véhicule (effets indispensables à l'adulte déposés près de l'enfant ou ceux de l'enfant près de l'adulte, programmation d'une alerte sur un équipement électronique personnel...) ;
  - soit de s'équiper de dispositifs techniques d'alerte faisant office de « pense-bêtes », en vérifiant à chaque voyage leur activation et leur fonctionnement et en les entretenant régulièrement.
- Avant de les acheter ou de les activer, de mesurer les risques inhérents à l'utilisation du système de super condamnation des portes pour les véhicules qui pourraient en être équipés.

## **6. Au public**

- D'intervenir sans délai lorsqu'ils découvrent un jeune enfant laissé seul dans un véhicule automobile en avertissant les autorités, les services de surveillance ou de secours les plus proches.

## **7. Aux employeurs, aux responsables de grands magasins ou de centres commerciaux et aux exploitants de parcs de stationnement**

- D'installer, aux accès à leur parc de stationnement, des pancartes invitant les conducteurs à vérifier qu'ils ne laissent personne dans leur véhicule et leur rappelant les risques liés à l'élévation de température dans les véhicules stationnés au soleil.
- De prévoir des places de parking facilitant l'installation des jeunes enfants à l'intérieur des véhicules automobiles et leur sortie en toute sécurité.
- De lancer ou de participer à des campagnes d'information sur le risque d'oubli d'enfant dans un véhicule automobile et sur le danger de l'y laisser seul.

**ADOpte AU COURS DE LA SEANCE DU 10 DECEMBRE 2009**

**SUR LE RAPPORT DE M. JEAN-LUC GUERQUIN-KERN**

**Assisté de Mme Michèle HENRY et Mme Muriel GRISOT, Conseillères techniques de la Commission, conformément à l'article R. 224-4 du Code de la Consommation**

**Enfants oubliés ou laissés dans des véhicules automobiles**  
**recueil des articles de presse entre juin 2007 et août 2009**

Victime	Age	Date	Lieu	Auteur	Circonstances	Suites	Comportement de l'adulte
1	2	06/08/2009	Clermont-Ferrand	Mère	Petite fille laissée sur le parking d'un supermarché par sa mère partie faire des courses. Suite à l'alerte de passants, le vigile a cassé la vitre du véhicule et sorti la petite fille de l'habitacle. Selon l'enquête, elle serait restée 20 mn dans le véhicule	Aucune	La mère était partie faire des courses et n'avait pas conscience d'avoir mis la vie de sa fille en danger
1	?	29/07/2009	L'Isle - d'Abeau	Père	Bébé laissé dans un véhicule par son père. Des passants ont alerté les secours. Lorsque les pompiers sont arrivés la mère les a aussitôt rejoints	Aucune	Le père a affirmé avoir laissé son enfant seulement "quelques instants"
1	15 mois	28/07/2009	Bormes Les Mimosas	Deux parents	Après plusieurs heures de voyage, un couple de ressortissants hollandais a constaté que leur petite fille était particulièrement calme	?	Un médecin présent a pris en charge l'enfant fortement déshydraté et prise de convulsions. Elle a été évacuée par hélicoptère vers l'hôpital
1	3 ans	06/07/2009	Les Avenières	Homme	Enfant laissé seul en plein après midi dans une voiture garée sur le parking du parc d'attraction Walibi aux Avenières. Des visiteurs ont donné l'alerte et des agents du parc ont sorti l'enfant du véhicule en cassant une vitre. L'enfermement a duré une vingtaine de minutes, pas de souffrance physique sérieuse pour l'enfant	Aucune	L'homme qui avait la charge de l'enfant s'est présenté après la sortie du véhicule de l'enfant
1	6 mois	26/06/2009	Ajaccio	Grand-mère	Petite fille oubliée pendant 7 heures sur une place de stationnement en ville alors que sa grand-mère devait la conduire à la crèche. Découverte par un passant qui a alerté les pompiers	Aucune	Pas d'alerte de la crèche
1	11 mois	22/06/2009	Louvain	Père	Petite fille oubliée toute la journée sur le parking de l'entreprise de son père qui devait la déposer le matin à la crèche. Découverte par la mère qui était venue récupérer le siège auto pour aller chercher sa fille à la crèche	Décès	Pas d'alerte de la crèche
1	4 ans	15/05/2009	Lourdes	Chauffeur	Petit garçon oublié deux heures dans le car de ramassage scolaire qui devait le conduire à la maternelle. Mini car stationné à proximité d'une route et d'un gave	Aucune	L'enfant s'était endormi et le chauffeur n'a pas vérifié que le mini car était vide. Les aides maternelles ont supposé que l'enfant n'avait pas été envoyé à l'école



1	5 mois	25/03/2009	Toulouse	Mère	Petite fille oubliée plus de 8 heures dans la voiture stationnée sur le parking de l'entreprise, après avoir été oubliée par sa mère qui pensait l'avoir amenée à la crèche	Légère déshydratation	Un "blanc" dans la routine matinale pour une mère de famille de 30 ans. Pas d'alerte de la crèche
1	1 an	11/02/2009	Nouméa	Père	Enfant oubliée sur un parking. Le père pensait l'avoir déposée à la crèche	Décès	Pas d'alerte de la crèche
1	10 mois	08/01/2009	Paris	Nourrice	Enfant oublié dans une voiture par - 10°C. Secouru par des policiers	Aucune	Oubli des clés et de l'enfant dans la voiture
1	15 mois	19/09/2008	Nogent sur Marne	Nourrice	Un petit garçon de 15 mois laissé dans une voiture par une nourrice qui dit être "pressée" puis avoue avoir laissé une autre petite fille du même âge à la maison. les 2 enfants ont été secourus pas des policiers	Aucune	Inconscience ou incapacité à exercer le métier de nourrice
1	14 mois	15/09/2008	Genlis (21)	Père	Enfant oublié dans un véhicule en stationnement sur le parking d'entreprise. Depuis 8H30, le père devait le déposer chez la nourrice. A 12H45, Interventions de personnes pour le libérer	Début de déshydratation, hyperthermie, tachycardie	Grande préoccupation au travail, surmenage, stress, inquiétude. Pas d'alerte de la nourrice
1	10 mois	17/08/2008	Béziers	Mère	Enfant laissé volontairement dans un véhicule stationné pendant la nuit de la Féria de Béziers. Enfant récupéré après minuit suite à intervention d'un passant	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	6 ans	08/08/2008	Cannes	Père	Enfant trouvé vers 18H enfermé dans une voiture garée en centre ville. Des passants ont alerté les pompiers qui ont cassé une vitre pour sortir l'enfant, qui n'était pas en état de déshydratation, les nuages ayant atténué l'ardeur du soleil	Aucune	Le père arrivé vers 18H55 a affirmé ne s'être absenté que quelques minutes, avoir laissé une vitre entre ouverte et que son fils n'était pas un nourrisson
1	13 ans	12/08/2008	Guadeloupe (97)	Père et mère	Enfant oublié 24 heures dans un 4X4. Parents rentrés très tard d'une soirée. Adolescent endormi dans le véhicule. Super condamnation du véhicule rendant impossible l'ouverture des portes depuis l'intérieur. Vitres anti-effraction	Décès	Méprise du père qui croyait que l'enfant était sorti du véhicule
1	2 ans	07/08/2008	Chatou (78)	Père	Enfant laissé dans la voiture. Les pompiers alertés par des passants sortent l'enfant de la voiture au bout d'une demi-heure. Le père, en état d'ivresse, dormait chez lui	Aucune	Inconscience due à l'ivresse

2	Trois mois et Trois ans	06/08/08	Cernay (68)	Mère	Enfants secourus après avoir été laissés sur le parking ensoleillé d'un supermarché	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	6 ans	06/08/2008	Lorgues (83)	Tante	Enfant laissé dans un véhicule alors que sa tante était dans un point internet. Enfant secouru par des passants	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	2 ans et demi	04/08/2008	Morières Lès Avignon	Grand-père	Enfant laissé 30 mn dans véhicule sur parking supermarché. Intervention de passants qui ont extrait l'enfant du véhicule	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	2 ans	30/07/2008	Dijon (21)	?	Enfant laissée dans voiture sur parking supermarché. Sortie du véhicule par vigile. 45° à l'intérieur du véhicule	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	3 ans	22/07/2008	Saint -Marcel (71)	Père	Enfant oubliée de 8H30 à 17H dans la voiture sur le parking de l'entreprise de son père qui devait la déposer chez la nourrice	Décès	Blanc, grand moment d'absence de la nourrice
1	2 ans et demi	15/07/2008	Pont-de-Chéruy (38)	Père	Enfant oublié dans véhicule garé sur parking en plein soleil vers 14H30. Le père avait oublié de le déposer chez les grands parents maternels qui devaient le garder, "distrain" par un accident de la circulation. Découvert vers 17H, l'enfant n'a pas pu être réanimé	Décès	"Perturbation" dans le quotidien. Aucune réaction des grands parents
1	8 mois		Belgique	Mère	Bébé laissé dans la voiture par la mère qui s'est "fait entrainer dans la discothèque par une amie"	Aucune	Inconscience des risques encourus
1	19 mois	20/06/2007	Béziers	Père	Petite fille oublié dans véhicule sur parking d'entreprise. Le père avait oublié de la déposer à la crèche	Décès	Grand moment d'absence totale. Pas d'alerte de la crèche
1	5 mois	21/05/2007	Hal (Belgique)	Mère	Enfant laissé toute la journée sur un parking alors que la mère pensait qu'elle l'avait déposé chez sa nourrice	Décès	Un "blanc" dans le rituel quotidien d'une mère de famille de 3 enfants. Pas d'alerte de la nourrice

26

Deux cas d'accidents typiques...

Mardi, en début d'après-midi, un homme gare sa voiture sur un parking dans le centre-ville de Pont-de-Cheruy (Isère). Il laisse dans le véhicule son fils de 2 ans et demi. Les heures passent. Vers 17 heures, un passant aperçoit à travers la vitre le bébé qui semble mal en point. Il avertit les secours qui brisent la vitre. Malgré un massage cardiaque, ils ne parviendront pas à le réanimer. Il serait mort de déshydratation. Selon les pompiers, il devait faire plus de 40 °C dans la voiture.

Le père avait garé sa voiture sur l'un de ses parkings rue de la République à Pont-de-Cheruy. Il était parti travailler dans sa pharmacie. "Le père a indiqué aux services de secours, sous le coup de l'émotion, qu'il avait oublié la présence de son fils dans le véhicule", a précisé le procureur de la République de Vienne.

Entendu mercredi après-midi, il a donné de plus amples explications. "Il a été témoin avant 'les faits' d'un délit de fuite après un accident de la circulation. Il a relevé la plaque du fuyard pour la donner à la personne victime de l'accident. C'est dans ces conditions qu'il a oublié que son fils était dans le véhicule, a expliqué le procureur Franck Rastoul. "Il a ensuite été travailler dans (sa) pharmacie." Selon les premiers éléments de l'enquête, le père, qui devait déposer l'enfant dans sa famille pour le faire garder, n'avait pas l'habitude de le transporter en voiture dans l'après-midi.

"Je le connais bien. C'est un client à moi", confie au *Post* un boulanger voisin de la pharmacie. "Il était très gentil." "Les gens en parlent énormément. Chacun a son interprétation des choses", ajoute-t-il. "Certains se demandent pourquoi il a laissé l'enfant, d'autres disent qu'il va se séparer de sa femme. Ils n'avaient pas pu avoir d'enfant pendant longtemps. Finalement, ils l'ont eu... Surtout, on a besoin de l'épauler".

Sources: AFP, Le Post, Europe 1, RTL, Le Dauphiné Libéré, France 2

---

**Nouvelle mort d'un enfant oublié dans une voiture**

C'est le second drame de ce type en une semaine. Après la mort d'un petit garçon de 2 ans dans l'Isère le 15 juillet dernier, une fillette de 3 ans, Zoé oubliée par son père dans sa voiture au soleil, est morte hier après midi à Saint-Marcel (Saône-et-Loire).

Le père, 38 ans, cadre chez AREVA, qui allait travailler, a laissé l'enfant, de manière inexplicquée, dans sa voiture, garée sur le parking de sa société, en plein soleil. Lorsqu'il est revenu à sa voiture vers 15h30-16h, il ne s'est pas rendu compte immédiatement que sa petite fille était morte à l'arrière de sa voiture. C'est en allant chercher son deuxième enfant à la crèche qu'il a réalisé le drame. Il s'est précipité chez les pompiers, mais trop tard.

Le père (placé en garde à vue) et la mère ont été hospitalisés en état de choc. Une autopsie va être réalisée aujourd'hui.

Le lieutenant-colonel Alain Diry, des pompiers de Saône et Loire, relate que « *aux alentours de 17h30-17h45, des pompiers qui étaient en formation à la caserne de Saint-Marcel ont vu arriver une voiture dans la cour de la caserne. L'homme, le père de l'enfant, est descendu avec son enfant dans ses bras et s'est précipité vers eux. Ils ont fait tous les gestes de secours*

*qu'il était possible de faire, avec le matériel, mais malheureusement en vain. L'enfant était déjà vraisemblablement décédé. Le père était très effondré et il a été transporté, ainsi que la maman, au centre hospitalier de Chalon-sur-Saône par les pompiers ».*

*Que s'est-il passé ?*

Thierry Bas, substitut du procureur à Chalon-sur-Saône, a évoqué les premiers éléments de l'enquête concernant les faits : *« le père, comme tous les matins, emmène ses enfants, son petit garçon âgé de 5 ans et sa petite fille de 3 ans. Il dépose son garçon à la halte-garderie et oublie de laisser la petite fille chez la nourrice. Il se rend à son travail, laisse sa voiture sur un parking ensoleillé. A la fin de sa journée de travail, à 16h30, il reprend sa voiture, retourne à la halte-garderie chercher son garçon et, en ouvrant la portière pour positionner son garçon sur la banquette arrière, s'aperçoit que sa fille est mal en point. Il se rend immédiatement à la caserne des pompiers où la petite fille ne peut être réanimée. Son état de choc est tel que l'on n'a pas pu l'interroger ».*

*« Personne n'est à l'abri »*

Jean-Michel Muller, pédiatre, président de l'association des pédiatres de Nice Côte d'Azur, estime que *« personne n'est à l'abri car, souvent, les gens sont très préoccupés, ils font quelque chose et si vous questionnez les gens à qui c'est arrivé, ils savent qu'on ne laisse pas un enfant mais ils ont d'autres soucis et à ce moment-là, ce n'est pas volontaire ce qui se passe. C'est malheureux, c'est comme savoir qu'on ne laisse pas un enfant au bord d'une piscine mais malgré cela, la porte est restée ouverte. Ce sont des inattentions. Les histoires de voitures, c'est probablement des gens qui ont eu des difficultés ou qui étaient très préoccupés, ont eu quelque chose à faire pendant quelques heures et au dernier moment on oublie que l'on a laissé l'enfant dans la voiture ».*

Source : radio Monte-Carlo le 23/07/2008

**Dispositifs techniques de prévention de l'oubli d'un enfant dans un véhicule automobile  
(Recensement non exhaustif)**

Nom du dispositif	Constructeur	Principe de détection	Principe d'alerte	Avantages	Inconvénients
Baby safety line	Sisters of invention	Lien physique entre le conducteur et l'enfant	Un câble relie le siège enfant ou l'enfant et la clé de contact	Fiabilité	Le câble ne peut être fixé à la clé qu'après l'introduction de la clé dans le contact. Risque d'oubli
Child reminder system	Baby Bee Safe	Pas de détection ; pendentif qui fait office de pense-bête pour le conducteur	Pas d'alerte. Une étiquette encombrante doit être fixée à la clé de contact après que l'on ait installé l'enfant à l'arrière du véhicule	Simplicité d'installation. Fonctionne quel que soit l'âge de l'enfant	Pas d'alerte visuelle ou sonore. Nécessite de le fixer à la clé de contact du véhicule
Car seat monitor	Cars-N-Kids	Capteurs de mouvement et de poids			
Child minder	Baby Alert	Capteur d'éloignement	Une alerte se déclenche sur un récepteur porté par le conducteur si celui-ci s'éloigne de plus de 3 mètres du siège où l'enfant est sanglé	Installation simple. Le système se fixe sur la sangle du siège bébé et s'attache en même temps que celle-ci	Ne fonctionne qu'avec un siège enfant
Pas encore de nom	Think Baby	Capteur d'éloignement	Une alerte se déclenche sur un récepteur porté par le conducteur si celui-ci s'éloigne du siège où l'enfant est sanglé	Installation simple. Seul produit développé par une société française et qui sera commercialisé en France fin 2009	Ne fonctionne qu'avec un siège enfant
Child presence sensor	NASA	Capteur d'éloignement			
Halo Child Seat Safety System	Sisters of invention	Capteur d'éloignement couple à une sonde de température ambiante	En cas d'éloignement du conducteur ou de chaleur excessive bip d'alerte sur un boîtier. Au-delà d'un certain délai, si le conducteur ne réagit pas. Déclenchement d'une alerte sur le siège de l'enfant	Installation simple (coussinet capteur à placer sous le siège ou le rehausseur et qui active automatiquement le système sous le poids de l'enfant et se désactive automatiquement quand il en est retiré. Pas de risque de fausse alerte ou de parasitage	Coût (149 \$). Commercialisation prévue pour la fin 2009 aux Etats-Unis
Tomy Alarme / Safety angel / Securyploof / Splash buzzer / Call me : Kid alarme / Conrad alarm etc....	Divers	Alarmes anti éloignement et anti-noyade pour jeunes enfants ou animaux	Mesure de distance entre un émetteur, porté par l'enfant et un récepteur, porté par l'adulte responsable + capteur d'humidité	Signal sonore émis par le boîtier récepteur	Ne nécessite aucune installation sur les véhicules

**Dispositifs techniques adaptables pour prévenir l'oubli d'enfant dans un véhicule automobile (recensement non exhaustif)**

Nom du dispositif	constructeur	Principe de détection	Principe d'alerte	Avantages	Inconvénients
Personal Car Computer	VOLVO	Détection des battements cardiaques	Signal visuel et sonore émis par le boîtier récepteur porté par le conducteur	Système déjà opérationnel	sensibilité limitée du capteur pour des individus d'un poids inférieur à 40 kg. difficultés à repérer plusieurs personnes dans l'habitacle. Risque de confusion avec un animal. Portée limitée à 300 mètres autour du véhicule. Ne fonctionne que sur interrogation volontaire du conducteur
Capteurs de bouclage de ceinture de sécurité	divers	Capteur sur la boucle d'amarrage de la ceinture au siège	Signal sonore dans le véhicule	Pas de nécessité d'enclencher le système à chaque voyage avec l'enfant. Fonctionne avec les sièges bébé, les réhausseurs et pour toute personne assise sur un des sièges du véhicule	Nécessite une modification de la programmation du système qui doit déclencher une alerte si une ceinture est bouclée lors du retrait de la clé de contact et verrouille les portières. Risque de fausses alertes. Ne fonctionne pas avec les sièges munis de systèmes ISOFIX
Détermination par l'image	A mettre au point	Reconnaissance d'image et détecteurs infrarouges	Déclenchement d'une alerte si une personne est encore à l'arrière du véhicule lorsque le conducteur quitte le véhicule	Fiabilité de la détection. Permet de détecter toute personne à l'arrière du véhicule. Système automatique	Coût élevé
Analyse d'ouverture des portes	A mettre au point	Analyse des séquences d'ouverture des portes-arrières	Signal sonore dans le véhicule si les portes arrières, ouvertes au départ du véhicule, n'ont pas été ouvertes avant le verrouillage des portes au moment de l'arrêt	Faible coût (toutes les portes sont équipées de contacteurs)	Risques de fausses alertes. Ne fonctionne pas avec les véhicules à deux portes ou si le conducteur ne verrouille pas son véhicule
Alerte de désactivation des airbags	A mettre au point	Analyse de l'activation des airbags	Signal sonore ou visuelle sur le véhicule	Utilise les tests de contrôle des airbags	Ne concerne que les enfants installés à l'avant du véhicule