

MON CERVEAU
A REBONDI
DANS LA BOÎTE
CRÂNIENNE

J'ARRÉTAIS PAS
DE PENSER
À SA TÊTE QUI
PASSAIT
SOUS LA ROUE

LE SCOOTER
POUR MOI C'EST
UN CERCUEIL
AMBULANT

C'EST PAS
UNE COPINE,
C'EST UNE FILLE
DONT C'EST
LE MÉTIER

Y'A PAS QUE
LA LIBERTÉ ET
L'INDÉPENDANCE,
Y'A LA MORT
AUSSI

MON CERVEAU
A REBONDI
DANS LA BOÎTE
CRÂNIENNE

SI JE POUVAIS
RENDRE
SES PATTES
À MON FILS

J'AVAIS TROP
REBONDI

1^{er} décembre 2009

DOSSIER DE PRESSE

Contacts presse :

Association Prévention Routière
Thomas Le Quellec
Tél. : 01 44 15 27 79
t.lequellec@preventionroutiere.asso.fr

FFSA / Assureurs Prévention
Benôit Danton
Tél. : 01 42 47 93 80
b.danton@ffsa.fr

i&e Consultants
Agnès Mazuay
Tél. : 01 56 03 14 27
amazuay@i-e.fr

MORTELSCOOTER.fr

 association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE

 ASSUREURS
PRÉVENTION
L'assurance d'une vie plus sûre

Y'A PAS QUE
LA LIBERTÉ ET
L'INDÉPENDANCE,
Y'A LA MORT
AUSSI

LE SCOOTER
POUR MOI C'EST
UN CERCUEIL
AMBULANT

SI JE POUVAIS
RENDRE
SES PATTES
À MON FILS

J'ARRÉTAIS PAS
DE PENSER
À SA TÊTE QUI
PASSAIT
SOUS LA ROUE

J'AI REBONDI

MORTEL SCOOTER

Sommaire

Communiqué de presse	2
Etude <i>Les adolescents et la pratique du cyclomoteur</i>	4
La campagne <i>Mortel Scooter</i>	6
Un point sur la pratique du cyclomoteur.....	8
L'association Prévention Routière.....	10
FFSA / Assureurs Prévention.....	11

COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 1^{er} décembre 2009

Améliorer la sécurité des jeunes cyclomotoristes : une nécessité

Selon une étude¹ menée pour l'association Prévention Routière et la FFSA (via Assureurs Prévention²) auprès d'adolescents et de parents, seulement 12 % des adolescents âgés de 14 à 17 ans conduisent un cyclomoteur, dont 10 % régulièrement. Ces chiffres rendent d'autant plus inacceptable le fait que le cyclomoteur soit à l'origine de 59 % des victimes de la route dans cette tranche d'âge : 72 ont trouvé la mort et 5 091 ont été blessés en 2008³.

C'est pourquoi l'association Prévention Routière et Assureurs Prévention renouvellent leur campagne *Mortel Scooter*, afin de sensibiliser les jeunes aux risques liés à la conduite d'un cyclomoteur. Les deux partenaires demandent également aux pouvoirs publics de faire du Brevet de sécurité routière (BSR) un véritable permis de conduire, avec un examen et une formation adaptée aux besoins réels de chaque adolescent.

Les adolescents et la pratique du cyclomoteur

Cette étude montre que les adolescents usagers de cyclomoteurs sont majoritairement des garçons (7 sur 10), qu'ils vivent principalement en zone rurale ou dans une petite agglomération (près de 7 sur 10), et qu'ils sont plus nombreux à suivre une scolarité professionnelle ou à être entrés dans la vie active que les adolescents non-usagers (43 % contre 21 %). On constate d'ailleurs que 8 adolescents sur 10 âgés de 14 à 17 ans victimes d'un accident de cyclomoteur sont des garçons.

Les parents qui autorisent leur enfant à conduire un cyclomoteur jouent un rôle important puisqu'ils financent dans près de 9 cas sur 10 l'achat, l'assurance et l'entretien du véhicule. Si, parmi eux, 7 sur 10 semblent rassurés et confiants face au comportement de leur enfant à cyclo, ils ne sont pas dupes : 33 % des parents d'adolescents conducteurs de cyclo déclarent savoir que leur enfant commet de temps en temps une infraction (ce que 25 % des adolescents admettent), principalement rouler sur le trottoir et commettre des excès de vitesse, et 32 % savent ou pensent que le cyclomoteur de leur enfant est débridé, pratique reconnue par 31 % des adolescents. Ces derniers sont d'ailleurs plus nombreux à déclarer commettre certaines infractions lorsque leur cyclo est débridé.

Par ailleurs, le casque est le seul élément de protection porté de manière quasi systématique par les adolescents (97% d'entre eux le portent toujours), ce qui n'est pas le cas du blouson (44 % le portent toujours), et encore moins des vêtements couvrants et des gants.

Mortel Scooter : une campagne pour voir la réalité en face

Cette nouvelle édition de la campagne *Mortel Scooter* a pour objectif de combattre le sentiment d'invulnérabilité des jeunes usagers de scooters et de les confronter à la réalité en leur montrant les conséquences de certains comportements sur la route. Son principe ? Relater des faits, faire témoigner des jeunes, sans discours moralisateur ou culpabilisant, et faire comprendre que l'accident grave change le cours de la vie de façon définitive.

Cette campagne s'adresse également aux parents des adolescents concernés, qui ont un rôle important à jouer dans la promotion de comportements responsables en deux-roues.

¹ Enquête *Les adolescents et la pratique du cyclomoteur*, réalisée par TNS Direct du 16 octobre au 2 novembre 2009 pour l'association Prévention Routière et la FFSA via Assureurs Prévention auprès d'un échantillon de 1407 individus représentatifs des adolescents âgés de 14 à 17 ans et de leurs parents. Les interviews ont été réalisées par Internet. Méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de famille et stratification par région et catégorie d'agglomération).

² Assureurs Prévention - www.assureurs-prevention.fr - est le nouveau site lancé par la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) afin de sensibiliser le grand public sur les risques que chacun peut rencontrer dans sa vie quotidienne : y figurent des vidéos, des témoignages, des dossiers pour s'informer ou combattre les idées reçues sur les risques routiers, les questions de santé publique ou les accidents de la vie courante.

³ Source : Accidentologie 2008 - ONIRS (Observatoire national interministériel de sécurité routière)

Des témoignages de jeunes accidentés, de leurs proches et de professionnels confrontés au quotidien aux accidents de cyclomotoristes et à leurs conséquences sont visibles sur la nouvelle version du site www.mortelscooter.fr, sous forme de courtes vidéos. Ces témoignages seront également diffusés sur les radios jeunes pendant tout le mois de décembre.

Deux mesures pour améliorer la formation et la sécurité des jeunes cyclomotoristes

L'association Prévention Routière et Assureurs Prévention renouvellent également leur demande auprès des pouvoirs publics de faire du BSR un véritable permis de conduire, accompagné d'une formation complète permettant aux jeunes de mieux décrypter les situations dangereuses qu'ils seront amenés à rencontrer, et de mieux comprendre les risques liés à l'alcool, la drogue, le débridage, le mauvais entretien du cyclomoteur ou encore le défaut d'équipements de protection.

La majorité des parents (86 %) et des adolescents (80 %) interrogés dans l'étude estime d'ailleurs que cette mesure serait bénéfique pour la sécurité des conducteurs de cyclomoteurs.

Parallèlement, l'association Prévention Routière demande aux pouvoirs publics que soit mis en place un contrôle technique des deux-roues motorisés. Ce contrôle technique, dont la faisabilité a été démontrée, permettra de vérifier l'état du cyclomoteur et de s'assurer qu'il n'est ni kité ni débridé et ainsi de lutter efficacement contre le mauvais état du parc et l'insécurité des jeunes conducteurs de cyclo.

Une sélection de vidéos, spots radio et visuels de la campagne sont disponibles sur simple demande auprès du service de presse.

Contacts presse :

Association Prévention Routière
Thomas Le Quellec
Tél. : 01 44 15 27 79
t.lequellec@preventionroutiere.asso.fr

FFSA / Assureurs Prévention
Benoît Danton
Tél. : 01 42 47 93 80
b.danton@ffsa.fr

i&e
Agnès Mazuay
Tél. : 01 56 03 14 27
amazuay@i-e.fr

Etude Les adolescents et la pratique du cyclomoteur

L'étude confiée par l'association Prévention Routière et Assureurs Prévention à l'institut TNS Direct a été menée auprès d'adolescents âgés de 14 à 17 ans et auprès de parents d'adolescents de cette tranche d'âge⁴. Elle permet, pour la première fois en France, de dresser un panorama sur la pratique du cyclomoteur par les adolescents et de mesurer les enjeux de ce sujet dans les familles. En voici les principaux enseignements :

Combien d'adolescents pratiquent le cyclomoteur ?

Seulement 12 % des adolescents âgés de 14 à 17 ans conduisent un cyclomoteur, dont 10 % régulièrement. 62 % n'en ont jamais exprimé le souhait et 26 % auraient aimé en avoir un mais ont essuyé un refus des parents.

Pourquoi beaucoup de parents n'autorisent pas leurs enfants à pratiquer le cyclo ?

Les principales raisons mises en avant par les parents refusant que leur enfant conduise un cyclomoteur sont le danger trop important (notamment pour les adolescents les plus jeunes) et un prix trop élevé. En effet, près de 9 parents sur 10 d'adolescent ne conduisant pas de cyclomoteur se sentiraient peu ou pas du tout rassurés si leur enfant se déplaçait en cyclomoteur.

Pourquoi certains parents autorisent-ils leurs enfants à pratiquer le cyclo ?

Les parents qui autorisent leurs enfants à conduire un cyclomoteur invoquent comme raisons principales la praticité (73 %) et l'acquisition d'autonomie (61 %). Eux ont au contraire une grande confiance dans le comportement de leur enfant, que ce soit avant ou après l'acquisition du cyclomoteur.

Dans près des deux tiers des cas, conduire un cyclomoteur est accepté en contrepartie d'une ou plusieurs conditions : avoir une conduite raisonnable, sans prise de risque et ne pas « trafiquer » le cyclomoteur (90 % ont cité au moins l'une de ces 2 conditions) ou encore obtenir de bons résultats scolaires.

Qui sont les adolescents cyclomotoristes ?

- Ce sont à 69 % des garçons ;
- 64 % d'entre eux vivent en secteur rural ou dans les villes de moins de 20 000 habitants ;
- 43 % suivent une scolarité professionnelle ou sont entrés dans la vie active ;
- La pratique du cyclomoteur culmine à 16 ans (38 % des ados conducteurs de cyclo ont 16 ans).

Quel type de cyclo (scooter, mobylette, cyclo à boîte de vitesse...) conduisent-ils ? Qui finance ?

- 77 % des adolescents conduisent un scooter, un choix qui concerne davantage les filles (91 %) que les garçons (70 %), ces derniers s'orientant aussi vers des cyclomoteurs à boîte de vitesse et des mobylettes ;
- 86 % des cyclos ont été payés par les parents, qui financent également l'essentiel des dépenses liées à la pratique du cyclo : 94 % financent l'assurance, 82 % l'entretien. Seule l'essence est prise en charge par 35 % des adolescents eux-mêmes ;
- dans 41 % des cas, le véhicule a été acheté d'occasion et dans 52 % il a été acheté neuf.

Où se déplacent-ils en cyclo ?

Les adolescents utilisent avant tout leur cyclo pour rejoindre leurs amis (82 %) puis pour se rendre dans leur établissement scolaire (39 %).

L'usage concerne aussi bien la ville (78 %) que la campagne (81 %) et même si 62 % des jeunes déclarent faire moins de 200 km par mois, leurs déplacements sont en général très fréquents.

⁴ 1407 interviews ont été réalisées online entre le 16 octobre et le 2 novembre 2009 selon la répartition suivante :

- 359 entretiens auprès de parents d'adolescent(s) âgé(s) de 14 à 17 ans conducteur(s) d'un cyclomoteur ;
- 447 entretiens auprès de parents d'adolescent(s) âgé(s) de 14 à 17 ans non conducteur(s) d'un cyclomoteur ;
- 342 entretiens auprès d'adolescents âgés de 14 à 17 ans conducteurs d'un cyclomoteur ;
- 259 entretiens auprès d'adolescents âgés de 14 à 17 ans non conducteurs de cyclomoteur.

Comment les parents perçoivent la sécurité de leurs adolescents cyclomotoristes ?

Les parents de jeunes cyclomotoristes semblent plutôt rassurés face à l'usage du cyclomoteur par leurs enfants, même si seulement 7 % se disent très rassurés. Les parents d'enfants cyclomotoristes sont nombreux à évaluer de façon positive le comportement de leur progéniture sur un cyclomoteur : ils sont près de 8 sur 10 à leur attribuer une note comprise entre 7 et 10.

Ils ne sont néanmoins pas dupes : 33 % des parents d'adolescents conducteurs de cyclo déclarent savoir que leur enfant commet de temps en temps une infraction, comme rouler sur le trottoir et commettre des excès de vitesse. Un taux qui atteint même 37 % lorsque cela concerne un garçon (contre 26 % pour une fille). A noter que l'infractionnisme déclaré est plus faible chez les filles et les plus jeunes.

Que savent les parents de la pratique du débridage ?

32 % des parents savent ou pensent que le cyclomoteur de leur enfant est débridé et 31 % des adolescents déclarent que leur cyclomoteur est débridé. Cette pratique concerne plutôt les garçons et les adolescents les plus âgés.

Les adolescents déclarant avoir débridé leur cyclomoteur sont d'ailleurs plus nombreux à avouer commettre certaines infractions telles que les excès de vitesse, le non-respect d'un stop ou encore d'un feu.

Les enfants qui pratiquent le cyclomoteur sont-ils bien protégés ?

Le casque est le seul élément de protection porté de manière quasi systématique par les adolescents (97% d'entre eux le portent toujours), ce qui n'est pas le cas du blouson (44 % le portent toujours), et encore moins des vêtements couvrants et des gants (respectivement 31 et 33 % les portent toujours). Les chaussures montantes quant à elle restent un élément de protection relativement marginal, puisque systématiquement portées par seulement 9 % des interviewés.

Comment parents et enfants perçoivent-ils le BSR ? Faut-il le réformer ?

Bien que le BSR soit globalement plutôt bien perçu par les interviewés, 86 % des parents et 80 % des adolescents, qu'ils soient équipés ou non d'un cyclomoteur, sont d'accord pour dire que la transformation du BSR en un véritable permis avec examen pratique serait bénéfique pour la sécurité des conducteurs de cyclomoteurs.

Dans le détail, une majorité de parents et d'adolescents seraient pour que le BSR devienne un véritable permis avec un document officiel, qu'il soit accompagné d'une obligation pour les parents et les enfants d'assister ensemble à une séance d'information, et qu'il s'accompagne d'un examen pratique avec un examinateur.

Parents et enfants sont-ils au fait des questions liées à l'assurance ?

La majorité (plus de 80 %) des parents et adolescents interrogés sait que l'assurance a la possibilité de refuser d'indemniser un conducteur dans certains cas (débridage ou alcoolémie par exemple). En revanche, seuls près d'un tiers des parents et moins d'un quart des adolescents équipés d'un cyclo savent qu'il faut souscrire une assurance spécifique pour que le conducteur soit indemnisé de ses blessures dans le cas où il est seul en cause : c'est la garantie du conducteur. Elle permet au conducteur blessé lors d'un accident dont il porte l'entière responsabilité ou pour lequel personne n'est responsable (chute d'un arbre lors d'une tempête...) d'être indemnisé.

MORTELSCOOTER

La campagne

Cette seconde édition de la campagne **Mortel Scooter**, initiée par l'association Prévention Routière et Assureurs Prévention, vise de nouveau à sensibiliser les jeunes usagers de cyclomoteurs, et en particulier les garçons de 14 à 18 ans, aux risques liés à la conduite d'un cyclomoteur.

Les 14-18 ans sont les plus touchés par ces accidents, les plus prompts à adopter des comportements à risque en cyclomoteur et en même temps les plus réticents aux discours de prévention « classiques ». Cette nouvelle campagne s'adresse également aux parents des adolescents concernés, qui ont un rôle important à jouer dans la promotion de comportements responsables en deux-roues.

L'objectif de la campagne est de fragiliser le sentiment d'invulnérabilité des jeunes en leur montrant les conséquences de certains comportements sur la route. Son principe ? Relater des faits, faire témoigner de jeunes accidentés ou leurs proches (copains, frères et sœurs, parents...), sans discours moralisateur ou culpabilisant. Faire passer le message que l'accident grave change le cours de la vie de façon définitive.

La campagne est mise en place autour de trois temps forts :

Sur Internet



Des témoignages seront mis en ligne à partir du 1^{er} décembre 2009 sur www.mortelscooter.fr. Les vidéos, très courtes (moins d'une minute trente), se regardent à la manière des sites de partage de vidéos.

- La vidéo « Jour J » : les minutes qui suivent l'accident
Lors de l'arrivée sur le site, une vidéo se déclenche par défaut et en plein écran. Elle montre l'arrivée des secours sur un accident grave. A la fin de la vidéo, un panneau indique « Jour J ». C'est le jour de l'accident, celui où tout bascule.
- Une fois cette vidéo terminée, l'internaute se retrouve face à un mur d'images aléatoires. En cliquant sur l'une d'entre elles, il se voit proposer de regarder 3 vidéos qui racontent l'histoire d'une personne accidentée et montrent la différence entre la vie avant et la vie après l'accident.

3 types de témoignages sont proposés sur le site :

- Les jeunes accidentés

Mélanie, Marie, Bertrand, Nicolas, Corentin, Clément, Jorick, Vincent. Tous les 8 ont été blessés dans un accident de cyclomoteur. Ils gardent des séquelles plus ou moins lourdes de leur accident (prothèse, paralysie, aphasie...). Cet accident a changé leur vie. Ils la vivent pleinement mais souhaitent que leur témoignage évite à d'autres de se retrouver dans la même situation.

- La famille et les proches

Ces proches de jeunes accidentés ont eu à accompagner leur frère, leur ami ou leur fils victime de blessures graves, de handicaps durables. Certains ont du faire face au décès d'un proche.

- Les jeunes professionnels

Professionnels de l'urgence, du soin, de la mécanique. Tous dans leur métier sont confrontés au quotidien aux conduites à risque et aux conséquences des accidents de scooter.



Des bannières sur les sites Msn.com, Dailymotion.com ou encore Skyrock.fr inciteront les adolescents à se rendre sur le site mortelscooter.fr

En radio



Une campagne radio sera diffusée à partir du 1^{er} décembre 2009 pendant 4 semaines sur NRJ, Skyrock et Fun Radio. Les spots (30 secondes) reprennent les témoignages de certains jeunes accidentés et de leurs proches.

En presse écrite

Une annonce institutionnelle sera publiée dans le quotidien Le Monde daté du 2 décembre, pour interpeller sur l'urgence et les enjeux de la prévention du risque deux-roues chez les jeunes.



Une sélection de vidéos, spots radio et visuels sont disponibles sur simple demande auprès du service de presse

Un point sur la pratique du cyclomoteur

Rappel de la définition du cyclomoteur

- Véhicule à deux-roues à moteur
- Cylindrée maximale de 50 cm³ ou puissance n'excédant pas 4kw
- Vitesse maximale par construction: 45 km/h
- Peut être conduit à partir de 14 ans

Toute personne née après le 31 décembre 1987 et qui souhaite conduire un cyclomoteur doit être titulaire du Brevet de Sécurité Routière (BSR) ou d'un permis de conduire. La conduite d'un cyclomoteur sans être titulaire d'un BSR constitue une contravention de 2ème classe passible d'une amende forfaitaire de 35 euros. Le cyclomoteur peut être immobilisé. Le conducteur ne sera pas assuré en cas d'accident.

Depuis le 1er juillet 2004, les cyclos neufs doivent être immatriculés. Cette mesure concerne tous les cyclos à partir du 31 décembre 2010. Cette démarche peut d'ores et déjà être effectuée auprès des préfetures.

Les accidents de cyclo en chiffres⁵

- En 2008, 72 cyclomotoristes âgés de 14 à 17 ans sont morts sur les routes françaises et 5 091 ont été blessés. L'accident en cyclomoteur est à l'origine du plus grand nombre de victimes sur la route dans cette tranche d'âge ;
- Le risque d'accident à cyclomoteur culmine à 16-17 ans avec 54 tués et 3 569 blessés ;
- Il y a 17 fois plus de risque d'accident mortel à cyclomoteur qu'en voiture (à nombre égal de kilomètres parcourus) ;
- Près de 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés⁶ et 65 % ne sont pas conformes sur au moins un des points contrôlés⁷ (débridage et/ou éléments de sécurité) ;
- Plus d'un jeune cyclomotoriste tué sur 10 ne portaient pas de casque⁸.

L'accès au cyclomoteur, c'est aussi pour les jeunes l'entrée dans la circulation, la découverte de la vitesse...et pour certains d'entre eux l'occasion d'exercer son goût du risque.

Un refus de priorité, le non-respect d'un stop, d'un feu rouge, d'un sens interdit, une conduite agressive, un dépassement hasardeux, mais aussi un mauvais équipement (casque non homologué ou absence de casque...) sont les principaux comportements à risques.

Ils correspondent aux comportements caractéristiques des adolescents : le goût du danger, qui peut prendre des formes extrêmes sur la route, la vie en bande, les sorties nocturnes, etc. Associées à l'inexpérience de la conduite, ces attitudes expliquent la multiplicité des accidents.

Passer un contrat moral avec les enfants adolescents

Beaucoup de parents refusent l'achat d'un cyclomoteur. Pour ceux qui acceptent, une solution peut être de passer un contrat moral avec son enfant. En échange de l'achat d'un cyclomoteur, l'adolescent s'engage à respecter un certain nombre de règles.

Plus qu'une série d'interdictions, conclure un contrat moral avec l'adolescent permettra de le responsabiliser et de lui montrer qu'il est digne de confiance.

⁵ Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière (Onisr), Bilan 2008

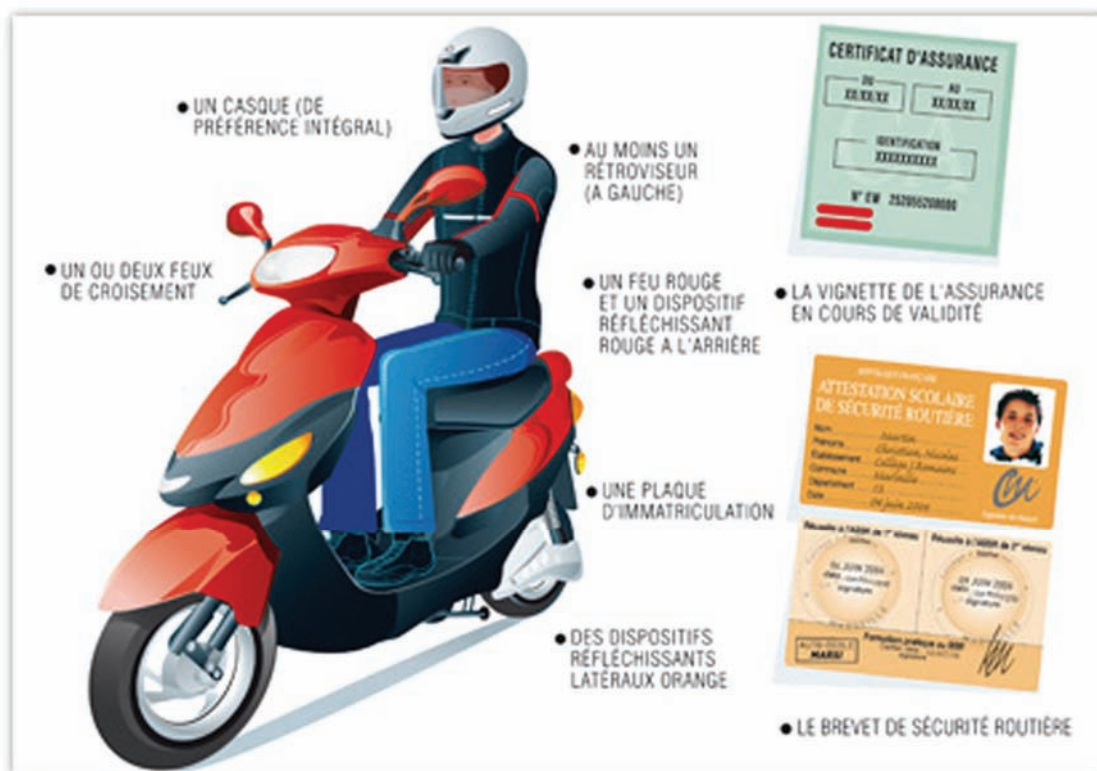
⁶ Etude sur le débridage des cyclomoteurs - BCA Expertise pour la FFSA - 2007.

⁷ Echappement, filtre, moteur, transmission, cylindre.

⁸ Cyclomoteurs - Grands thèmes de la sécurité routière en France - ONISR - Février 2008.

- **ne pas le trafiquer.** Le cyclomoteur est conçu pour ne pas excéder les 45 km/h (ce qui est déjà élevé pour ce type d'engin) ; la moindre modification risque de nuire au freinage, à la tenue de route, etc. Le conducteur s'expose à une amende de 4ème classe pouvant aller jusqu'à 750 euros ;
- **respecter le Code de la route**
- **toujours rouler avec un casque attaché, à la bonne taille et en bon état.** Le casque divise par 2 le risque d'être tué en cas d'accident ; sans casque (ou avec un casque non homologué), le conducteur s'expose à une amende de 4ème classe pouvant aller jusqu'à 750 euros, et un retrait de trois points s'il est titulaire du permis de conduire (quel que soit sa catégorie) ;
- **ne transporter un passager que si l'homologation le permet ;** le passager doit lui aussi porter un casque attaché ;
- **ne pas prêter son cyclomoteur** (risque que l'emprunteur n'ait aucune formation ou aucune maîtrise du cyclo, et mette sa vie en danger) ;
- **s'équiper convenablement** (gants, blouson, pantalon) pour se protéger les membres en cas de chute, et ce, même s'il fait chaud ! ;
- **ne pas faire de figures acrobatiques** : conduite sur une seule roue, par exemple.

Les équipements obligatoires et indispensables





L'association Prévention Routière

Association loi 1901, reconnue d'utilité publique depuis 1955, l'association Prévention Routière s'est donné pour mission de **réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation routière**. Pour cela, elle étudie, met en œuvre tous les moyens et encourage toutes les initiatives propres à améliorer la sécurité sur la route et à faire évoluer les comportements des usagers de la route.

Ainsi, 1 300 000 enfants ou adolescents bénéficient chaque année de **séances d'éducation routière**. Pour mener à bien ses actions en milieu scolaire, l'association Prévention Routière bénéficie du concours de nombreux moniteurs d'éducation routière et organise des stages pour les former (plus de 500 moniteurs d'éducation routière formés en 2008).

35 000 conducteurs participent chaque année à des **stages de sensibilisation** organisés dans le cadre du permis à points, en alternative aux poursuites ou dans le cadre de la procédure pénale.

L'association Prévention Routière organise également des stages de **réactualisation des connaissances pour les conducteurs seniors** volontaires. **Elle propose aux entreprises des solutions concrètes pour réduire leur risque circulation** (analyse et gestion du risque routier, sensibilisation du personnel, formation des conducteurs).

Enfin, plusieurs millions de Français sont touchés chaque année par les **campagnes de communication**, les dépliants et les brochures de l'association Prévention Routière.

130 000 adhérents et donateurs, dont 15 000 entreprises, soutiennent aujourd'hui l'action de l'association Prévention Routière.

101 comités départementaux relaient sur le terrain les campagnes nationales et initient leurs propres actions de prévention. Chaque comité anime un réseau de bénévoles.

Pour en savoir plus : www.preventionroutiere.asso.fr



La Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)

Créée en 1937, la Fédération française des sociétés d'assurances regroupe 254 entreprises représentant 90 % du marché de l'assurance, et près de 100 % de l'activité internationale des entreprises de ce marché. Elle réunit des sociétés anonymes, des sociétés d'assurance mutuelle et des succursales de sociétés étrangères pratiquant l'assurance et la réassurance.

Depuis octobre 2008, la FFSA est présidée par Bernard Spitz. Le délégué général de la Fédération est Jean-François Lequoy.

La Fédération française des sociétés d'assurances remplit cinq missions principales :

- Représenter les intérêts de la profession auprès de ses interlocuteurs, publics et privés, nationaux et internationaux.
- Etre un outil de concertation avec ses différents partenaires tant externes - consommateurs, médias, universitaires, autres secteurs d'activité... - qu'internes - organisations d'intermédiaires, syndicats de salariés (négociations des conventions et accords collectifs). A ce titre, elle joue aussi un rôle d'interface entre les entreprises adhérentes et les organismes techniques ou sociaux organisés et gérés pour compte collectif.
- Etudier en commun les problèmes techniques, financiers et juridiques.
La connaissance des risques repose sur des observations statistiques les plus larges possible, ce qui implique de mener des études au niveau de l'ensemble du marché. La FFSA établit des statistiques rétrospectives et prospectives de l'assurance.
- Informer le public, notamment par l'intermédiaire de son site www.ffsa.fr et du Centre de documentation et d'information de l'assurance (CDIA). La FFSA participe aux grands débats de société par l'intermédiaire du Conseil d'orientation et de réflexion de l'Assurance (CORA) et à travers différentes publications comme la revue Risques.
- Promouvoir les actions de prévention afin de réduire la gravité et la fréquence des risques. La profession agit par le canal de l'association Prévention routière, du Centre national de prévention et de protection (CNPP), de l'association Assureurs, prévention, santé (APS), Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE) et de La Mission risques naturels (MRN).

Dans le domaine de la circulation routière, les sociétés d'assurances membres de la FFSA ont créé en 1949 l'association Prévention Routière, organisme chargé de mener des actions pour rendre la route plus sûre. Depuis le milieu des années 1990, elles signent avec l'Etat tous les 5 ans une convention de partenariat dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière. Par cette convention, les sociétés d'assurances s'engagent à consacrer 0,5 % du montant des cotisations d'assurance de responsabilité civile automobile, soit environ 25 millions d'euros par an, à des opérations de prévention routière.

La FFSA lance un nouveau site de prévention :



www.assureurs-prevention.fr

Son objectif est de sensibiliser le grand public sur les risques que chacun peut rencontrer dans sa vie quotidienne. Des vidéos, des témoignages, des dossiers pour s'informer ou combattre les idées reçues sur les risques routiers, les questions de santé publique ou les accidents de la vie courante.