

Les relations entre l'Etat et les sociétés d'assurances en matière de sécurité routière

**Les relations entre l'Etat
et les sociétés d'assurances
en matière de sécurité routière**

établi par

Claude LIEBERMANN,
ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataire

Le Directeur de la sécurité et de la circulation routières

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

note à l'attention de

Monsieur le Directeur
de la sécurité et de la circulation routières

La Défense, le 28 JUIL. 2003

Référence : Affaire n° 2003-0123-01

Par note du 25 février 2003, votre prédécesseur m'avait demandé qu'un membre du Conseil général des ponts et chaussées assure la présidence du groupe de travail chargé d'examiner les relations entre l'Etat et les sociétés d'assurances en matière de sécurité routière.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par M. Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part.



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0123-01

- le directeur des routes	2 ex
- le coordonnateur de la MIGT 3-4	1 ex
- la présidente de la 2 ^{ème} section	2 ex
- le président de la 3 ^{ème} section	2 ex
- le président de la 4 ^{ème} section	2 ex
- M. LIEBERMANN	1 ex
- archives CGPC	1 ex

Claude LIEBERMANN
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mission d'Inspection Générale Territoriale 3/4

Paris le 16 juillet 2003

LES RELATIONS ENTRE L'ETAT ET LES SOCIETES D'ASSURANCES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

Par note du 6 mai 2003, qui fait l'objet de l'annexe 1, le Secrétaire Général du Conseil Général des Ponts et Chaussées m'a confié l'animation du groupe de travail constitué pour examiner les relations entre l'Etat et les Sociétés d'assurances en matière de sécurité Routière et en particulier proposer une nouvelle convention pluriannuelle destinée à préciser ces relations, notamment sur le plan financier. A participé à cette mission Guy DESCOMBES, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, MIGT 11, collègue Transports Terrestres, Défense, Sécurité Civile.

A partir du bilan de l'exécution de la convention signée pour cinq ans le 1^{er} juillet 1998 et de son appréciation par les partenaires signataires, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) et le Groupement des Entreprises Mutualistes d'Assurances (GEMA), l'objectif de la mission était d'aboutir à un accord sur le contenu d'une nouvelle convention prenant en compte la nouvelle politique gouvernementale de lutte contre la violence routière.

Quatre réunions se sont tenues à la DSCR à partir des bilans établis par la FFSA et le GEMA sur la période 1998-2003 :

- Le 18 juin en présence de Rémy HEITZ, Délégué Interministériel à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR, GEMA, FFSA), pour examiner le bilan de la convention précédente (1998-2003), lancer la réflexion et préciser les demandes du Délégué Interministériel pour la nouvelle convention,
- Le 20 juin (DSCR, GEMA, FFSA) pour examiner la première partie du projet de nouvelle convention,
- Le 26 juin, au niveau interne DSCR, sous la présidence de Rémy HEITZ, pour faire le point des réponses possibles aux demandes des sociétés d'assurances concernant la convention,
- Le 30 juin (DSCR, GEMA, FFSA) pour examiner l'ensemble du projet de nouvelle convention.

A ces différentes réunions, a participé un représentant de la direction du trésor du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, qui exerce la tutelle des sociétés et mutuelles d'assurances.

En synthèse, un projet de convention tenant compte des différentes observations formulées a été adressé au GEMA et à la FFSA le 30 juin en fin de journée. Il fait l'objet de l'annexe 2. **Ce projet peut être considéré comme la conclusion du travail relatif à cette mission. Après quelques modifications formelles demandées par la FFSA et le GEMA, il a reçu l'accord des différents partenaires et a été signé officiellement le 9 juillet 2003 par le Premier Ministre et les présidents de la FFSA et du GEMA, à l'issue du Comité Interministériel de la Sécurité Routière.**

Il convient de remercier les agents de la direction de la sécurité et de la circulation routières qui ont participé aux différentes rencontres, particulièrement Michel MARTINEAU, chef du bureau coordination des politiques et des partenariats nationaux à la sous-direction de l'action interministérielle de la sécurité routière (SR/IC), qui a contribué efficacement à la rédaction et à la diffusion, dans des délais très serrés, des différents documents.

A l'issue de cette mission, on peut faire les observations générales suivantes :

- . L'absence de base légale pour la participation des sociétés et mutuelles d'assurances aux actions de lutte contre l'insécurité routière, contrairement par exemple au dispositif mis en place pour le 1% logement. Cela limite les possibilités de directivité de l'administration dans l'utilisation des fonds et amène à préconiser systématiquement au minimum un partenariat pour chaque action conduite dans le cadre de la convention. Pour des raisons de sécurité juridique, cette participation des sociétés d'assurances ne peut pas être assimilée à un simple prélèvement à la disposition de l'administration,
- . L'organisation très décentralisée des sociétés et surtout des mutuelles d'assurances, dans des relations légitimes de concurrence entre elles. Il en résulte que la FFSA, et encore plus le GEMA, mettent en œuvre un nombre très limité d'actions collectives avec versement à leur niveau de fonds en provenance de leurs adhérents, ce qui rend difficile un partenariat financier national avec l'Etat,
- . Une demande forte de la DSCR pour donner un contenu plus clair et plus directif à l'intervention financière des sociétés d'assurances en matière de sécurité routière, dans le cadre de la politique souhaitée par le Président de la République et mise en œuvre par le Gouvernement. Cette demande a trouvé une réponse dans la convention par l'engagement des sociétés d'assurances de consacrer la moitié des 0,5% du montant des contrats d'assurances responsabilités automobiles à des actions prioritaires :
 1. la communication pour lutter contre la violence routière, portant notamment sur la lutte contre les excès de vitesse, l'alcool ou la drogue au volant, l'incitation au port de la ceinture de sécurité, définies conjointement par l'Etat et les Sociétés d'Assurances,
 2. l'accompagnement du permis probatoire mis en place, dans le cadre de l'apprentissage continu de la conduite,
 3. l'accompagnement de l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite.
- . Une demande de la FFSA d'intégrer l'évolution de l'association Prévention Routière, que les sociétés d'assurances soutiennent fortement, dans une discussion avec l'Etat sur le rôle et les moyens des différents partenaires, afin de contribuer à une efficacité et une coordination des actions des uns et des autres. Le projet de convention répond à cette demande, en fixant le terme au début de l'année 2004,
- . L'absence de données statistiques fiables, notamment financières, sur les réalisations des sociétés d'assurances dans le cadre de la convention, obligeant à s'appuyer sur les seules indications très globales données par la FFSA et le GEMA et rendant pratiquement impossible tout contrôle effectif. Un engagement est pris dans le cadre de la convention de rechercher l'amélioration de la collecte des données nécessaires. Il est indispensable, pour donner un sens aux discussions, d'une part que cet engagement soit rapidement tenu, d'autre part que la DSCR propose au comité mixte partenarial créé par la convention des fiches de suivi précises par action,
- . La nécessité de hiérarchiser et coordonner les demandes des différents services de la direction de la sécurité et de la circulation routières, pour renforcer leur efficacité et leur cohérence vis à vis de l'extérieur. A cet égard, la mise en place d'un secrétariat DSCR au comité mixte partenarial créé pour animer la convention sera particulièrement utile.

Claude LIEBERMANN

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées



**RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION
ETAT-SOCIETES ET MUTUELLES D'ASSURANCES
EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 1

CONTENU DE LA MISSION

1. Lettre de mission de M Rémy HEITZ, délégué interministériel à la sécurité routière à Claude LIEBERMANN, ingénieur général de Ponts et Chaussées,
2. Note du 6 mai 2003 de M Dominique CYROT, secrétaire général du CGPC à Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et Chaussées,
3. Note du 25 février 2003 de Mme Isabelle MASSIN, ancien délégué interministériel à la sécurité routière, à Monsieur le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées,
4. Note du 24 février 2003 précisant la problématique de la nouvelle convention, selon les objectifs de la DSCR,
5. Texte de la convention signée le 1^{er} juillet 1998.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE I ①

PREMIER MINISTRE

La Défense, le

Renouvellement de la convention Etat - Assurances en matière de sécurité routière



le délégué
interministériel
à la Sécurité routière

LETTRE DE MISSION à M. Claude LIEBERMANN IGPC

Monsieur l'Ingénieur général des ponts et chaussées,

Les compagnies et mutuelles d'assurances couvrant le risque automobile et l'Etat sont concernées par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes. Cela a conduit les pouvoirs publics à mettre en place avec elles, dès 1995, une convention, reconduite et améliorée en 1998, par laquelle les compagnies d'assurances se sont engagées, en particulier, à affecter librement aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité automobile perçues. Cette convention arrive à son terme le 1er juillet 2003.

Il est nécessaire, avant de reconduire ce dispositif contractuel, de faire un bilan précis de l'application de cette convention, sur le plan quantitatif et surtout qualitatif, en replaçant les réalisations dans le contexte de l'ensemble des actions communes ou partenariales des compagnies d'assurances et de l'Etat dans le domaine de la sécurité routière.

Dans le cadre de la convention signée en 1998 et qui arrive à échéance le 30 juin prochain, la DISR/DSCR a organisé deux fois par an en moyenne, des échanges sur les actions menées par les différents partenaires de la convention. Les principaux sujets abordés ont concerné :

- Les études statistiques ;
- Les actions de communication ;
- La prévention du risque routier en entreprise ;
- La labellisation des auto-écoles ;
- Le développement des rendez-vous d'évaluation de la conduite spécialement en direction des jeunes ;
- La mise en place du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) ;
- La question de la réduction des primes d'assurances en contrepartie de l'installation de dispositifs spécifiques (tels le dispositif d'enregistrement des données avant accident ou « boîte noire »).

Par ailleurs, des chartes ont été signées ces dernières années par la DISR/DSCR avec plusieurs sociétés d'assurances, membres de la FFSA ou du GEMA, généralement pour une période de trois ans, avec pour objectifs de mettre en cohérence et en synergie les actions de l'Etat et celles des assureurs, en particulier sur les types d'actions menées et sur les cibles visées. Ces partenariats prévoient également un échange des données et outils utilisés par ces partenaires et l'examen annuel des bilans des actions menées.

A l'occasion du renouvellement de la convention Etat / Assurances devant intervenir à la date du 1^{er} juillet 2003, il m'a paru nécessaire d'établir un bilan complet et objectif de l'application de cette convention quinquennale et, d'une manière plus générale, de disposer d'une analyse critique du cadre des relations de l'Etat avec la profession des assurances et de leurs groupements professionnels.

Ce travail doit également faire l'objet de propositions d'amélioration du cadre relationnel entre l'Etat et les assurances et leurs instances représentatives, et, en particulier, du nouveau dispositif conventionnel devant remplacer celui arrivant à échéance le 1^{er} juillet prochain.

Elles viseront, notamment, à explorer les pistes de solutions ci-après, même si celles-ci ne sont pas exhaustives :

- **Réflexion sur les modalités actuelles de gestion des sommes correspondant au 0,5 % des primes de responsabilité civile automobile** consacrées par la profession des assurances à la lutte contre l'insécurité routière avec pour objectif de financer des actions de sécurité routière décidées par les deux partenaires, au plan national, notamment dans le domaines des études, de la communication et de la formation des acteurs concernés.
- **Rôle plus affirmé des assurances en vue d'encourager une meilleure formation à la conduite et un meilleur suivi des premières années de conduite.** Au travers, notamment, de la vérification systématique de l'obtention du Brevet de sécurité routière (BSR) avant d'assurer tout conducteur de cyclomoteur, un encouragement, par le biais des primes d'assurances proposées, au recours des auto-écoles labellisées ou au choix de l'AAC comme type de formation à la conduite, enfin, un encouragement à des évaluations périodiques et systématiques de la conduite.
Sur ces différentes propositions, il y a déjà un travail qui est engagé par plusieurs sociétés d'assurances, parfois depuis plusieurs années, mais qui pourrait être développé.
- **Rôle des assurances en vue d'encourager le développement de l'installation de dispositifs de sécurité sur les véhicules :** témoin de port de la ceinture de sécurité, témoin de pression de gonflage des pneumatiques, limiteur de vitesse, et surtout, dispositif d'enregistrement des données de l'accident (« boîte noire »).
Les assureurs peuvent jouer un rôle majeur et efficace dans le développement de ces systèmes, sur la base du volontariat, au niveau des flottes professionnelles (des collectivités territoriales, des grandes entreprises publiques et privées, des loueurs de véhicules, ...), et pour les véhicules particuliers volontaires.
- **Développement des coopérations dans le domaine des études et de la recherche.** Certaines actions sont déjà en cours ou prévues dans le cadre du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres 2002-2006), au niveau de l'analyse de l'accidentologie ou de l'installation sur les véhicules de dispositif type EDA. D'autres sujets pourraient être traités, concernant notamment
 - la connaissance des handicaps résultant des accidents de la route ;
 - la coopération sur les fichiers, avec en particulier, la mise en relation du fichier immatriculation des véhicules avec les fichier des assurances ;
 - la mise à disposition de leurs données pour évaluer, par type de véhicule, le risque d'accident et leur gravité ;
 - actions particulières à conduire en direction de certaines cibles (personnes âgées et motards, notamment) après mise en alerte ;
 - l'évaluation des initiatives prises : par exemple, au niveau des stages des conducteurs novices.

Ces études ou recherches intéressent, de toute évidence, les compagnies d'assurances et ne peuvent être menées qu'à partir d'informations pour lesquelles, elles sont parfois les seules à disposer

Le bilan doit permettre, en particulier, de jeter les bases, en concertation avec les compagnies d'assurances et leurs organismes professionnels, la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) et le Groupement des Entreprises Mutualistes d'Assurances (GEMA), des principes d'une nouvelle convention, sur le plan du dispositif juridique, du choix des actions conduites, de la responsabilité de leur mise en oeuvre et du contrôle de leur réalisation.

Ce bilan et ces propositions devront bien entendu prendre en compte le renforcement de la politique nationale de lutte contre l'insécurité routière définie notamment dans le cadre des mesures arrêtées lors du CISR du 18 décembre 2002 et intégrer les réflexions du Conseil national de la sécurité routière.

Je vous confie donc cette mission d'analyse et de propositions intégrant l'apport de mes différents services concernés, celui des services du ministère de l'industrie, de l'économie et des finances, également signataire de la convention, et celui de nos partenaires représentant les compagnies d'assurances.

Cette mission pourra, bien entendu, en tant que de besoin, faire appel à la participation d'experts extérieurs compétents sur les différents sujets abordés.

Pour assurer cette mission, vous disposerez de l'assistance de M. Michel MARTINEAU, chargé du bureau des partenariats nationaux auprès de M. Francis OZIOL, sous directeur de l'action interministérielle et de la communication.

Cette mission devra être conclue par un rapport sur la base duquel la nouvelle convention sera établie. J'attacherais du prix à pouvoir en disposer le 27 juin 2003 au plus tard.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ingénieur général, l'expression de ma considération distinguée.

Avec mes remerciements anticipés.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière,
Directeur de la sécurité et de la circulation routières



Rémy HEITZ

la Défense, le - 5 MAI 2003

NOTE
à l'attention de
Monsieur Claude LIEBERMANN,
ingénieur général des ponts et chaussées

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil Général des
Ponts et Chaussées
6^{ème} Section
Le Secrétaire Général

Affaire n° 2003-0123-01

Par note du 25 février 2003, la directrice de la sécurité et de la circulation routières m'a demandé que vous assuriez la présidence du groupe de travail chargé d'examiner les relations entre l'Etat et les Sociétés d'Assurances en matière de sécurité routière.

Je vous confirme cette mission qui est enregistrée sous le n° 2003-0123-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 3^{ème} section et de m'en faire parvenir un exemplaire, aux fins de transmission au directeur de la sécurité et de la circulation routières.



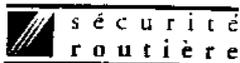
Dominique CYROT

Copies : M. le président de la 3^{ème} section
M. le secrétaire de la 3^{ème} section

note à l'attention de

Monsieur le Vice-Président
du Conseil Général des Ponts et Chaussées

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



direction
de la Sécurité
et de la Circulation
routières

La Défense, le 25 FEV. 2003

Objet : Relations entre l'Etat et les Sociétés d'Assurances en matière de sécurité routière

Affaire suivie par : Michel MARTINEAU DSCR/
tél. 01 40 81 81 73, fax 01 40 81 81 00
mél. Michel.martineau@equipement.gouv.fr

Les compagnies d'assurances couvrant le risque automobile et l'Etat sont concernées par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes. Cela a conduit les pouvoirs publics à mettre en place avec elles, dès 1995, une convention, reconduite et améliorée en 1998, par laquelle les compagnies d'assurances se sont engagées à affecter librement aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité automobile perçues. Cette convention arrive à son terme le 1er juillet 2003.

Il est nécessaire, avant de reconduire ce dispositif contractuel, de faire un bilan précis de l'application de cette convention, sur le plan quantitatif et surtout qualitatif, en replaçant les réalisations dans le contexte de l'ensemble des actions communes ou partenariales des compagnies d'assurances et de l'Etat dans le domaine de la sécurité routière.

Ce bilan devrait permettre en particulier de jeter les bases, en concertation avec les compagnies d'assurances et leurs organismes professionnels, la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) et le Groupement des Entreprises Mutualistes d'Assurances (GEMA), des principes d'une nouvelle convention, sur le plan du dispositif juridique, du choix des actions conduites, de la responsabilité de leur mise en oeuvre et du contrôle de leur réalisation.

Ce bilan et ces propositions devront bien entendu prendre en compte le renforcement de la politique nationale de lutte contre l'insécurité routière du CISR du 18 décembre 2002. Ils devront également s'intéresser à l'ensemble des dispositifs en vigueur, notamment le fond de garantie automobile, alimenté en partie par l'Etat. Ils devront aussi intégrer les décisions en cours concernant la participation des représentants des compagnies d'assurances au dispositif public de formation, de recherche et de labellisation en matière de sécurité routière, notamment dans le cadre de l'ENSERR. Il s'agit moins de fixer un cadre juridique, qui fonctionne aujourd'hui, que de fournir les orientations et les modalités de mise en oeuvre des actions nécessaires.

Le souhait d'un audit objectif et complet sur le fonctionnement des procédures de la convention depuis 1998, la complexité et la pluralité des dispositifs actuels, la nécessité d'actions plus directives et plus concrètes à différents niveaux, sans négliger l'intérêt d'initiatives, d'expériences, de recherches et d'études plus ouvertes, conduisent à solliciter le Conseil Général des Ponts et Chaussées pour une mission d'analyse et de propositions intégrant l'apport des différents services de ma direction concernés, celui des services du ministère de l'industrie, de l'économie et des finances, également signataire de la convention, et celui de nos partenaires représentant les compagnies d'assurances. Vous trouverez ci-joint en annexe une première note de réflexion établie par mes services sur le sujet.

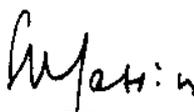
Je serais heureuse que le Conseil Général des Ponts et Chaussées puisse accepter cette mission et désigner celui de ses membres qui pourrait la conduire. Claude LIEBERMAN dans le cadre de sa mission sur l'ENSERR a déjà été en contact avec le GEMA et la FFSA. Ses connaissances pourraient être d'un grand apport dans ce travail.

Mes services, et particulièrement Michel MARTINEAU, chargé de mission des partenariats nationaux auprès du sous-directeur de l'action interministérielle et de communication, pourrait assurer le secrétariat et assister le responsable de la mission pour ce travail.

Compte tenu de l'échéance du 1er juillet pour le renouvellement de la convention actuelle, je serais heureuse que le rapport final, comportant en particulier les propositions pour bâtir la nouvelle convention, puisse m'être remis au plus tard **le 30 mai au plus tard, délai de rigueur.**

Je vous en remercie par avance et je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, en l'assurance de ma considération.

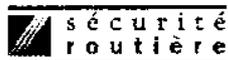
La directrice de la Sécurité et de la Circulation Routières


Isabelle MASSIN

PJ : une note de problématique
Convention Etat-Assurances signée le 1^{er} juillet 1998



ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement
du Tourisme
et de la Mer



La Défense, le 24 février 2003

direction de la Sécurité
et de la Circulation
routières
192055 La Défense cedex
téléphone : 01 40 81 21 22
télécopie : 01 40 81 81 98
mél : dscr
@equipement.gouv.fr

RELATIONS ETAT / ASSURANCES DANS LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE

PREPARATION DE LA NOUVELLE CONVENTION A LA DATE DU 1^{er} JUILLET 2003

Pour arriver à une approche globale de la fonction d'assureur et offrir à leurs clients des contrats d'assurances dépassant largement la couverture du risque « responsabilité civile », les sociétés d'assurances ont intérêt à la réduction de la sinistralité de leurs clients.

De son côté, l'Etat souhaite que les assureurs participent à des actions de prévention « généralistes » contre l'insécurité routière. Il doit aussi veiller à ce que chaque automobiliste puisse avoir accès à cette couverture du risque obligatoire « responsabilité civile », tant qu'il conserve la possibilité de conduire.

Une convention a été signée le 1^{er} juillet 1998 entre la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), le Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA) d'une part, et les ministres des finances et de l'équipement d'autre part. Cette convention, qui fait suite à une première convention triennale signée en 1995, a une durée de 5 ans. **Elle arrive à échéance le 1^{er} juillet 2003** (cf. PJ : texte de la convention en vigueur).

La convention signée en 1998 laisse toute latitude aux sociétés d'assurances sur les choix d'actions conduites dans l'utilisation des sommes correspondant aux 0,5 % des primes de responsabilité civile automobile qui doivent être consacrées à la lutte contre l'insécurité routière.

Des actions intéressantes sont menées par chaque compagnie ou mutuelle d'assurances. Ces dernières choisissent librement les actions qu'elles mènent.

Deux fois par an, la DSCR organise des échanges sur les actions menées par les différents partenaires de la convention. Les principaux sujets abordés, ces dernières années, ont concerné :

- o Les études statistiques ;
- o Les actions de communication ;
- o La prévention du risque routier en entreprise ;
- o La labellisation des auto-écoles ;
- o Le développement des rendez-vous d'évaluation de la conduite spécialement en direction des jeunes ;
- o La mise en place du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) ;
- o La question de la réduction des primes d'assurances en contrepartie de l'installation de dispositifs spécifiques (tels le dispositif d'enregistrement des données avant accident ou « boîte noire »).

Par ailleurs, des chartes ont été signées ces dernières années par la DSCR avec plusieurs sociétés d'assurances, membres de la FFSA ou du GEMA (AXA, MACIF, MAAF), généralement pour une période de trois ans, avec pour objectifs de mettre en cohérence et en synergie les actions de l'Etat et celles des assureurs, en particulier sur les types d'actions menées et sur les cibles visées. Ces partenariats prévoient également un échange des données et outils utilisés par ces partenaires et l'examen annuel des bilans des actions menées.

Les mutuelles d'assurances interviennent en général directement auprès de leurs assurés, plus rarement dans le cadre du GEMA auquel elles adhèrent. Plusieurs actions ponctuelles de partenariat ont ainsi été menées avec la DSCR ces dernières années : l'élaboration d'un outil pédagogique de préparation à l'ASSR, en collaboration avec Prévention MAIF ; l'important engagement de la MAAF dans le développement des stages dits « post-permis » et la mise sur le marché, en 1999, d'un produit d'assurance automobile comprenant une formation complémentaire à la sécurité pour les conducteurs novices (« le pacte auto jeunes ») ; enfin, plusieurs actions locales conduites par la MATMUT, dans le cadre des PDASR, notamment sur le thème du « conducteur désigné ».

Les compagnies d'assurances membres de la FFSA, au contraire, agissent préférentiellement par l'intermédiaire de leur fédération, au niveau des actions menées avec la DSCR. Par une exception notable à ce principe, les interventions directes de la GMF et de AXA auprès de leurs sociétaires (particuliers ou entreprises) sont importantes.

Ainsi, la FFSA s'est fortement impliquée dans la sensibilisation à l'intérêt des plans de prévention des risques routiers (PPRR) en entreprise.

Cette fédération subventionne, par exemple, à la même hauteur que la DSCR (99 000 € pour les années 2001 à 2003) l'association pour la Promotion et le Suivi de la Sécurité Routière en entreprise (PSRE), créée en 1998, dont le rôle est de travailler au développement de la mise en place de ces plans de prévention, spécialement dans les grandes entreprises, avec l'appui des assureurs de ces sociétés.

Elle participe, dans ce but, à la diffusion d'outils méthodologiques élaborés avec le soutien de la FFSA (référentiel de management de la sécurité routière en entreprise, publié en octobre 2002) et de la DSCR et en conseillant pour l'élaboration de ces plans de prévention, l'assistance pour ces entreprises, de sociétés spécialisées dans ce domaine.

La plupart de ces sociétés, sous l'impulsion de la DSCR, se sont regroupées aujourd'hui au sein d'une association, le Groupement des préventeurs du risque routier (GP2R), dont font partie plusieurs assureurs, au niveau de leur branche prévention.

La FFSA cofinance également avec la DSCR et l'INRETS l'enquête MARC (fiche de synthèse jointe). Cette enquête, demandée par le CNSR, porte sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs.

Enfin, la FFSA est un des financiers principaux de la Prévention Routière. C'est avec cette société que la FFSA a conduit ces dernières années plusieurs campagnes de communication.

Il est important de préparer au plan technique la phase de discussion de la nouvelle convention avec les représentants des compagnies d'assurances et le ministère de l'industrie, de l'économie et des finances.

Les différents points suivants pourront faire l'objet d'une analyse et d'une réflexion, sans prétendre à une approche exhaustive :

- a) **Redéfinition de nouvelles modalités de gestion de tout ou partie des sommes correspondant au 0,5 % des primes de responsabilité civile automobile** qui doivent être consacrées par la profession des assurances à la lutte contre l'insécurité routière avec pour objectif de financer des actions de sécurité routière décidées par les deux partenaires, au plan national, notamment dans le domaines des études, de la communication et de la formation des acteurs concernés.
- b) **Rôle plus affirmé des assurances en vue d'encourager une meilleure formation à la conduite :**
 - au travers, notamment, de la vérification systématique de l'obtention du Brevet de Sécurité Routière (BSR) avant d'assurer tout conducteur de cyclomoteur ;
 - un encouragement, par le biais des primes d'assurances proposées, au recours des auto-écoles labellisées ou au choix de l'AAC comme type de formation à la conduite ;

- enfin, un encouragement à des évaluations périodiques et systématiques de la conduite.

Sur ces différentes propositions, un travail est déjà engagé par certaines sociétés d'assurances, parfois depuis plusieurs années ; il pourrait être mieux reconnu et développé.

- Rôle des assurances en vue d'encourager le développement de l'installation de dispositifs de sécurité sur les véhicules** : témoin de port de la ceinture de sécurité, témoin de pression de gonflage des pneumatiques, limiteur de vitesse, et surtout, dispositif d'enregistrement du contexte avant l'accident. Les assureurs peuvent jouer un rôle majeur et efficace dans le développement de ces systèmes, sur la base du volontariat, au niveau des flottes professionnelles (des collectivités territoriales, des grandes entreprises publiques et privées, des loueurs de véhicules, ...), et pour les véhicules particuliers volontaires.
- Développement des coopérations dans le domaine des études et de la recherche**. Certaines actions sont déjà en cours ou prévues dans le cadre du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres 2002-2006), au niveau de l'analyse de l'accidentologie ou de l'installation sur les véhicules de dispositif type EDA.
- D'autres sujets pourraient être traités, concernant notamment :
 - la connaissance des handicaps résultant des accidents de la route ;
 - la coopération sur les fichiers, avec en particulier, la mise en relation du fichier immatriculation des véhicules avec les fichiers des assurances ;
 - la mise à disposition de leurs données pour évaluer, par type de véhicule, le risque d'accident et leur gravité ;
 - les actions particulières à conduire en direction de certaines cibles (personnes âgées et motards, notamment) après mise en alerte ;
 - l'évaluation des initiatives prises : par exemple, au niveau des stages des conducteurs novices.

Ces études ou recherches intéressent, de toute évidence, les compagnies d'assurances et ne peuvent être menées qu'à partir d'informations pour lesquelles, elles sont parfois les seules à disposer

Synthèse sur l'Enquête MARC
(mobilité, risque, attitudes et comportements des jeunes conducteurs)
P. Delhomme & S. Lassarre
18 juillet 2002

1. Les objectifs

Les objectifs de l'enquête sont :

- de fournir une connaissance des risques de survenance d'accidents essentiellement matériels qui seront modélisés en fonction de variables socio-démographiques des conducteurs, de caractéristiques des véhicules, de l'exposition au risque et des attitudes face au risque,
- d'étudier les relations entre attitudes, croyances et comportements face au risque spécialement en matière de vitesse,
- d'évaluer l'impact des actions de sécurité de nature réglementaire, éducative comme l'apprentissage accompagné de la conduite,
- de tester la méthode du consentement à payer sur la formation des jeunes conducteurs.

2. Les caractéristiques techniques

Cette enquête est en deux phases à un an d'intervalle sur un échantillon de 3 000 jeunes¹ conducteurs âgés de 18 à 25 ans (recrutés à partir du panel Isoscope d'ISL, dont la structure par âge est la plus proche de celle de la population française) possesseurs du permis B. Les informations sur les accidents et les infractions déclarés seront contrôlées par un recoupement avec les fichiers sinistres des assurances et le fichier national du permis de conduire sur un sous-échantillon de véhicules-conducteurs.

3. Les intervenants

Depuis le refus de participer du GEMA, les maîtres d'ouvrage sont la DSCR, le CNSR, et la FFSA. L'INRETS est le maître d'œuvre.

Les responsables du projet sont Patricia DELHOMME et Sylvain LASSARRE. Deux laboratoires de recherche de l'INRETS interviennent dans le processus DERA et LPC, avec un soutien du CIR. Deux autres laboratoires universitaires seront associés : le THEMA de Paris X et le BETA de l'Université Louis Pasteur à Strasbourg.

4. Déroulement de l'enquête

L'enquête se déroulera en 2 phases :

- Etude pilote : janvier à octobre 2002,
- 1^{re} vague de l'enquête sur le terrain de novembre 2002 à janvier 2003 à et 2^{ème} vague sur le terrain un an après.

Budget.

Le financement proposé serait le suivant : (Chiffres donnés en Euros H.T.)

DSCR : 412 000

FFSA : 258 000

INRETS : 311 000

¹ La taille d'un tel échantillon est justifiée par des considérations sur l'ordre de grandeur des probabilités d'être impliqué dans un accident matériel dans une année.

CONVENTION

Entre : **Monsieur Jean-Claude GAYSSOT**
Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

Monsieur Dominique STRAUSS-KAHN
Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie

et : **Monsieur Jean ARVIS**
Président de la Fédération française des Sociétés d'Assurances (F.F.S.A.)

Monsieur Jacques ROCHE
Président du Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (G.E.M.A.)

L'objectif fixé par le gouvernement est de diviser par deux le nombre des tués sur la route au terme des cinq prochaines années. Cette ambition est également celle que propose la Commission européenne à l'ensemble des pays membres de l'Union Européenne.

Un des moyens nécessaires à la réalisation de cet objectif est la mobilisation de tous les partenaires de la sécurité routière, parmi lesquels les entreprises d'assurances. Par la présente convention, ces dernières concrétisent leur volonté d'agir dans le sens de la réalisation de l'objectif gouvernemental.

Les entreprises d'assurances sont engagées dans la prévention des accidents de la route depuis plus de quarante ans. C'est ainsi que:

- La Prévention Routière a été fondée en 1949 par la FFSA et, depuis cette date, est soutenue financièrement par la Fédération.

- La prévention Rurale a été fondée en 1955 par GROUPAMA et est devenue depuis « GROUPAMA PREVENTION ».

- Les mutuelles d'assurances du GEMA, qui ont à l'origine soutenu la Prévention Routière, ont créé en 1995 l'association « GEMA PREVENTION ».

En outre, les entreprises d'assurances membres de la FFSA et du GEMA mènent individuellement des actions de prévention des accidents de la route. Certaines d'entre elles ont d'ailleurs créé leur propre structure de prévention.

Suite au Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 décembre 1993, une première convention triennale, portant sur la période 1995-1997, a été signée entre l'Etat

d'une part, la FFSA, le GEMA et GROUPAMA (qui, depuis, a adhéré à la FFSA) d'autre part.

Pendant ces trois années, les entreprises d'assurances ont investi près de 600 millions de francs dans des actions de prévention des accidents de la route, soit l'équivalent de plus de 0,5% des primes de responsabilité civile automobile qu'elles perçoivent, ce qui dépasse l'engagement conventionnel.

Pendant le même temps, le nombre de tués a été réduit de plus de 6%, alors que la circulation a continué d'augmenter.

Le bilan positif de la première convention a conduit l'ensemble des parties à la renouveler, en se fondant sur la même démarche partenariale tout en s'efforçant de progresser dans la voie d'une utilisation plus efficace des moyens mobilisés.

A cet égard, dans la logique des décisions prises par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 26 novembre 1997, la nouvelle convention a élaboré un cadre de référence pour mieux cibler les initiatives et maîtriser la diversité des actions engagées par les entreprises d'assurances.

Cette nouvelle convention est mise en place pour une durée de cinq ans, d'une part pour correspondre au calendrier d'action des Pouvoirs Publics et d'autre part pour inscrire les actions dans le temps, avec une meilleure garantie d'efficacité, de pérennité et de cohérence. Cette durée est également plus propice à l'évaluation de certaines actions, dont l'effet ne peut être perceptible qu'à moyen terme.

* * *

*

Résolues à maintenir la lutte contre les accidents de la route et à améliorer la cohérence et l'efficacité des actions de prévention, les sociétés d'assurances s'engagent à l'invitation de Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et de Monsieur le Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie à mettre en œuvre les dispositions suivantes :

1. Les sociétés d'assurances s'engagent à affecter annuellement aux actions de prévention routière 0,5% au moins du montant des cotisations de responsabilité civile automobile qu'elles reçoivent.

Ces actions qui pourront être conduites soit directement par les entreprises elles-mêmes, soit collectivement au niveau de leurs organisations professionnelles, porteront sur un objectif précis décrit sous forme d'actions croisées portant sur les cibles et les domaines décrits ci-après :

● Les cibles de population suivantes, au nombre de six, devront être atteintes par les actions des entreprises :

- les jeunes de moins de 16 ans par des actions d'éducation de long terme et des actions de sécurité de court terme liées à leurs activités de piétons, de cyclistes et de cyclomotoristes ;

- les jeunes de 16 ans à 22 ans et les conducteurs novices dans leur apprentissage de la conduite et dans la définition de leur comportement ;
- les motocyclistes avec les problèmes spécifiques d'équipement qui leur sont liés ;
- les conducteurs expérimentés afin de provoquer une amélioration constante de leur conduite et une adaptation à l'évolution technique des véhicules ;
- les salariés d'entreprise utilisant professionnellement un véhicule ;
- les personnes âgées dans la prise de conscience du danger qu'elles peuvent présenter pour elles et pour autrui et dans l'organisation de moyens de transport de remplacement.

● Ces différentes cibles pourront être atteintes dans cinq domaines différents :

- le comportement à travers des actions de formation ;
- le comportement à travers des actions de sensibilisation ;
- l'évaluation des aptitudes physiques et physiologiques du conducteur ;
- les contrôles et l'entretien du véhicule ;
- par des actions de recherches sociologiques, statistiques, médicales ou concernant le matériel de sécurité.

● La classification des actions à mener est détaillée suivant ces six cibles et cinq domaines en annexe.

Un rapport annuel sera établi sur le montant et la nature des actions conduites par les sociétés ou leurs organisations professionnelles suivant cette classification, et par régions pour les actions locales.

Il sera transmis au comité mixte national évoqué à l'article 4.

2. Ces actions seront réparties entre les six cibles de population et entre les régions françaises, en concertation avec les pouvoirs publics et en particulier avec le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

Une évaluation a posteriori de cette répartition sera réalisée par le comité mixte national visé à l'article 4.



3. La FFSA et le GEMA s'engagent à mettre à la disposition du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière toutes études et tous éléments statistiques disponibles concernant la sinistralité sur la route.

De leur côté, les pouvoirs publics :

a) demandent aux partenaires de la sécurité routière (caisses d'assurance maladie, Education Nationale, constructeurs automobiles, importateurs, transporteurs routiers, sociétés pétrolières, sociétés d'autoroutes et sociétés de travaux publics, etc...) de soutenir la politique de prévention routière en participant à des actions s'inscrivant dans les cibles et les domaines définis.

b) s'engagent à réorienter les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), suivant les actions définies par cette convention, afin que celles-ci soient engagées dans le souci d'équilibre recherché entre les cibles de population et que les collectivités territoriales soient impliquées dans la mise en œuvre de ces orientations.

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière transmettra aux organisations professionnelles d'assurances toutes études et tous éléments de nature statistique dont il dispose sur la sécurité routière.

4. Un comité mixte national composé des représentants de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, de la Direction du Trésor, des deux familles d'assurances signataires de la présente convention, sera chargé de veiller à la cohérence des différentes actions, d'en évaluer les résultats et éventuellement de mettre en place des comités mixtes départementaux.

Il se réunira au minimum deux fois par an et pourra, le cas échéant, s'adjoindre des experts désignés par ses membres. Il est convenu de fixer au Comité mixte national les missions suivantes :

- susciter le retour d'expériences des acteurs signataires de la convention, analyser ces expériences et rediffuser aux acteurs l'information utile.

- recenser pour chaque action (cible/domaine) les textes législatifs et réglementaires, ainsi que les éventuels référentiels ou recommandations et en informer régulièrement les acteurs signataires de la convention.

- déterminer les actions (cible/domaine) pour lesquelles il n'existe pas encore de référentiel ou de recommandation, et, si le besoin s'en fait sentir, mandater les acteurs compétents pour formuler des propositions au Comité.

- informer les préfets de l'objectif d'action (cible/domaine) défini dans la convention, de sorte que celui-ci soit repris dans les PDASR.

- si besoin est, commanditer ou participer à des études projetées par des organismes de référence.

A

5. Les associations professionnelles peuvent promouvoir en leur sein des actions collectives, le cas échéant en partenariat avec l'Etat (DSCR). Toute société d'assurance peut passer des conventions avec l'Etat (DSCR) concernant des actions de prévention. Les actions inscrites dans ces conventions particulières sont comptabilisées au titre de la présente convention.

6. La présente convention peut donner lieu, sur proposition du comité mixte national à des avenants.

7. La présente convention est conclue pour cinq ans à compter de la date de sa signature.

Fait à Paris le 1^{er} Juillet 1998

**Le Ministre de l'Équipement, des
Transports et du Logement**



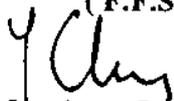
Jean-Claude GAYSSOT

**Le Ministre de l'Économie, des Finances
et de l'Industrie**



Dominique STRAUSS-KAHN

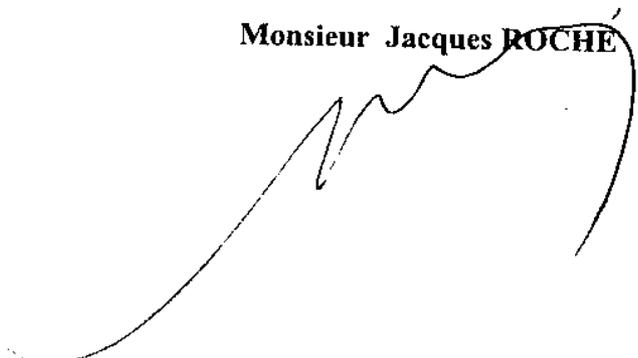
**Le Président de la Fédération Française
des Sociétés d'Assurances
(F.F.S.A)**



Monsieur Jean ARVIS

**Le Président du Groupement des Entreprises
Mutuelles d'Assurances (G.E.M.A.)**

Monsieur Jacques ROCHE



ANNEXE

Cibles	Comportement directement auprès des cibles ou par des prescripteurs (niveau de discours différents)*		Contrôles**		Recherche/Développement
	Formation	Sensibilisation	Personne	Véhicule	
Enfants <16 ans cyclistes et cyclomotoristes	Primaire - comportement du piéton Collège - comportement et équipement du cycliste - comportement et équipement du cyclomoteur (BSR) - comportement et équipement du passager	- sensibilisation pour sa sécurité propre - sensibilisation pour qu'il devienne prescripteur	Prescripteur (parents, éducateur), Sensibilisation des médecins, éducateurs, parents	Sensibilisation des enfants et des parents (par exemple frein du vélo, siège auto)	accidentologie des enfants par rapport à l'équipement et véhicule
AAC + conducteur <2 ans	- formation des accompagnateurs (AAC) - stage de perfectionnement conducteur novice	- sensibilisation à l'utilité de l'AAC - sensibilisation à la conduite apaisée - sensibilisation à l'effet de l'alcool, des médicaments, de la drogue, de l'état de santé - sensibilisation à l'environnement (météo, état de la route, de la circulation à moteur, port de la ceinture)	Etat physique, vue (direct et prescripteur)	Etat du véhicule, entretien régulier, utilisation journalière des contrôles automatiques, contrôle technique (direct et prescripteur)	

* Educateurs
 Direction de l'entreprise et/ou gestionnaire de flotte âgées)
 Média
 Association

** Parents
 Médecins (état physique, vue, conseils, auto-contrôle, sensibilisation aux médicaments, personnes
 Educateurs (tous conseils)
 Garagistes (état du véhicule, contrôles automatiques, contrôles réguliers)
 Contrôle technique, état du véhicule, contrôles réguliers
 Distributeurs, entretien des 2 roues, conseil auto-équipement, conseils d'utilisation
 Associations (drogue, état physique des personnes âgées)
 Direction de l'entreprise et/ou gestionnaire de flotte

Cibles	Comportement directement auprès des cibles ou par des prescripteurs (niveau de discours différents)		Contrôles		Recherche/Développement
	Formation	Sensibilisation	Personne	Véhicule	
Entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - formation des transporteurs - formation des salariés d'entreprises utilisant régulièrement leurs véhicules - formation des salariés d'entreprise utilisant occasionnellement leurs véhicules - formation des gestionnaires de parc, - formation des gestionnaires de ressources humaines 	<ul style="list-style-type: none"> - sensibilisation à la conduite apaisée - sensibilisation à l'effet de l'alcool, des médicaments, de la drogue, de l'état de santé - sensibilisation à l'environnement (météo, état de la route, de la circulation) - sensibilisation au port de la ceinture, à la non utilisation de téléphones mobiles non adaptés à la conduite - sensibilisation au coût professionnel d'un accident de la route 	état physique, vue (direct et prescripteur)	<ul style="list-style-type: none"> - entretien régulier, utilisation journalière des contrôles automatiques, - contrôles techniques (direct et prescripteur) 	<ul style="list-style-type: none"> - enquêtes et travaux statistiques sur les conditions de travail de professionnels du transport - étude économique de la prévention pour une entreprise
> 75 ans	<ul style="list-style-type: none"> - informations sur les modes de transports de remplacement - Comparaison entre le budget d'entretien automobile et le budget à consacrer aux autres moyens de transports 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation à l'effet des médicaments et de l'état de santé 	- Etat physique, vue, réflexes (direct et prescripteur)		<ul style="list-style-type: none"> - Etudes médicales sur les risques spécifiques de personnes âgées - Etude sociologique sur l'abandon de l'automobile et l'adoption de mode de transport de remplacement.

**RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION
ETAT-SOCIETES ET MUTUELLES D'ASSURANCES
EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 2

LE PROJET DE NOUVELLE CONVENTION

**CONVENTION DE PARTENARIAT
ETAT-ASSURANCES**

**POUR LA LUTTE
CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE**

PROJET

Entre

Le Premier Ministre, représentant l'Etat,

et

Monsieur Gérard DE LA MARTINIÈRE,
Président de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA),
au nom des sociétés d'assurances adhérentes de la FFSA,

Monsieur Jacques ROCHE
Président du Groupement des Entreprises Mutualistes d'Assurances (GEMA),
au nom des entreprises mutualistes d'assurances adhérentes du GEMA,

Il est convenu ce qui suit :

Exposé des motifs

Les sociétés et mutuelles d'assurances couvrant le risque automobile sont directement concernées, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

Ainsi ont été mises en place successivement, en 1995 et en 1998, deux conventions par lesquelles les compagnies d'assurances se sont engagées à affecter aux actions de prévention routière au moins 0,5% des cotisations de responsabilité automobile perçues. La deuxième convention, signée le 1er juillet 1998 pour cinq ans, est arrivée à son terme.

Par ailleurs, différentes chartes pluriannuelles ont été signées ces dernières années par la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière avec plusieurs sociétés d'assurances, membres de la FFSA ou du GEMA. Leur objectif est d'assurer la cohérence et le renforcement mutuel des actions de l'Etat et de celles des assureurs.

Le bilan de ces différentes actions, établi par les partenaires assureurs, fait apparaître :

1) une participation financière des compagnies et mutuelles d'assurances aux actions de sécurité routière répondant globalement à l'objectif quantitatif fixé, comme le montre le tableau suivant.

	Primes RC (Millions .)		Actions de Prévention (Millions .)		Taux (%)
	1997-2001	Moyenne annuelle	1998-2002	Moyenne annuelle	
FFSA	19 322	3 865	96,6	19,3	0,50 %
GEMA	10 074	2 015	68,5	13,7	0,68 %
Ensemble	29 396	5 880	165,1	33,0	0,56 %

Source FFSA/GEMA

2) Un bilan qualitatif intéressant, au travers notamment de quelques actions réalisées :

- **Envers les jeunes conducteurs**, par
 - . la conception et la diffusion de films et de différentes campagnes radio diffusées lors des nuits de fin de semaine,
 - . l'organisation et le financement des opérations « Capitaine de soirée » de La Prévention Routière permettant ainsi la diffusion du concept « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas »
 - . l'amélioration du continuum éducatif sur l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, au niveau du primaire et du collège, grâce à une démarche pédagogique adaptée aux lycéens,
 - . l'offre aux jeunes assurés de participer à des stages de perfectionnement postérieurs au permis de conduire,
- **Envers les salariés**, par
 - . la mise au point d'une technologie des plans de prévention des risques routiers en entreprises.
 - . la promotion de la mise en place de PPRR dans de nombreuses entreprises industrielles ou commerciales.
- **Envers les autres conducteurs**, par l'organisation et le financement :
 - . de stages post-permis,
 - . d'une opération d'apprentissage à la conduite apaisée et la passation du permis de conduire menée avec 60 auto-écoles dans quatre grandes villes de France
 - . d'une piste itinérante d'apprentissage aux deux-roues à moteur en partenariat avec la direction centrale des CRS

3) une lisibilité partielle de l'utilisation des fonds concernés et un déficit d'harmonisation des interventions des différents partenaires.

4) un essoufflement des procédures instituées pour le suivi des actions entreprises et la concertation sur leur évolution.

Les parties conviennent de la nécessité d'une relance des actions concertées entre les différents signataires, prenant en compte les nouveaux objectifs de la lutte contre l'insécurité routière fixés par le Gouvernement, à l'occasion des derniers Comités Interministériels de Sécurité Routière.

1. Les objectifs fondamentaux partagés de la politique nationale de sécurité routière

Le Président de la République a engagé une mobilisation nationale et souhaité un programme d'actions permettant une véritable rupture dans la lutte contre ce fléau inacceptable pour notre société.

Les orientations générales de cette politique sont clairement affirmées :

- . Accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour **changer les comportements et faire respecter la règle** :
 - par la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisé
 - par l'amélioration de la détection des infractions et le renforcement des sanctions des comportements dangereux
- . Agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs :
 - par un meilleur encadrement des conducteurs avec **l'instauration d'un permis probatoire pour les conducteurs novices et une évaluation médicale à la conduite pour les conducteurs,**
 - par la **prévention du risque routier** en mobilisant l'ensemble des partenaires impliqués et en développant de nouvelles approches.

Cette rupture souhaitée par le Gouvernement pour donner une nouvelle envergure à la lutte contre l'insécurité routière appelle l'engagement de l'ensemble du corps social (institutions, collectivités territoriales, entreprises et associations).

Les organismes professionnels du secteur des assurances couvrant le secteur automobile affirment leur volonté de s'associer pleinement dans leurs domaines d'intervention à la mise en œuvre de cette politique.

2. Engagements des sociétés d'assurances

2.1.0,5 % des cotisations affectées à des actions de prévention routière

Les sociétés et mutuelles d'assurances s'engagent à affecter annuellement aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile qu'elles perçoivent.

Les plans d'actions ou les actions pourront être conduits, soit directement par les sociétés elles-mêmes, soit dans le cadre d'actions collectives.

2.2. La moitié pour des objectifs prioritaires

L'Etat, la FFSA et le GEMA se mettent d'accord sur des objectifs prioritaires qui seront actualisés chaque année.

La part des actions répondant à ces objectifs prioritaires ne pourra être inférieure à la moitié des sommes globales consacrées à la prévention.

Les actions ou les plans d'actions répondant à ces objectifs seront, soit validés lors de leur présentation, soit reconnus lors de leur compte rendu par le comité mixte partenarial.

Pour l'année 2003, les objectifs prioritaires sont indiqués au point 3.2. Pour les années suivantes, le comité mixte partenarial, défini au point 5, les actualise chaque année.

3. Les domaines d'actions de sécurité routière visés par la présente convention

3.1. Domaines d'actions de la convention

Les domaines d'intervention des sociétés et mutuelles d'assurances concernés par la présente convention font l'objet de l'annexe 1.

3.2. Domaines d'actions prioritaires

Les domaines correspondant aux objectifs prioritaires d'intervention visés aux points 2.1 et 2.2 répondent aux conditions suivantes.

- a) **au titre des actions générales de sécurité routière, de la communication contre la violence routière, lutte contre l'excès de vitesse, contre l'alcool ou les drogues au volant, incitation au port de la ceinture de sécurité...**

Les actions générales de sécurité routière, appuyées sur une communication forte, continue, cohérente et coordonnée, sont essentielles pour mobiliser de façon durable la population et assurer la pérennité de la diminution du nombre d'accidents.

Les actions générales prévues et le plan de communication sur la sécurité routière seront présentés chaque année par l'Etat au comité mixte partenarial.

Dans le cadre des actions prioritaires, l'Etat, la FFSA, le GEMA, ou directement leurs membres, proposeront des actions complémentaires concertées et partenariales renforçant les campagnes nationales publiques: déclinaison des thèmes des campagnes pour en renforcer l'impact, achat d'espaces publicitaires auprès des grands médias nationaux ou régionaux, relais des campagnes institutionnelles dans les journaux internes des sociétés d'assurances ... Pour chaque intervention concertée, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, le partenariat avec les assureurs sera effectivement mentionné.

Cette coopération s'accompagnera de la recherche d'une meilleure harmonisation nationale et locale des interventions dans le domaine de la communication sur la sécurité routière entre l'Etat et les assureurs (FFSA et GEMA) et les associations partenaires (associations Prévention Routière et GEMA Prévention). La nouvelle organisation devra être opérationnelle début 2004.

La FFSA, le GEMA et leurs membres acceptent d'être les partenaires de l'Etat pour l'organisation en 2003 des assises départementales de la sécurité routière, qui se tiendront entre le 15 et le 22 octobre prochains. La FFSA, le GEMA, leurs membres et leurs associations partenaires participeront, y compris financièrement, en appui de l'action des Préfets, à l'organisation et à la communication décentralisée sur les assises départementales de la sécurité routière.

L'objectif des partenaires est que les assureurs participent à cette action à hauteur de 5 millions d'Euros.

Un compte-rendu des ces opérations comportant notamment les sommes apportées par les membres de la FFSA et du GEMA dans le cadre des objectifs prioritaires sera établi et présenté par la FFSA et le GEMA au comité mixte partenarial.

b) Au titre de l'accompagnement des nouvelles dispositions en matière de continuum éducatif et de mise en place du permis probatoire

La FFSA et le GEMA s'engagent à intervenir à trois niveaux :

- 1) dans le cadre du dispositif d'éducation routière mis en place pour les jeunes avant la période du permis de conduire (notamment APER, ASSR, ASR,) en contribuant, avec l'Etat et d'autres partenaires éventuels, à l'élaboration, à la diffusion et au suivi d'outils pédagogiques.

- 2) pour mieux encadrer les premières années de conduite, l'accompagnement visera en particulier deux cibles :
- les conducteurs encore non expérimentés, par des incitations financières pour qu'ils suivent une formation complémentaire pendant la période probatoire. Dans cette optique, un cahier des charges national de cette formation, validé par le comité mixte partenarial, sera défini.
 - les jeunes ayant été impliqués dans un accident de la route par des actions visant à leur apporter un soutien psychologique et à accompagner leur réinsertion dans le monde de la circulation routière.
- 3) enfin, pour les conducteurs plus expérimentés, en particulier les salariés des entreprises et les employés des secteurs commercial et artisanal qui sont amenés pour exercer leur profession ou pour leur trajet domicile-travail à conduire régulièrement, par l'encouragement auprès des employeurs à mettre en place des formations adaptées. Celles-ci pourront porter notamment sur l'évolution de la réglementation, les thèmes vitesse, prise de risque et comportements de transgression.

c) Au titre de l'accompagnement de l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite

Par la proximité auprès de leurs assurés, notamment lors de l'appel des cotisations, les sociétés d'assurances peuvent jouer un rôle majeur dans la communication et d'accompagnement des mesures décidées par le Gouvernement en matière de suivi des conditions d'aptitude médicale à la conduite, notamment pour les conducteurs âgés d'au moins 75 ans.

La FFSA et le GEMA s'engagent à encourager le conducteur senior à passer la visite médicale destinée à vérifier son aptitude à la conduite.

Cette information, première phase indispensable, sera également complétée par des actions de sensibilisation sur les situations de risques spécifiques rencontrées par cette catégorie de population (accidents en intersection notamment) et par l'organisation de stages appropriés.

Les assureurs s'impliqueront également dans la mise en œuvre de mesures alternatives à la conduite en liaison avec les différents acteurs concernés, notamment les collectivités territoriales.

3.3. Actualisation annuelle des priorités

Ces priorités seront réactualisées chaque année par le comité mixte partenarial.

3.4. Mise à disposition des statistiques disponibles par les assureurs

La FFSA et le GEMA s'engagent à mettre à la disposition de la Délégation interministérielle à la sécurité routière toutes études et tous éléments statistiques disponibles concernant la sinistralité sur la route. Par ailleurs, la FFSA et le GEMA rechercheront l'amélioration des données statistiques issues des assurances relatives à cette sinistralité.

4. Les engagements de l'Etat

4.1. Mobilisation des partenaires publics

L'Etat s'engage à mobiliser l'ensemble des ministères concernés dans la mise en œuvre des actions précédemment définies, notamment dans le cadre des travaux conduits au sein du Comité Interministériel à la Sécurité Routière (CISR) placé sous l'égide du Premier ministre, et qui se réunit tous les trimestres.

4.2. Associations sur le terrain des sociétés mutuelles d'assurances

L'Etat s'engage à associer les sociétés et mutuelles d'assurances, et leurs représentants, aux différentes politiques mises en œuvre tant au niveau national que local (sous l'égide du Préfet), notamment par la participation à l'élaboration et au suivi des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

4.3. Mobilisation des partenaires de la sécurité routière

L'Etat s'engage à inciter les différents partenaires de la sécurité routière (Caisse nationale d'assurance maladie CNAM, caisses régionales d'assurance maladie CRAM, acteurs économiques et associatifs) à soutenir la politique précédemment définie en participant aux actions visées au point 3.

5. Le comité mixte partenarial

5.1. Composition

Le comité mixte partenarial, présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière, est composé de 12 membres, répartis comme suit :

- 6 représentants de l'Etat désignés par le délégué interministériel à la sécurité routière ;
- 6 représentants des assureurs : 3 GEMA, 3 FFSA,

Il se réunira au minimum trois fois par an et pourra, le cas échéant, s'adjoindre des experts désignés par ses membres.

5.2. Rôle

Les missions confiées au comité mixte partenarial sont les suivantes :

- l'actualisation annuelle des objectifs prioritaires de la convention visés par le point 2 ;
- l'analyse des retours d'expérience des acteurs signataires de la présente convention ;
- le suivi de la cohérence des différentes actions, et évaluation des résultats ;
- l'information des Préfets des actions prioritaires définies, afin de permettre leur prise en compte dans les PDASR
- l'appel à projets pour des opérations innovantes ou exemplaires.

6. Le contrôle de l'exécution de la convention, des montants engagés et de leur utilisation

L'exécution de la présente convention sera contrôlée par le comité mixte partenarial, notamment au regard des montants engagés et de leur utilisation.

6.1. Bilan des actions conduites

Au niveau des actions collectives, un bilan annuel sera soumis au comité mixte partenarial, selon un format commun, par la FFSA et le GEMA.

Au niveau des actions individuelles, un bilan général des actions sera établi par chaque société ou mutuelle d'assurances, selon un format commun défini par le comité mixte partenarial.

6.2. Durée de la convention

La présente convention est conclue pour cinq ans à compter de la date de sa signature.

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CEDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45

**CONVENTION DE PARTENARIAT
ETAT-ASSURANCES**

**POUR LA LUTTE
CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE**

Entre

Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN
Premier ministre, représentant l'Etat,

et

Monsieur Gérard DE LA MARTINIÈRE,
Président de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA),
au nom des sociétés d'assurances adhérentes de la FFSA,

Monsieur Jacques ROCHE
Président du Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA),
au nom des entreprises mutuelles d'assurances adhérentes du GEMA,

Il est convenu ce qui suit :

Exposé des motifs

Les sociétés et mutuelles d'assurances couvrant le risque automobile sont directement concernées, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

Ainsi ont été mises en place successivement, en 1995 et en 1998, deux conventions par lesquelles les compagnies d'assurances se sont engagées à affecter aux actions de prévention routière au moins 0,5% des cotisations de responsabilité automobile perçues. La deuxième convention, signée le 1er juillet 1998 pour cinq ans, est arrivée à son terme.

Par ailleurs, différentes chartes pluriannuelles ont été signées ces dernières années par la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière avec plusieurs sociétés d'assurances, membres de la FFSA ou du GEMA. Leur objectif est d'assurer la cohérence et le renforcement mutuel des actions de l'Etat et de celles des assureurs.

Le bilan de ces différentes actions, établi par les partenaires assureurs, fait apparaître :

1) une participation financière des compagnies et mutuelles d'assurances aux actions de sécurité routière répondant globalement à l'objectif quantitatif fixé, comme le montre le tableau suivant :

	Primes RC (Millions €)		Actions de prévention (Millions €)	
	1997-2001	Moyenne annuelle	1998-2002	Moyenne annuelle
FFSA	21 307	4 261	96,6	19,3
GEMA	10 074	2 015	68,5	13,7
Ensemble	31 381	6 276	165,1	33,0

Source FFSA/GEMA

En moyenne sur ces cinq dernières années, les actions de prévention conduites par les assureurs représentent 0,53 % du montant des primes responsabilité civile automobile perçues.

2) un bilan qualitatif intéressant, au travers notamment de quelques actions réalisées.

- **Envers les jeunes conducteurs**, par :

- la conception et la diffusion de films et de différentes campagnes radio diffusées lors des nuits de fin de semaine ;
- l'organisation et le financement des opérations « Capitaine de soirée » de La Prévention Routière permettant ainsi la diffusion du concept « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » ;
- l'amélioration du continuum éducatif sur l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, au niveau du primaire et du collège, et grâce à une démarche pédagogique adaptée aux lycéens ;
- l'offre aux jeunes assurés de participer à des stages de perfectionnement postérieurs au permis de conduire.

- **Envers les salariés**, par :
 - la mise au point d'une méthodologie des plans de prévention des risques routiers (PPRR) en entreprise ;
 - la promotion de la mise en place de PPRR dans de nombreuses entreprises industrielles ou commerciales.
- **Envers les autres conducteurs**, par l'organisation et le financement :
 - de stages post-permis ;
 - d'une opération d'apprentissage à la conduite apaisée et à la passation du permis de conduire menée avec 60 auto-écoles dans quatre grandes villes de France ;
 - d'une piste itinérante d'apprentissage aux deux-roues à moteur en partenariat avec la direction centrale des CRS.

3) une lisibilité partielle de l'utilisation des fonds concernés et un déficit d'harmonisation des interventions des différents partenaires.

4) un essoufflement des procédures instituées pour le suivi des actions entreprises et la concertation sur leur évolution.

Les parties conviennent de la nécessité d'une relance des actions concertées entre les différents signataires, prenant en compte les nouveaux objectifs de la lutte contre l'insécurité routière fixés par le Gouvernement, à l'occasion des derniers Comités interministériels de la sécurité routière (CISR).

1. Les objectifs fondamentaux partagés de la politique nationale de sécurité routière

Le Président de la République a engagé une mobilisation nationale et souhaité un programme d'actions permettant une véritable rupture dans la lutte contre ce fléau inacceptable pour notre société.

Les orientations générales de cette politique sont clairement affirmées.

- Accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour **changer les comportements et faire respecter la règle par** :
 - la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisé ;
 - l'amélioration de la détection des infractions et le renforcement des sanctions des comportements dangereux.
- Agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs par :
 - un meilleur encadrement des conducteurs avec **l'instauration d'un permis probatoire pour les conducteurs novices et une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite** ;
 - la **prévention du risque routier** en mobilisant l'ensemble des partenaires impliqués et en développant de nouvelles approches.

Cette rupture, souhaitée par le Gouvernement pour donner une nouvelle envergure à la lutte contre l'insécurité routière, appelle l'engagement de l'ensemble du corps social (institutions, collectivités territoriales, entreprises et associations).

Les organismes professionnels du secteur des assurances couvrant le secteur automobile affirment leur volonté de s'associer pleinement dans leurs domaines d'intervention à la mise en œuvre de cette politique.

2. Engagements des sociétés d'assurances

2.1. Affectation de 0,5 % des cotisations à des actions de prévention routière

Les sociétés et mutuelles d'assurances s'engagent à affecter annuellement aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile qu'elles perçoivent.

Les plans d'actions ou les actions pourront être conduits, soit directement par les sociétés elles-mêmes, soit dans le cadre d'actions collectives.

2.2. La moitié pour des objectifs prioritaires

L'Etat, la FFSA et le GEMA se mettent d'accord sur des objectifs prioritaires qui seront actualisés chaque année.

La part des actions répondant à ces objectifs prioritaires ne pourra être inférieure à la moitié des sommes globales consacrées à la prévention.

Les actions ou les plans d'actions répondant à ces objectifs seront, soit validés lors de leur présentation, soit reconnus lors de leur compte rendu par le comité mixte partenarial défini au point 5.

Pour l'année 2003, les objectifs prioritaires sont indiqués au point 3.2. Pour les années suivantes, le comité mixte partenarial les actualise chaque année.

3. Les domaines d'actions de sécurité routière visés par la présente convention

3.1. Domaines d'actions de la convention

Les domaines d'intervention des sociétés et mutuelles d'assurances font l'objet de l'annexe à la présente convention.

3.2. Domaines d'actions prioritaires

Les domaines correspondant aux objectifs prioritaires d'intervention visés aux points 2.1 et 2.2 répondent aux conditions suivantes :

a) au titre des actions générales de sécurité routière, de la communication contre la violence routière, lutte contre l'excès de vitesse, contre l'alcool ou les drogues au volant, incitation au port de la ceinture de sécurité...

Les actions générales de sécurité routière, appuyées sur une communication forte, continue, cohérente et coordonnée, sont essentielles pour mobiliser de façon durable la population et assurer la pérennité de la diminution du nombre d'accidents.

Les actions générales prévues et le plan de communication sur la sécurité routière seront présentés chaque année par l'Etat au comité mixte partenarial.

Dans le cadre des actions prioritaires, l'Etat, la FFSA, le GEMA, ou directement leurs membres, proposeront des actions complémentaires concertées et partenariales renforçant les campagnes nationales publiques : déclinaison des thèmes des campagnes pour en renforcer l'impact, achat d'espaces publicitaires auprès des grands médias nationaux ou régionaux, opérations de communication de terrain, relais des campagnes institutionnelles dans les journaux internes des sociétés d'assurances ... Pour chaque intervention concertée, lorsqu'elle est sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, le partenariat avec les assureurs sera effectivement mentionné.

Cette coopération s'accompagnera de la recherche d'une meilleure harmonisation aux niveaux national et local des interventions dans le domaine de la communication sur la sécurité routière entre l'Etat et les assureurs (FFSA et GEMA) et les associations partenaires (associations Prévention Routière et GEMA Prévention). La nouvelle organisation devra être opérationnelle début 2004.

La FFSA, le GEMA et leurs membres acceptent d'être les partenaires de l'Etat pour l'organisation en 2003 des assises départementales de la sécurité routière, qui se tiendront entre les 15 et 22 octobre prochains. La FFSA, le GEMA, leurs membres et leurs associations partenaires participeront, y compris financièrement, en appui de l'action des Préfets, à l'organisation et à la communication décentralisées sur les assises départementales de la sécurité routière et aux actions menées dans les départements pendant la semaine de la sécurité routière.

Les partenaires estiment le besoin de participation des assureurs à cette action à hauteur de 5 millions d'Euros.

Un compte-rendu de ces opérations comportant notamment les sommes apportées par les membres de la FFSA et du GEMA dans le cadre des objectifs prioritaires sera établi et présenté par la FFSA et le GEMA au comité mixte partenarial.

b) au titre de l'accompagnement des nouvelles dispositions relatives à la mise en place du permis probatoire

La FFSA et le GEMA s'engagent à intervenir à trois niveaux :

- 1) pour mieux encadrer les premières années de conduite, l'accompagnement visera en particulier deux cibles :
 - les conducteurs encore non expérimentés, par des incitations financières pour qu'ils suivent une formation complémentaire pendant la période probatoire. Dans cette optique, un cahier des charges national de cette formation, validé par le comité mixte partenarial, sera défini.
 - les jeunes ayant été impliqués dans un accident de la route par des actions visant à leur apporter un soutien psychologique et à accompagner leur réinsertion dans le monde de la circulation routière.
- 2) dans le cadre du dispositif d'éducation routière mis en place pour les jeunes avant la période du permis de conduire (notamment APER, ASSR, ASR,) en contribuant, avec l'Etat et d'autres partenaires éventuels, à l'élaboration, à la diffusion et au suivi d'outils pédagogiques.
- 3) enfin, pour les conducteurs plus expérimentés (en particulier les salariés des entreprises et les employés des secteurs commercial et artisanal amenés pour exercer leur profession ou pour leur trajet domicile-travail à conduire régulièrement), par l'encouragement auprès des employeurs à mettre en place des formations dans le cadre de référentiels définis par les acteurs concernés (DISR/DSCR, FFSA, GEMA, CNAMTS). Celles-ci pourront porter notamment sur l'évolution de la réglementation, les thèmes vitesse, prise de risque et comportements de transgression.

c) au titre de l'accompagnement de l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite

Par la proximité auprès de leurs assurés, notamment lors de l'appel des cotisations, les sociétés d'assurances peuvent jouer un rôle majeur dans la communication et l'accompagnement des mesures décidées par le Gouvernement en matière de suivi des conditions d'aptitude médicale à la conduite, notamment pour les conducteurs âgés de plus de 75 ans.

La FFSA et le GEMA s'engagent à encourager le conducteur senior à passer la visite médicale destinée à vérifier son aptitude à la conduite.

Cette information, première phase indispensable, sera également complétée par des actions de sensibilisation sur les situations de risques spécifiques rencontrées par cette catégorie de population (accidents en intersection notamment) et par l'organisation de stages appropriés.

Les assureurs s'impliqueront également dans la mise en œuvre de mesures alternatives à la conduite en liaison avec les différents acteurs concernés, notamment les collectivités territoriales.

3.3. Actualisation annuelle des priorités

Ces priorités seront réactualisées chaque année par le comité mixte partenarial.

3.4. Mise à disposition des statistiques disponibles par les assureurs

La FFSA et le GEMA s'engagent à mettre à la disposition de la Délégation interministérielle à la sécurité routière toutes études et tous éléments statistiques disponibles concernant la sinistralité sur la route. Par ailleurs, la FFSA et le GEMA rechercheront l'amélioration des données statistiques issues des assurances relatives à cette sinistralité.

4. Les engagements de l'Etat

4.1. Mobilisation des partenaires publics

L'Etat s'engage à mobiliser l'ensemble des ministères concernés dans la mise en œuvre des actions précédemment définies, notamment dans le cadre des travaux conduits au sein du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) placé sous l'égide du Premier ministre, et qui se réunit tous les trimestres.

4.2. Implication locale des sociétés et mutuelles d'assurances

L'Etat s'engage à associer les sociétés et mutuelles d'assurances, et leurs représentants, aux différentes politiques mises en œuvre tant au niveau national que local (sous l'égide du Préfet), notamment par la participation à l'élaboration et au suivi des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

4.3. Mobilisation des partenaires de la sécurité routière

L'Etat s'engage à inciter les différents partenaires de la sécurité routière (Caisse nationale d'assurance maladie CNAMTS, caisses régionales d'assurance maladie CRAM, acteurs économiques et associatifs) à soutenir la politique précédemment définie en participant aux actions visées au point 3.

5. Le comité mixte partenarial

5.1. Composition

Le comité mixte partenarial, présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière, est composé de 12 membres, répartis comme suit :

- 6 représentants de l'Etat désignés par le délégué interministériel à la sécurité routière ;
- 6 représentants des assureurs : 3 GEMA, 3 FFSA.

Il se réunira au minimum trois fois par an et pourra, le cas échéant, s'adjoindre des experts désignés par ses membres.

5.2. Rôle

Les missions confiées au comité mixte partenarial sont les suivantes :

- l'actualisation annuelle des objectifs prioritaires de la convention visés par le point 2 ;
- l'analyse des retours d'expérience des acteurs signataires de la présente convention ;
- le suivi de la cohérence des différentes actions, et évaluation des résultats ;
- l'information des Préfets sur les objectifs prioritaires définis, afin de permettre leur prise en compte dans les PDASR ;
- l'appel à projets pour des opérations innovantes ou exemplaires.

6. Le contrôle de l'exécution de la convention, des montants engagés et de leur utilisation

L'exécution de la présente convention sera contrôlée par le comité mixte partenarial, notamment au regard des montants engagés et de leur utilisation.

6.1. Bilan des actions conduites

Au niveau des actions collectives, un bilan annuel sera soumis au comité mixte partenarial, selon un format commun, par la FFSA et le GEMA.

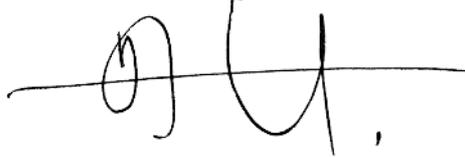
Au niveau des actions individuelles, un bilan général des actions sera établi par chaque société ou mutuelle d'assurances, selon un format commun défini par le comité mixte partenarial.

6.2. Durée de la convention

La présente convention est conclue pour cinq ans à compter de la date de sa signature.

Fait à Paris, le 9 juillet 2003

Le Premier ministre



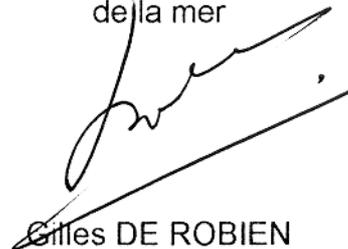
Jean-Pierre RAFFARIN

Le ministre de l'économie, des finances
et de l'industrie



Francis MER

Le ministre de l'équipement, des
transports, du logement, du tourisme et
de la mer



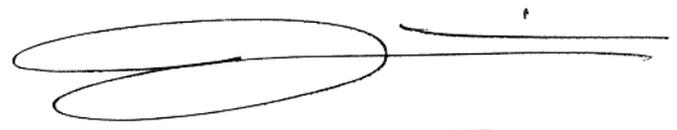
Gilles DE ROBIEN

Le Président de la Fédération française
des sociétés d'assurances
(F.F.S.A)



Gérard DE LA MARTINIÈRE

Par Le Président du Groupement
des entreprises mutuelles d'assurances
(G.E.M.A), Le vice-Président



Jacques ROCHE
Daniel HAVIS

ANNEXE A LA CONVENTION ETAT – ASSURANCES du 9 juillet 2003

CIBLES	Comportement auprès des cibles ou par des prescripteurs		Contrôles		Recherche/Développement
	Sensibilisation	Formation	Conducteur - Usager	Véhicule	
<p>Enfants < 16 ans Ecoliers Cyclistes Piétons Rollers, ...</p> <p>Cyclomotoristes</p>	<p>A une conduite responsable Pour sa sécurité propre Pour celle des autres</p>	<p>Primaire Comportement du piéton, du cycliste, pratique du roller, du skate, ...</p> <p>Collège Comportement et équipement du cycliste</p> <p>Comportement et équipement du cyclomoteur (BSR)</p> <p>Comportement et équipement du passager</p>	<p>Prescripteur (parents, éducateurs)</p> <p>Médecins, éducateurs, parents</p>	<p>Sensibilisation des enfants (frein du vélo) et parents (siège auto)</p>	<p>Accidentologie par rapport à l'équipement du véhicule utilisé</p>
<p>Conducteur au titre du permis probatoire</p> <p>Conducteur AAC</p>	<p>A une conduite responsable Aux risques d'invalidation du permis : Vitesse, alcool, ...</p> <p>A la conduite apaisée</p> <p>A l'effet de l'alcool, des médicaments, de la drogue, de l'état de santé</p> <p>A l'environnement (météo, état de la route, de la circulation à moteur, port de la ceinture)</p> <p>Aux usagers les plus vulnérables</p> <p>A l'utilité de l'AAC</p>	<p>Evaluation - Formation complémentaire pendant permis probatoire</p> <p>Accompagnateurs (AAC)</p>	<p>Etat de santé général</p>	<p>Etat du véhicule, entretien régulier, utilisation journalière des contrôles automatiques, contrôle technique (conducteur et prescripteur)</p>	<p>Modalités pédagogiques des formations complémentaires à la conduite dans les 1ères années</p>

ANNEXE A LA CONVENTION ETAT – ASSURANCES du 9 juillet 2003

CIBLES	Comportement auprès des cibles ou par des prescripteurs		Contrôles		Recherche/Développement
	Sensibilisation	Formation	Conducteur - Usager	Véhicule	
Motards	Aux usagers les plus vulnérables			Equipement sécurité des motards	Etude sur accidentologie des motards
Conducteur expérimenté	<p>A la conduite apaisée et au partage de la route</p> <p>A l'effet de l'alcool, des médicaments, de la drogue, de l'état de santé</p> <p>A l'environnement (météo, état de la route, de la circulation à moteur, port de la ceinture)</p>	<p>Evaluation - Formation complémentaire sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution réglementation - grandes causes d'accidentologie - transgression des règles 	Etat de santé général	Etat du véhicule, entretien régulier, utilisation journalière des contrôles automatiques, contrôle technique (conducteur et prescripteur)	
Salariés entreprise	<p>A la conduite apaisée et au partage de la route</p> <p>A l'effet de l'alcool, des médicaments, de la drogue, de l'état de santé</p> <p>A l'environnement (météo, état de la route, de la circulation à moteur, port de la ceinture)</p> <p>Au port de la ceinture, à la non utilisation de téléphone mobile non adapté à la conduite</p> <p>Au coût professionnel d'un accident de la route</p>	<p>Des transporteurs</p> <p>Des salariés utilisant régulièrement leurs véhicules</p> <p>Des salariés utilisant occasionnellement leurs véhicules</p> <p>Des gestionnaires de parc</p> <p>Des gestionnaires de ressources humaines</p>	Etat de santé général (médecine du travail)	Entretien régulier, utilisation journalière des contrôles automatiques, contrôles techniques (conducteur et prescripteur)	<p>Enquêtes et travaux statistiques sur les conditions de travail des professionnels de la route (notamment, du transport).</p> <p>Etude économique de la prévention en entreprise</p>

ANNEXE A LA CONVENTION ETAT – ASSURANCES du 9 juillet 2003

CIBLES	Comportement auprès des cibles ou par des prescripteurs		Contrôles		Recherche/Développement
	Sensibilisation	Formation	Conducteur - Usager	Véhicule	
<p>Conducteurs seniors</p> <p>Cas des 75 ans et plus</p>	<p>Au respect de la réglementation en matière d'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite</p> <p>A l'effet des médicaments et de l'état de santé</p>	<p>Formation sur les risques spécifiques à cette population (intersections, diminution de la vigilance, ...)</p> <p>Information sur les modes de transports de remplacement et les mesures alternatives à la conduite, notamment en lien avec les collectivités territoriales</p> <p>Comparaison entre le budget d'entretien automobile et le budget à consacrer aux autres moyens de transports</p>	<p>Etat de santé général (conducteur et prescripteur)</p> <p>Visites médicales (obligatoire et conseillée)</p>	<p>Adaptation des véhicules (boîte automatique, ...)</p>	<p>Alerte vis à vis de cette population en fonction de la sinistralité</p> <p>Etudes médicales sur les risques spécifiques de personnes âgées</p> <p>Etude sociologique sur l'abandon de l'automobile et l'adoption de modes de transport de remplacement</p>