



La ceinture de sécurité à l'arrière, un geste vital

***Nouvelle campagne de sensibilisation
et d'information de la Sécurité routière***

***Dossier de presse
24 mars 2005***

Sommaire du dossier de presse

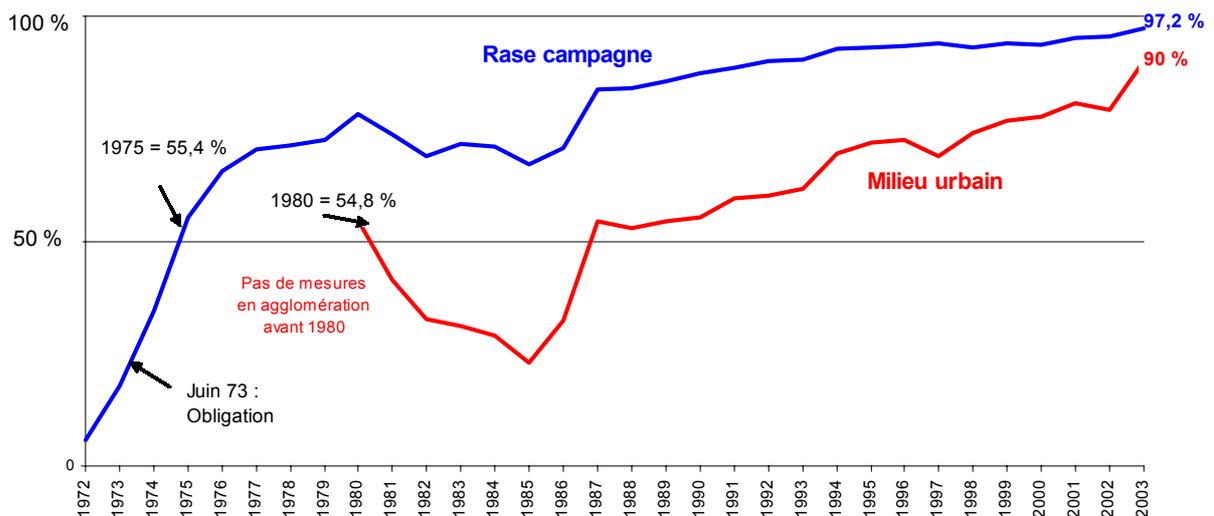
- I – La ceinture de sécurité :**
à l'avant, comme à l'arrière, une règle pour tous **p. 3**
- À l'avant, une évolution encourageante
 - À l'arrière, un bilan préoccupant
 - Des sanctions pénales pour une adoption généralisée
 - Vers une extension de la responsabilisation des conducteurs
- II – La ceinture de sécurité à l'arrière, un geste vital** **p. 6**
- Préjugés et idées reçues
 - Le risque d'éjection est bel et bien réel
 - Un siège avant qui se transforme en mur
 - Un passager qui devient un danger pour le conducteur et le passager avant
 - Le fonctionnement de la ceinture de sécurité
 - Généraliser la ceinture de sécurité à l'arrière pour sauver des vies
- III – De la responsabilité des adultes et des parents** **p. 10**
- Des chiffres qui restent douloureux
 - Des conséquences pour les parents
 - Les comportements dangereux à éviter
 - Une règle d'or : l'exemplarité
 - À chaque enfant, un dispositif adapté
- IV – Une nouvelle campagne de communication** **p. 14**
- Interpeller à travers une campagne TV « interactive »
 - Sensibiliser tous les publics à travers la radio
 - Une campagne d'affichage et internet auprès du grand public et des jeunes
- V – Des partenaires sur le terrain** **p. 15**
- Les fédérations de parents d'élèves et les préfetures mobilisées
 - Des entreprises « relais » auprès des usagers de la route
- VI – Annexes** **p. 16**
- Fiche technique, campagne Ceinture de sécurité à l'arrière 2005, spot TV
 - Fiche technique, campagne Ceinture de sécurité à l'arrière 2005, affichage
 - Fiche technique, campagne Ceinture de sécurité à l'arrière 2005, spots radio
 - Scripts de la campagne radio
 - Fiches des partenaires

La ceinture de sécurité : à l'avant, comme à l'arrière, une règle pour tous

Aujourd'hui, les Français ont majoritairement pris conscience de la nécessité de s'attacher à l'avant ; malheureusement, c'est encore loin d'être le cas pour la ceinture de sécurité à l'arrière. Sur autoroute par exemple, plus de 32% des passagers (enquête ASFA/ la Prévention routière, octobre 2004) ne sont toujours pas attaché à l'arrière d'un véhicule... Négligence ? Incompréhension du danger et de l'utilité de s'attacher ? Les pouvoirs publics se mobilisent et franchissent une nouvelle étape autour de la responsabilisation du conducteur.

Le port de la ceinture à l'avant : une évolution encourageante

Evolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2003
aux places avant des voitures de tourisme



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), février 2005.

Rendu obligatoire dès le 1^{er} juillet 1973 hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité à l'avant a mis près de 30 ans pour être massivement adopté par les Français en milieu urbain et rural. A ses débuts, son adoption fut rapide avec 55 % d'adhésion dès 1975, puis lente et progressive.

En 1985, le port de la ceinture n'est en effet appliqué que par 67 % des usagers de la route en rase campagne et 23 % en agglomération. Ils jugent cette règle contraignante et « oublie » de s'attacher.

En 1994, pour encourager cette pratique, les pouvoirs publics renforcent les mesures pénales en instaurant la perte d'un point du permis de conduire pour infraction à la règle. Cette mesure est efficace : le taux de port de la ceinture augmente alors immédiatement de plusieurs points notamment en agglomération. Le 1^{er} avril 2003, une nouvelle aggravation de la contravention liée au non-port de la ceinture passe de la 2^{ème} à la 4^{ème} classe avec la suppression de trois points. Elle vient illustrer les enjeux de cette mesure pour la Sécurité routière.

Aujourd'hui, les derniers chiffres publiés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) révèlent un port de la ceinture de sécurité à l'avant par 95 % des usagers de voitures de tourisme (dont 98 % sur autoroute et 96% sur les routes nationales). Malgré ces résultats, le non-port de la ceinture à l'avant reste l'un des principaux facteurs de mortalité dans près du tiers des accidents de la route. Le taux de mortalité des non-ceinturés est deux fois plus élevé que celui des ceinturés.

À l'arrière, un bilan préoccupant

Rendu obligatoire depuis 1990, le port de la ceinture à l'arrière est une des priorités de la Sécurité routière pour sauver des vies. D'autant que la spécificité de la ceinture à l'arrière recouvre le champ délicat et parfois très douloureux de la responsabilité du conducteur envers ses passagers, tout particulièrement de l'adulte envers ses enfants.

Pourtant, contrairement à l'avant, le port de la ceinture à l'arrière est loin d'être adopté par l'ensemble des Français. Domaine négligé par rapport aux progrès observés dans les attitudes et les comportements ces deux dernières années.

D'après une enquête ASFA / La Prévention routière datant d'octobre 2004 effectuée sur le réseau autoroutier,

- 68 % seulement des passagers sont attachés à l'arrière alors qu'ils sont 97 % à être attachés à l'avant. Ce faible pourcentage est constant depuis 3 ans (70 % en 2002).
- Ce chiffre baisse à 51 % lorsqu'il s'agit de s'attacher à la place arrière centrale.
- Il est à noter que seulement 77 % des enfants de moins de 10 ans sont attachés et parmi ces 77 % la moitié d'entre eux ne le seraient pas correctement. Or il faut rappeler qu'une ceinture mal réglée, des sièges mal attachés ou non adaptés à l'âge de l'enfant sont inefficaces en cas de choc. Ainsi 38 % des enfants ne seraient pas attachés de manière convenable sur autoroute.
- Enfin on constate que la ceinture à l'arrière est moins portée les jours de semaine (61 %) lors de déplacement à caractère professionnel que lors des déplacements en week-ends donc en famille (84 %).

Des sanctions pénales à l'arrière comme à l'avant pour une adoption généralisée

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire aux places avant et arrière des véhicules – Article R 412-1 du code de la route.

Depuis 2003, cette obligation s'étend :

- à tous les occupants des véhicules de transport de marchandise de plus de 3,5 tonnes équipés de ceinture ;
- à tous les occupants des véhicules de transport en commun de personnes, autocars équipés de ceintures.

Le non-port de la ceinture de sécurité aux places arrière comme aux places avant constitue une contravention de 4^{ème} classe (amende forfaitaire de 135 euros). Hormis quelques cas bien définis tels que l'exercice de certaines professions ou une morphologie manifestement inadaptée, seuls les détenteurs de certificats d'exemption sont dispensés du port de la ceinture (ces certificats sont délivrés par les médecins des commissions médicales départementales du permis de conduire).

Plus spécifiquement, le conducteur est également responsable du port de la ceinture ou d'un moyen de retenue adapté pour tous ses passagers âgés de moins de 13 ans – voir Article R 412-2 du code de la route.

Vers une extension de la responsabilité des conducteurs

Une nouvelle étape dans le code de la route

Lors du dernier comité interministériel de sécurité routière (CISR), en date du 24 janvier 2005, le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin a rappelé les axes de progrès pour l'année 2005 avec notamment la volonté forte des pouvoirs publics de consolider les mesures en cours et de renforcer la protection des jeunes adultes.

*A ce titre, une nouvelle mesure portant sur le port de la ceinture de sécurité a été décidée. La responsabilité du conducteur sera étendue à l'ensemble des passagers mineurs. **L'âge limite des enfants pour lesquels la non-utilisation d'un dispositif spécifique de retenue ou le non-port de la ceinture de sécurité entraîne la responsabilité du conducteur passera ainsi de 13 à 18 ans.** Le décret modifiant le Code la route est en cours de signature.*

Le conducteur dont les passagers ne respectent pas cette obligation sera passible d'une contravention de 4^{ème} classe (soit 135 € d'amende forfaitaire), sans retrait de point du permis de conduire.

La ceinture de sécurité à l'arrière, un geste vital

Les conducteurs et passagers ne perçoivent pas suffisamment les dangers liés au non-port de la ceinture à l'arrière. Ils imaginent, qu'en cas d'accident, la situation ne sera pas aussi dramatique qu'à l'avant. Pour contrer ces idées reçues, fausses et dangereuses, la Sécurité routière lance une grande campagne d'information par la preuve. Comprendre et estimer les risques encourus est en effet le meilleur moyen de prendre conscience de ses responsabilités envers soi-même et envers les autres.

Préjugés et idées reçues

Nombre d'usagers de la route croient encore qu'il est parfaitement inutile de s'attacher à l'arrière. N'étant pas à proximité immédiate du pare-brise, les passagers ne perçoivent pas spontanément le danger lié au non-port de la ceinture à l'arrière. Ces idées reçues les confortent dans des pratiques qui peuvent être mortelles ou les laisser lourdement handicapés.

Quelques idées reçues...

Idée reçue N°1 :

« A l'arrière, je suis protégé par le siège avant et je ne peux pas être éjecté du véhicule »

Idée reçue N°2 :

« En cas d'accident, je serai lesté par mon poids. Je fais 70 kg ! Je ne pourrai pas passer à l'avant »

Idée reçue N°3 :

« En cas d'accident, je pourrai toujours anticiper et me retenir aux poignées latérales »

Idée reçue N°4 :

« En ville, on ne dépasse pas les 50km/h. Il ne peut rien m'arriver, à l'arrière, à cette vitesse là. »

Idée reçue N°5 :

« Ce n'est pas sur le trajet de l'école, en 10mn, qu'il peut arriver quelque chose »

Idée reçue N°6 :

« Je ne peux pas laisser mes enfants tout le temps attachés sur autoroute, il faut qu'ils puissent se dégourdir ou dormir sur la banquette ».

Le risque d'éjection est bel et bien réel

Les passagers arrière risquent l'éjection du véhicule au même titre que les passagers avant : par le pare-brise avant, le pare-brise arrière ou les ouvertures latérales. Ce type d'accident entraîne dans la très grande majorité des cas la mort, des blessures nécessitant de lourdes opérations chirurgicales, voire des traumatismes et handicaps à vie.

*« Ne pas s'attacher à l'arrière, c'est prendre le risque d'être éjecté du véhicule ; l'éjection étant la première cause de mortalité ou de blessures graves, absolument irréversibles, que nous observons sur le terrain, parmi les accidentés de la route. »
Lieutenant Nicolas Nioche, commandant du peloton de gendarmerie d'autoroute de Saint-Arnoult.*

Un siège avant qui se transforme en mur

Au risque d'éjection, s'ajoute la projection contre le siège avant. Dans un choc à 50 km/h, il devient alors un véritable mur de béton sur lequel le passager arrière vient s'écraser.

*« [...] Le deuxième cas d'accidentologie le plus souvent observé en milieu hospitalier, est celui où la personne non ceinturée à l'arrière, est venue heurter le siège avant avec une force implacable. Les lésions sont alors crâniennes, rachidiennes avec risque de rester tétraplégique, ou liées aux organes (qui implosent). »
Docteur Philippe Denormandie, praticien-hospitalier à l'hôpital de Garches.*

Un passager qui devient un danger pour le conducteur et le passager avant

Dans un choc frontal, à 70 km/h, un adulte de 60 kg se transforme en un projectile de 1,8 tonne ! Sans protection, le corps du passager arrière risque d'être projeté contre celui du passager avant et de venir additionner toute sa force à celui-ci. La ceinture qui protège le passager avant subira alors une force décuplée et risque de rompre.

*« Lors d'un accident, 80 % des lésions des passagers avant sont majorées du fait qu'une personne à l'arrière n'était pas ceinturée, que ce soit un adulte ou un enfant. D'ailleurs, plus on est lourd et plus le risque de tuer les personnes à l'avant est important. »
Monsieur Jean-Yves Basseti, Fédération nationale des sapeurs-pompier.*

Le fonctionnement de la ceinture de sécurité

Dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel. Avec la ceinture de sécurité à l'arrière, le passager restera solidaire du véhicule. La ceinture est en effet conçue pour retenir, au niveau du thorax et du bassin, l'occupant qui est projeté à la vitesse du véhicule lors d'un choc. Résistant à des efforts de 2,5 à 3 tonnes, elle supporte les forces exercées dans les conditions normales d'utilisation qui sont de l'ordre de 600 à 700 kg et ne peut donc pas céder.

La ceinture combine plusieurs éléments complémentaires :

- La ceinture a trois points d'ancrage : ce dispositif permet d'améliorer le couplage entre le corps et le siège.
- L'enrouleur-bloqueur : support de la ceinture, il bloque son déroulement dès qu'on la tire trop violemment.
- Le prétendeur ou rétracteur de sangle : ce dispositif pyrotechnique tire la ceinture en arrière au moment du choc. Il rattrape ainsi le jeu éventuel entre le siège et le corps.
- Le limiteur d'effort : ce système intégré permet de rendre la ceinture moins rigide pour moins de contraintes sur le thorax.

Pour rassembler toutes les conditions de sécurité, la ceinture doit toujours être bien ajustée, afin que le corps reste solidaire du siège du véhicule en cas de choc. Les dispositifs visant à détendre la ceinture diminuent son efficacité et sont donc à proscrire.

Généraliser la ceinture de sécurité à l'arrière pour sauver des vies

Quels que soient les trajets effectués, leur durée et la vitesse adoptée, il faut attacher sa ceinture de sécurité à l'arrière et vérifier que les passagers l'ont bien attachée. Sous-estimer les risques encourus sur les trajets habituels et courts (pour déposer les enfants à l'école, aller faire les courses...) est une grave erreur. En effet, 74 % des victimes d'accidents de la route sont des victimes « locales », des piétons ou des occupants de véhicules immatriculés dans le département. Les trajets empruntés régulièrement peuvent conduire à une baisse de vigilance et le port de la ceinture à l'arrière peut être vite oublié.

De même, en ville, à une vitesse réduite, le danger reste présent. Un accident mortel sur trois a en effet lieu en agglomération. Les faibles vitesses de circulation poussent certains à croire qu'il est facile d'éviter l'accident et que si l'accident se produit, il ne sera pas grave. Dans des conditions difficiles de circulation (trafic ralenti, arrêts intermittents...), les passagers à l'arrière ont tendance à se détacher pour se détendre et se sentir plus à l'aise. Une fois le trafic rétabli, le passager oublie bien souvent de reboucler sa ceinture...

Au regard de l'analyse des accidents observés, grâce à ce geste simple de tous les jours, des vies pourraient être sauvées, des blessures et des traumatismes pourraient également être évités.



Plus qu'une règle, le port de la ceinture de sécurité à l'arrière doit devenir un réflexe pour tous.

Quelques chiffres d'accidentologie en 2003

Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, il y a eu 3 509 tués lors d'accidents de voitures de tourisme, parmi lesquels 1 personne tuée sur 5 ne portait pas la ceinture de sécurité.

Par ailleurs, 15 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, contre 2 % seulement des conducteurs ceinturés, soit 7,5 fois moins.

En 2003, si 100% des usagers de voiture de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité le nombre total de tués aurait pu être réduit de 10 % soit 572 personnes (745 en 2002)

De la responsabilité des adultes et des parents

Chaque année, les accidents de la route font encore de nombreuses victimes parmi les enfants et adolescents. En 2003, 210 enfants de moins de 14 ans ont été tués. Or, dans le cas spécifique de la ceinture de sécurité à l'arrière, le rôle des adultes et leur responsabilité en cas d'accident sont un élément majeur et incontournable.

Des chiffres qui restent douloureux

Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, 9 342 enfants de moins de 14 ans ont été victimes d'un accident de la route en 2003. Parmi eux, 9 132 ont été blessés dont 1290 blessés graves et 7 842 blessés légers. 45 % d'entre eux étaient passagers d'un véhicule.

Des conséquences pour les parents

En cas d'accident, cette responsabilité est lourde de conséquences, tant pénales que psychologiques. Qui peut en effet imaginer tuer ou blesser à vie son enfant par négligence ou par manque d'autorité ? Dans le cas où l'enfant non ceinturé à l'arrière décède, ce sont ses propres parents ou un adulte, proche de la famille, qui auront à assumer la responsabilité de sa mort.

Depuis 1990, le conducteur est responsable du port de la ceinture de sécurité ou d'un moyen de retenue adapté pour tous ses passagers âgés de moins de 13 ans ; demain, cette responsabilité sera étendue à tous les mineurs.

Les comportements dangereux à éviter

Éviter les comportements à risque, montrer l'exemple et rester ferme envers cette mesure pour les enfants et adolescents doit être une priorité pour chaque adulte. L'accident peut en effet survenir à tout moment, dans la vie de tous les jours et certains comportements nécessitent la plus grande autorité des parents. Quelques règles sont à respecter :

- **Ne pas laisser l'enfant s'allonger à l'arrière** : c'est une des pratiques les plus dangereuses et les plus courantes sur les longs trajets, à proscrire absolument ! En effet, même si un adulte est assis à ses côtés pour tenir sa tête sur ses genoux, l'enfant non attaché ne sera pas protégé en cas de choc. Un enfant de 20 kg, à une vitesse de 50 km/h se transforme en projectile d'une demi-tonne que l'adulte ne peut pas retenir.
- **Refuser à l'enfant de se mettre debout** sous prétexte qu'il ne supporte plus d'être assis. Debout, l'enfant sera tenté de venir plus facilement se placer entre

les deux sièges avant et s'exposera à l'éjection en cas de freinage brutal ou de choc. La solution reste de respecter les temps de pause (arrêt en moyenne toutes les deux heures) pour lui permettre de se dégourdir les jambes et de se détendre.

- **Ne jamais prendre un enfant en bas âge sur ses genoux** : à l'avant comme à l'arrière, en cas de choc, l'enfant risquerait d'être éjecté.
- **Ne jamais accepter que l'enfant se détache** : quelle qu'en soit la raison (colère, ennui ou fatigue) l'adulte ne doit pas accepter le non port de la ceinture à l'arrière.
- Enfin, toujours **vérifier que la ceinture de sécurité est bel et bien attachée** : si les enfants chahutent, s'ils sont plusieurs, ils risquent de détacher leur ceinture volontairement ou par inadvertance. Aux adultes de faire respecter le calme dans le véhicule et de vérifier que les enfants sont toujours parfaitement attachés.

Une règle d'or : l'exemplarité

Pour que les enfants ne contestent pas ces règles de vie au sein du véhicule, la Sécurité routière recommande aux parents de leur expliquer dès le plus jeune âge pourquoi il est important de porter la ceinture de sécurité et surtout de montrer l'exemple, en la portant eux-mêmes.

À chaque enfant, un dispositif adapté

Tous les enfants doivent être attachés avec un système de retenue adapté à leur âge, à leur taille ou à leur poids afin d'éviter que ces corps très fragiles ne soient éjectés du véhicule ou ne viennent heurter les éléments de l'habitacle.

Plus encore que pour les adultes, les traumatismes observés auprès des enfants accidentés, qui ne portaient pas la ceinture à l'arrière, sont profonds. Les blessures nécessitent souvent des interventions chirurgicales lourdes et répétées qui peuvent avoir des conséquences irrémédiables. Avant 2 ans, l'enfant est plus fragile dans la région du cou ; au-delà de 2 ans, il risque davantage une lésion au niveau de la boîte crânienne et à partir de 4 ans, l'abdomen est la partie du corps la plus souvent touchée.

Les différents dispositifs de siège pour les enfants

Pour tous les dispositifs présentés ci-dessous, il est fondamental de choisir un modèle homologué, de qualité et de suivre toutes les instructions d'installation.

Pour les bébés de la naissance à 13 kg, deux dispositifs au choix :

- Le lit nacelle pour les nourrissons : ce lit, fixé au véhicule grâce à des sangles montées aux points d'ancrage des ceintures arrière est équipé d'un filet de protection destiné à éviter l'éjection.
- Le porte-bébé dos à la route : fixé à l'arrière comme à l'avant à l'aide des ceintures de sécurité équipant le véhicule, ce système est recommandé pour une protection maximale de la tête, du cou, du thorax et de l'abdomen du bébé, en cas de choc frontal. Il permet de répartir tous les efforts de retenue de la coque du siège sur l'ensemble du corps.

Attention ! Il est impératif de désactiver l'airbag à l'avant. En cas de choc, l'airbag projeterait violemment le siège et le bébé contre le dossier du véhicule.

Pour les enfants de 9 à 18 kg :

Un siège doté d'un harnais (siège baquet) ou un siège avec tablette de protection (siège à réceptacle) conviennent à ce stade de développement de l'enfant qui peut tenir assis et résister aux forces qui le propulsent vers l'avant.

Pour les enfants de plus de 15 kg et jusqu'à 10 ans :

Le siège ou le coussin rehausseur correspondent au poids et à la taille de l'enfant jusqu'à ses dix ans. Il s'utilise en combinaison avec la ceinture arrière à trois points d'ancrage et ne doit en aucun cas être utilisé avec la ceinture ventrale. Ce dispositif rehausse l'enfant afin que la ceinture soit correctement ajustée sur son corps et qu'elle ne vienne pas s'appliquer sur le cou.

Le rehausseur avec dossier permet aux sangles de s'appuyer sur les parties solides du corps : l'épaule et le haut des cuisses. Il permet de réduire de 30% les risques de blessure grave.

(Source : comité des constructeurs français d'automobiles).

– IV –

Une nouvelle campagne de communication et d'information

La Sécurité routière fait du port de la ceinture de sécurité à l'arrière l'une de ses priorités pour l'année 2005. Une nouvelle campagne de communication vient contrer les idées reçues et rappeler à tous que ce geste est loin d'être un accessoire optionnel dont on peut se dispenser.

TV, radio, affichage, internet... tous les moyens sont mobilisés par la Sécurité routière pour convaincre, par des messages chocs, l'ensemble des usagers de la route qu'attacher leur ceinture à l'arrière est vital.

Interpeller à travers une campagne TV interactive

Le film publicitaire met en scène un groupe de quatre amis en voiture. Les personnages conversent entre eux, dans une situation de conduite tout à fait normale. Une *voix off* invite alors le public à chercher « ce qui a été oublié dans cette voiture », à travers cette scène de la vie courante. 20 secondes sont alors accordées au téléspectateur pour rechercher cet élément manquant. Au terme de ces vingt secondes, la voix demande « Vous avez trouvé ? » quand tout à coup, le choc survient, ébranlant le véhicule et projetant le passager arrière non ceinturé à travers le pare-brise.

« Attachez systématiquement votre ceinture de sécurité à l'arrière.
Sécurité routière, changeons ».

Ce film publicitaire inaugure un nouveau mode de communication, participatif et impliquant le public. Il propose une interactivité nouvelle : il ne s'agit plus seulement de réaliser une lecture « pré expliquée » de l'infraction mais bien davantage de faire réfléchir le spectateur, de l'inciter à identifier lui-même le risque et à rechercher la solution. Le film sera diffusé sur les principales chaînes hertziennes, du câble, des DOM et de Saint-Pierre-et-Miquelon pendant trois semaines, du 25 mars au 14 avril 2005.

Sensibiliser le public à travers la radio

Complément indispensable du spot TV, la campagne radio viendra contrer un certain nombre d'idées reçues encore trop récurrentes auprès du grand public liées au port de la ceinture de sécurité à l'arrière :

- un premier message de 30 secondes s'attaque ainsi au sentiment – largement partagé – d'être protégé par le siège avant en cas de choc ;
- un deuxième message évoque les conséquences réelles d'un accident pour un passager arrière non attaché : on ne meurt pas toujours écrasé contre le tableau

de bord ou l'un des sièges avant, mais on est souvent éjecté à l'extérieur de la voiture ;

- enfin, le troisième et dernier message radio, plus fort sur le plan émotionnel, met en scène la mort d'un enfant dont la ceinture n'était pas attachée.

Ces trois messages seront diffusés du 4 au 24 avril sur les principales stations de métropole, des DOM et de Saint-Pierre et Miquelon. Une diffusion spécifique aux heures de sortie d'école est programmée afin de toucher les parents qui vont chercher leurs enfants en voiture.

Une campagne d'affichage et internet en direction du grand public et des jeunes

Deux affiches seront diffusées dans le cadre de cette campagne :

- La première révèle comment un siège avant peut devenir meurtrier en cas de choc pour des passagers arrière non ceinturés, le siège avant se transformant alors en véritable « mur de briques ». Cette première affiche sera diffusée dans les principaux parkings des grandes villes françaises de plus de 200 000 habitants, via le réseau d'affichage Clear Channel (1 281 panneaux rétro éclairés).

- La seconde est plus spécifiquement destinée aux jeunes. Elle montre l'impact laissé par une tomate sur le siège avant d'une voiture et joue sur l'ambiguïté entre le jus de cette tomate écrasée et le sang. Cette seconde affiche sera diffusée via le réseau associatif et dans le cadre de différentes manifestations touchant le public jeune.

Internet viendra par ailleurs compléter la campagne média à travers des bannières et une rubrique événementielle spécifique. Des bannières publicitaires seront ainsi diffusées, du 25 mars au 17 avril, sur une sélection de sites permettant de toucher le grand public et les jeunes.

Ces bannières renverront sur une rubrique dédiée à la campagne « Ceinture », qui sera mise en avant sur le site de la Sécurité routière. Cette rubrique comprendra notamment des informations sur l'accidentologie, les risques et les conséquences traumatologiques liés au non-port de la ceinture à l'arrière, des conseils pratiques ainsi que la mise en ligne de la campagne.

Retrouvez tous les éléments de la campagne sur le site de la Sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr

Des partenaires sur le terrain

De nombreux partenaires viendront soutenir cette grande campagne d'information et de communication autour de la ceinture de sécurité à l'arrière. Établissements scolaires, institutions et entreprises relayeront sur le terrain les messages clés de la Sécurité routière.

Les fédérations de parents d'élèves mobilisées

La FCPE et la PEEP iront à la rencontre des enfants et de leurs parents tout au long du mois d'avril afin d'échanger avec eux, de les sensibiliser sur les risques liés au non-port de la ceinture et de répondre à toutes leurs questions. Le thème de la responsabilité parentale sera au centre de ces rencontres et des dépliants d'information de la Sécurité routière seront distribués à cette occasion. En complément, les associations de la PEEP sensibiliseront leurs adhérents à travers le magazine *La voix des parents* diffusé à 70 000 exemplaires et la FCPE relayera l'affiche de la campagne dans la *Revue des parents*.

Un partenariat événementiel avec les parkings Vinci

Dès le 24 mars, Vinci Park sera l'un des partenaires de la Sécurité routière dans le cadre de la campagne sur la ceinture à l'arrière. 26 parkings dans toute la France (Paris, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Nice, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Montpellier, Nancy, Nîmes, Orléans, Rouen, Saint-Étienne, Toulouse, Tours et Amiens), feront l'objet d'un habillage événementiel avec des messages de prévention : adhésivage des portes, caisses, guichets, barrières et bornes de sortie, autocollants au sol...

La mobilisation d'Europcar et de BP

Europcar et son réseau de location de voitures ainsi que les 510 stations-service BP seront également partenaires de la Sécurité routière et relayeront les messages de la campagne sur la ceinture auprès de leurs clients : diffusion de dépliants d'information, apposition d'affichettes de la campagne, autocollants...

Annexes

Fiche partenaires : les fédérations de parents d'élèves

A propos de la FCPE

Avec 330 000 adhérents, la FCPE, première fédération de parents d'élèves, est présente dans la plupart des établissements scolaires.

Ainsi, au sein des conseils d'école et des conseils d'administration des collèges et lycées, les élus FCPE défendent l'intérêt de vos enfants. Au total, ce sont 120 000 parents élus dans les conseils d'école et conseils d'administration.

La FCPE représente 100 associations départementales et extra-métropolitaines et des représentants dans les établissements français à l'étranger. Elle compte 20 000 conseils locaux (associations qui rassemblent les adhérents d'un établissement ou d'un groupe d'établissements).

La FCPE agit en particulier pour :

- la réussite et l'intégration sociale et professionnelle de tous les jeunes,
- le service public et laïc d'éducation,
- la gratuité,
- la place et le rôle des parents à l'école par la coéducation.

FCPE – 108/110 avenue Ledru-Rollin – 75544 Paris cedex 11

Pour nous contacter, téléphonez au 01 43 57 16 16, faxez vos questions au 01 43 57 40 78, consultez le site Internet www.fcpe.asso.fr

A propos de la PEEP

Première fédération à l'origine du mouvement des parents d'élèves, créée en 1926 par des parents pour des parents, et forte de ses associations regroupant 300 000 familles, la Fédération des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public (PEEP) agit en s'appuyant sur une mission commune (le progrès social et éducatif pour tous) et des valeurs partagées. La primauté éducative de la famille constitue une de ses valeurs : les parents, premiers éducateurs de leurs enfants, s'engagent à faire respecter leurs droits et devoirs et à les soutenir dans la construction de leur avenir. La PEEP, force de réflexion et de proposition, défend aussi son indépendance, la défense de l'école publique, l'intérêt de l'élève. Soucieuse des préoccupations des parents, la PEEP au travers de ses associations locales, départementales et régionales, réfléchit et s'engage sur de nombreux thèmes : orientation, sécurité routière, intégration des enfants en difficulté, enseignement des langues vivantes et des nouvelles technologies, rythmes scolaires...

Acteur de la communauté éducative, la PEEP initie des réflexions et des débats avec l'enquête l'Observatoire des parents d'élèves, conçoit de nombreux supports d'information (document, magazine, site Internet). Elle organise des conférences



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



(Journée Prévention Santé) et des concours (Grand Prix des Jeunes Lecteurs et des Jeunes Dessinateurs).

Reconnue d'utilité publique en 1962, la PEEP assure son rôle de représentation en étant le porte-parole de toutes les familles, de la maternelle à l'université et dans tous les secteurs d'enseignement (général, technologique, supérieur, agricole, apprentissage, établissements français à l'étranger...). Elle est un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics pour participer à la construction de l'école.

Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public

89 bd Berthier - 75847 Paris Cedex 17 - Tél. : 01 44 15 18 18 - Fax : 01 47 66 33 02

www.peep.asso.fr - E-mail : peep@peep.asso.fr

Fiche partenaires : les entreprises

A propos de Vinci Park

Créé en juin 2001 par VINCI, numéro un mondial des concessions, de la construction, et des services associés, VINCI Park regroupe l'ensemble des activités du groupe dans le secteur du stationnement et des services qui lui sont liés. Elle conçoit, finance et gère des infrastructures et équipements pour des collectivités publiques et des opérateurs privés. VINCI Park apporte une solution personnalisée aux problèmes des villes qui souhaitent concilier le respect de l'environnement et le dynamisme de l'activité des centres urbains.

Apposée progressivement dans tous les parcs exploités de son réseau, VINCI Park est une marque d'exigence, simple, claire et universelle. Elle se décline aujourd'hui dans 1 250 parcs de stationnement dans le monde et s'exprime par un état d'esprit : l'engagement des 5 100 collaborateurs du réseau qui oeuvrent dans une démarche volontaire de qualité et de services.

VINCI Park en quelques chiffres :

- N°1 mondial du stationnement concédé
- 1er exploitant européen de stationnement
- Présent dans 12 pays
- 800 000 places de stationnement gérées dans le monde
- 1 250 parcs de stationnement
- 485 millions € de CA en 2004
- 5 100 collaborateurs

VINCI Park en France :

- 140 millions de clients par an
- 60 000 abonnés et locataires
- 560 parcs de stationnement
- 164 villes
- 464 000 places gérées, dont 130 000 sur voirie

Contact presse Vinci Park : François Le Vert - Tél. 06 07 83 23 27 - www.vincipark.com

A propos d'Europcar

Fondée à Paris en 1949, Europcar est la plus importante compagnie internationale de location de véhicules d'origine européenne et N° 1 sur ce marché. La société possède aujourd'hui une flotte internationale de plus de 250 000 véhicules et un réseau de 2 803 agences.

Europcar et la Sécurité Routière :

Dès 1998, Europcar signait avec la Sécurité Routière une charte de bonne conduite. Depuis, l'implication du loueur dans cette démarche d'intérêt public n'a cessé de s'accroître. Avec plus de 2 millions de contrats signés par an en France dans ses



agences font d'Europcar un acteur incontournable dans cette démarche de prévention.

Europcar est heureux de s'associer à cette campagne et met à la disposition de la Sécurité Routière ses 450 agences réparties sur tout le territoire français.

Contact presse Europcar : Tél. 01.30.44.90.00 - www.europcar.fr

A propos de BP

La sécurité routière est au coeur des préoccupations de BP à travers le monde. L'un des engagements de BP contenus dans son code de conduite stipule comme objectif: "aucun accident, aucune blessure aux personnes et aucune atteinte à l'environnement". Depuis 2001, les engagements de BP France sont formalisés dans une charte signée avec la Direction à la Sécurité et Circulation Routières (DSCR) pour associer leurs actions en matière de sécurité routière. En trois ans, BP France a vu son nombre d'accidents de la route diminuer de 24%. Cette charte a été renouvelée en décembre 2004 avec la DSCR et la CNAM.

BP France a instauré un programme d'actions et de prévention volontariste :

- Avec son personnel à travers le programme "Destination Sécurité" comprenant :
 - l'instauration d'un code de bonne conduite "10 règles BP de la sécurité routière" interdisant notamment l'usage du téléphone portable au volant
 - un stage comportemental d'une journée et demie pour tout le personnel
- Avec ses transporteurs :
 - formation spécifique au transport de matières dangereuses et à la conduite préventive
 - mise en place des standards les plus stricts au monde en matière d'équipement des véhicules
- Avec le grand public :
 - diffusion d'informations sur la sécurité routière dans les sites et les stations-service BP

Contact presse BP France : Philippe Lambert - Tél. 01 34 22 46 24 - www.bp-france.fr