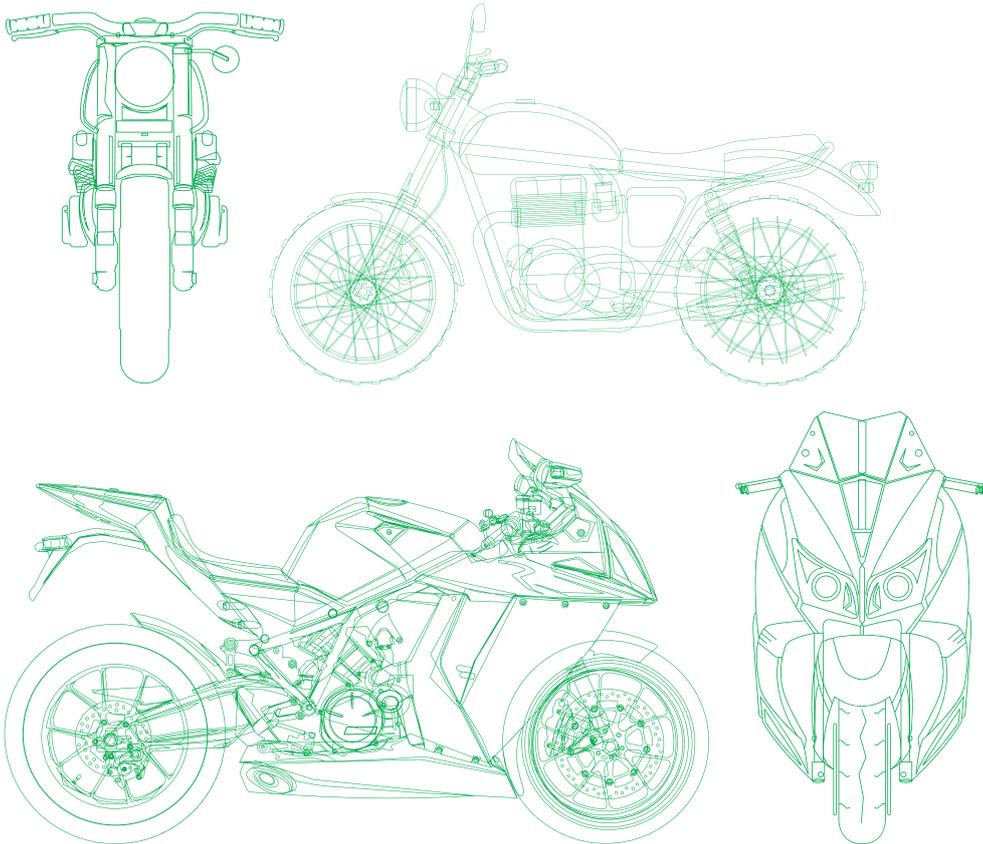


MONDIAL DE L'AUTO ET DE LA MOTO

2018



▲

AMV SENSIBILISE LES CONDUCTEURS
DEUX-ROUES AU PORT DE
LA DORSALE ET PREND DES
ENGAGEMENTS CONCRETS.



LE LEADER DE L'ASSURANCE DEUX- ROUES, AMV, ADRESSE UN MESSAGE FORT A TOUS LES CONDUCTEURS DE MOTOS ET DE SCOOTERS.

Une conférence de presse AMV s'est tenue le 3 octobre à 14h Hall 3 Stand C50 au Mondial de la Moto

Introduite par Franck ALLARD

Président fondateur d'AMV

Animée par David DUMAIN

Journaliste et ancien pilote moto

Avec l'intervention de :

Professeur Gérard SAILLANT

Président de l'ICM (Institut du Cerveau et de la Moelle épinière)

Stéphane PAULUS et Kévin SIMONATO

Président et Vice-Président de Handi Free Riders

Luc ALPHAND

Champion du monde de ski et vainqueur du Dakar

AMV, leader de l'assurance moto et scooter, a pris la parole par l'intermédiaire de son président fondateur, Franck Allard, lors d'une conférence de presse donnée au Mondial de l'Auto et de la Moto le 3 octobre. Accueillant pour l'occasion à ses côtés l'Institut du Cerveau et de la Moelle épinière (ICM), AMV a dévoilé la démarche unique dans laquelle il s'est lancé, afin de sensibiliser tous les conducteurs de deux-roues au port de la dorsale et de promouvoir une pratique responsable de la moto et du scooter.

La prévention est, en effet, l'affaire de tous; les motards plus aguerris comme les détenteurs du permis B (automobile) qui peuvent conduire un 125 cm3 après une formation de 7h. Pour AMV, cette démarche s'inscrit dans la droite lignée de son engagement historique en faveur de la moto et de ceux qui la pratiquent, sur tous les terrains.

Parce que le corps humain est en première ligne en cas d'accident, AMV a décidé :

- 1. d'offrir 800 dorsales à des possesseurs de deux-roues pendant le Mondial de la Moto**
- 2. de soutenir activement la recherche en reversant à l'Institut du Cerveau et de la Moelle Epinière (ICM) 10€ pour chaque contrat d'assurance signé sur le stand AMV pendant le Mondial.**
- 3. En 2019, AMV apportera également son soutien à l'association Handi Free Riders (HFR),** qui développe la pratique moto sur circuit pour pilotes paraplégiques,
- 4. et au team Lavillénie Mézard Dumain (LMD)** qui favorise l'éclosion de jeunes pilotes, forme à la conduite sur circuit et œuvre pour la sécurité routière à deux-roues.



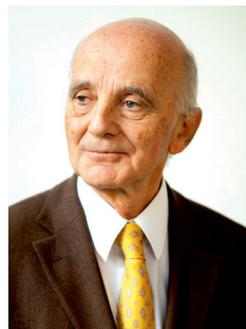


Président fondateur d'AMV
Franck Allard

Franck Allard, président fondateur d'AMV explique sa vision :

«Rouler à deux-roues, c'est faire le choix d'une certaine forme de liberté. Mais c'est aussi s'exposer à un risque de choc corporel dont les conséquences peuvent être extrêmement lourdes. Je ne crois pas que la liberté doive être à ce prix. Depuis 45 ans, chez AMV, nous nous engageons pour que la moto puisse se pratiquer sur tous les terrains et dans de bonnes conditions. Je crois qu'il est aujourd'hui de notre responsabilité de favoriser une prise de conscience collective sur la nécessité du port des équipements de sécurité, et notamment de la dorsale, pour que, progressivement, cela devienne un automatisme pour chaque personne qui roule en deux-roues. A titre personnel, j'ai toujours été très sensible à l'action du Professeur Saillant et de l'ICM et je suis fier de pouvoir les soutenir aujourd'hui.»

« Il est de notre responsabilité de favoriser une prise de conscience collective sur la nécessité du port des équipements de sécurité »

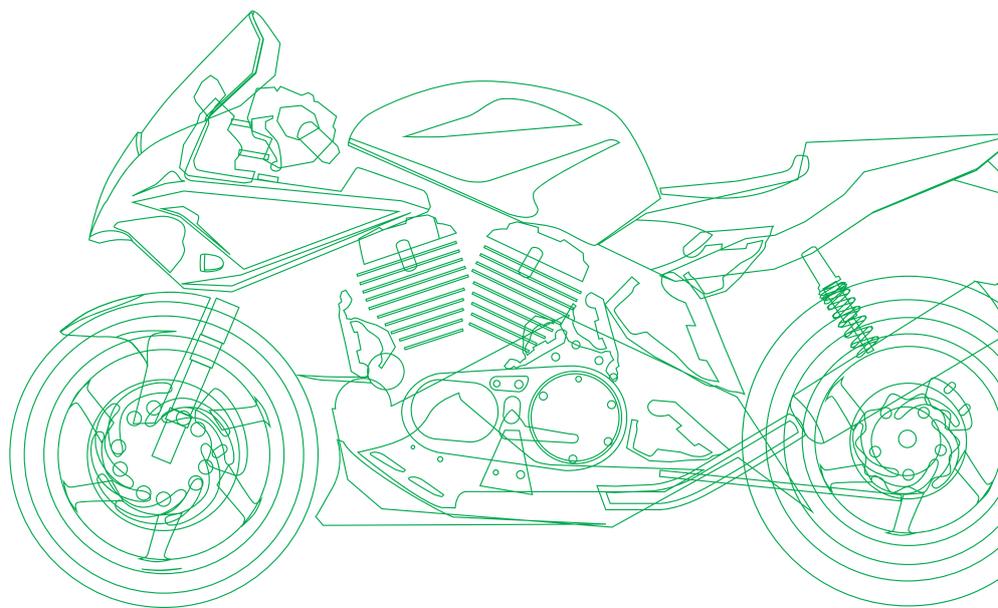


« Même si le risque zéro n'existe pas, il serait inconcevable de ne pas chercher à l'atteindre. »

Pr. Gérard Saillant, président de l'ICM revient sur la sécurité à deux-roues :

«Ce qui est important, c'est que la pratique de la moto reste un réel plaisir et que la prise de risque soit réduite à son maximum. Même si le risque zéro n'existe pas, il serait inconcevable de ne pas chercher à l'atteindre.»

Président de l'Institut du Cerveau et de la Moelle épinière (ICM)
Professeur **Gérard Saillant**



ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN HAUSSE

+7%

DE DÉCÈS DES
MOTOCYCLISTES
EN 2017 (VS2016).

Les derniers chiffres de la Sécurité Routière (2017) indiquent une remontée de l'accidentalité routière chez les motocyclistes, avec une hausse de 7% des décès par rapport à 2016. En tant que leader de l'assurance deux-roues, AMV désire sensibiliser les usagers au port des équipements de sécurité. En effet, lors d'un accident, les pilotes sont sujets à des lésions bien spécifiques liées à la configuration de leur véhicule **sans carrosserie ni ceinture de sécurité où le corps absorbe 100% du choc.**

21 FOIS

PLUS ÉLEVÉ
QUE POUR LES
OCCUPANTS DE
VÉHICULES DE
TOURISME.

LE CONSTAT DE L'ACCIDENTOLOGIE À DEUX-ROUES

Sur la base des chiffres 2016 (chiffres ONISR),
les deux-roues motorisés représentaient :



1,9%
DU TRAFIC



21,1%
DE LA MORTALITÉ



43%
DES BLESSÉS GRAVES

Le risque d'être tué pour un motocycliste ou un cyclomotoriste, conducteur ou passager, rapporté à sa part dans le trafic motorisé est 21 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme.

L'absence d'équipements de protection est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. On peut noter que 37% des usagers moto sont accidentés sur un trajet domicile-travail, un trajet connu, répétitif et plus court qu'un parcours loisir.

Par ailleurs, 38% des accidents mortels à deux-roues le sont sans implication d'un tiers. Enfin, l'analyse de procès-verbaux, révèle que dans 70% des accidents corporels impliquant une moto, c'est l'autre usager qui en est à l'origine, car dans la majorité des cas, il ne détecte pas la moto.

Souvent, ces conducteurs ont confiance dans leur comportement comme dans leur analyse de la situation et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent; ils ne tiennent pas assez compte de leur vulnérabilité et du fait qu'ils sont moins visibles que les autres.

AMV APPELLE À LA PRISE DE CONSCIENCE

Même si les motards sont de plus en plus nombreux à porter des blousons munis de coques de protection, trop rares sont ceux qui portent des protections dorsales, qui protègent pourtant considérablement la colonne vertébrale en cas de chute. Parce que la moto doit rester une passion, l'ensemble de la communauté deux-roues doit prendre conscience de l'importance des équipements de sécurité pour rouler sereinement.



A ce titre, AMV a souhaité à l'occasion du Mondial de la Moto et de l'Auto, sensibiliser les usagers au port de la dorsale et offrira 800 dorsales Allshot lors de ce rendez-vous incontournable sur son stand.



Sur son stand, pendant toute la durée du salon, AMV offrira 800 dorsales Allshot à des possesseurs de deux-roues, par l'intermédiaire d'un jeu.

Cette coque dorsale de Niveau 2 sous forme de gilet, absorbe les chocs et se porte sous une veste ou un blouson. Elle ne durcit pas au froid, couvre les vertèbres lombaires et dispose d'une mémoire de forme.



Protection Dorsale Niveau 2 Knox



Aéré



Absorbe les chocs



Souple



Testé à -20°



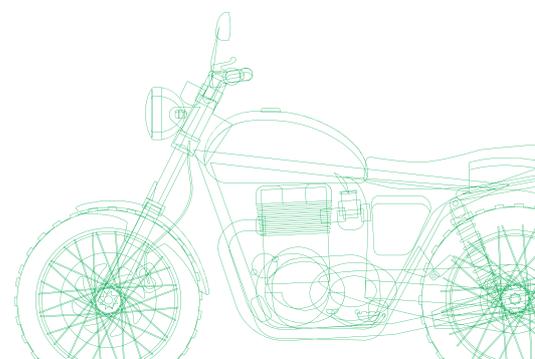
Testé à +40°



Mesh 3D respirant

ROULER AVEC UNE DORSALE EST INDISPENSABLE !

Beaucoup de vêtements en cuir sont évolutifs et constituent une armure absorbant l'énergie des chocs. Ces équipements doivent répondre aux normes européennes CE : EN 1621-1:2007 et EN 1621-2:2003. La protection dorsale fait partie depuis 1991 de l'équipement homologué FFM, obligatoire pour pouvoir rouler sur circuit, mais elle n'est pas encore entrée dans les mœurs pour la pratique quotidienne du deux-roues. C'est pourtant l'unique protection contre les lésions de la colonne vertébrale. La « *coque dorsale* » Niveau 2, protège des cervicales au coccyx en longueur, et jusqu'aux omoplates en largeur. « **Cette protection primordiale reste pourtant un des parents pauvres de l'équipement motard**, les blousons coqués équipés de protection complète n'incluant que des dorsales niveau 1 » explique Jean-Marc Ferret, Président d'Allshot.



LA DORSALE PROTÈGE LA MOELLE ÉPINIÈRE

Explications du Professeur Saillant, président de l'ICM

Le Professeur Gérard Saillant, est chirurgien et fut chef du service de chirurgie orthopédique et traumatologique du CHU la Pitié-Salpêtrière, président du conseil scientifique de la caisse nationale de solidarité pour l'autonomie et président-délégué de l'Institut FIA, organe de la Fédération Internationale Automobile. Il est également un spécialiste de la médecine sportive.

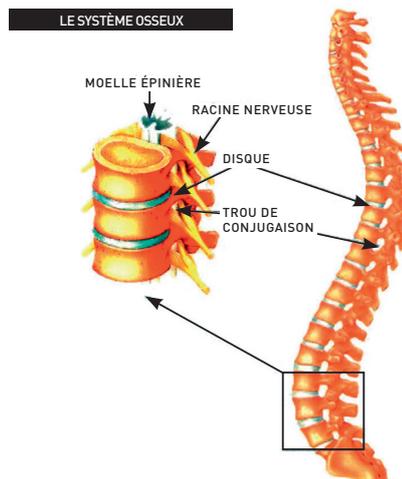
Le Professeur Saillant a pris part à cette conférence de sensibilisation sur le stand AMV du Mondial de la Moto, en qualité de président et membre fondateur de l'ICM.

AMV soutiendra la recherche de l'ICM en reversant 10€ sur chacun des contrats d'assurance souscrits sur le salon, pour l'aider à poursuivre ses travaux destinés à mettre au point des traitements pour les lésions du système nerveux.

Chaque année en France, plus de 1.000 personnes (500.000 dans le monde) sont victimes d'un traumatisme de la colonne vertébrale. **La protection dorsale a pour objectif de couvrir la colonne vertébrale de sorte que les chocs puissent être amortis.**

L'axe dorsal se compose de structures osseuses, les vertèbres, et cartilagineuses, les disques intervertébraux, protégeant le canal rachidien. Les disques se situent entre les vertèbres et jouent un rôle d'amortisseurs qui atténuent les conséquences et la propagation des ondes de choc d'une vertèbre à l'autre, qui, selon l'intensité, pourraient provoquer des fissures ou fractures osseuses. Le canal rachidien est, lui, composé de la moelle épinière qui regroupe tous les neurones moteurs et sensitifs, qui partent ou arrivent au cerveau, et du liquide céphalo-rachidien, qui entoure la moelle et joue aussi un rôle d'amortisseur de choc.

La moelle épinière constitue, avec le cerveau, le système nerveux central. Elle fait l'intermédiaire entre le cerveau et les organes périphériques, en particulier les muscles. A chaque étage vertébral



sortent ou entrent les racines nerveuses, qui permettent aux informations sensorielles d'atteindre le cerveau, comme, par exemple, la sensation de brûlure, et aux informations motrices de gagner la périphérie, comme, par exemple, les ordres cérébraux requis pour bouger les doigts.

En cas de choc violent, il peut y avoir différentes conséquences au niveau du rachis.

1 . On peut observer **une fracture vertébrale**, les disques intervertébraux étant insuffisants pour amortir l'onde de choc. On parle de pathologies mécaniques ou ostéo-articulaires.

Dans ce cas, le traitement consiste souvent en une intervention chirurgicale visant à stabiliser la structure osseuse des vertèbres par des moyens mécaniques.

Dans de nombreux cas de traumatismes dorsaux, la fracture vertébrale s'accompagne d'une lésion des racines nerveuses ou de la moelle épinière elle-même.

2 . On peut aussi observer **une compression médullaire**, situation dans laquelle le canal rachidien est comprimé par un déplacement de la vertèbre, limitant la circulation du liquide céphalo-rachidien et entraînant une diminution d'efficacité de la transmission des informations du cerveau vers la périphérie et inversement.

Ces cas de compression doivent être rapidement pris en charge après le choc par intervention chirurgicale pour libérer le canal. Les conséquences sont alors limitées dans la durée, le temps que la circulation du liquide céphalo-rachidien soit rétabli et que l'œdème de la moelle lié au choc soit résorbé.

Parfois, une fracture de vertèbre peut aussi entraîner des lésions médullaires beaucoup plus graves et irréversibles. →

→ Si lors du choc, seule une racine nerveuse est sectionnée, la conséquence sera localisée. Prenons l'exemple des racines sortant et entrant au niveau de la 7ème vertèbre cervicale, les conséquences de section de cette racine seront une perte de sensibilité de la face postérieure de l'avant-bras et une incapacité à étendre le coude, le poignet et les doigts.

3 . Dans les cas les plus graves, **la moelle épinière, elle-même, peut être partiellement ou totalement sectionnée** entraînant une paralysie due à une interruption du passage des informations entre le cerveau et les muscles. Plus la moelle épinière est sectionnée ou lésée haut, plus la paralysie est importante. On parle de tétraplégie, c'est-à-dire une paralysie et une insensibilité des 4 membres, si la section médullaire s'est produite au niveau cervical ou de paraplégie, une paralysie avec perte de sensibilité des membres inférieurs, si la lésion se trouve au niveau des dorsales ou des lombaires.

Les protections dorsales renforcent le rôle d'amortisseur des disques intervertébraux et du liquide céphalorachidien **en absorbant en partie les chocs, limitant ainsi les risques de fracture et de déplacement** vers le canal médullaire. Au cours des 20 dernières années, malgré une recherche très active, il n'y a encore à ce jour aucun traitement efficace de réparation de la moelle épinière.

IL EST DONC INDISPENSABLE
DE PRENDRE TOUTES LES
PRÉCAUTIONS NÉCESSAIRES POUR
LA PRÉSERVER ET LA PROTÉGER.



L'ESPOIR PORTÉ PAR L'ICM

Les recherches menées à l'ICM dans ce domaine portent sur une **meilleure connaissance des réseaux de neurones moteurs responsables du mouvement** dans un premier temps, **puis, sur le développement de stimulation spécifique de ces neurones** qui permettrait de mimer la commande cérébrale manquante.

Le concept repose sur l'hypothèse selon laquelle la moelle posséderait par elle-même des mécanismes automatiques de commande du mouvement.

Une équipe de recherche a d'ores et déjà identifié des neurones mécano-sensoriels logés dans la moelle épinière dont la stimulation déclenche le mouvement, indépendamment du contrôle du cerveau. Ces neurones sensoriels perçoivent la tension musculaire et transmettent des informations directement aux neurones moteurs responsables de la contraction musculaire.

D'autres études portent sur la **stimulation électrique** des faisceaux ascendants et descendants de neurones **de la moelle en dessous de la lésion**.

A PROPOS DE L'ICM

L'ICM, l'Institut du Cerveau et de la Moelle épinière, est un Institut de recherche médicale et scientifique situé au cœur de l'Hôpital de la Pitié-Salpêtrière avec 28 équipes de recherche, 700 chercheurs.

L'ICM développe des projets scientifiques de pointe avec deux objectifs :

01 . COMPRENDRE LE FONCTIONNEMENT DU CERVEAU

02 . PERMETTRE LA MISE AU POINT RAPIDE DE TRAITEMENTS POUR LES LÉSIONS DU SYSTÈME NERVEUX AFIN DE LES APPLIQUER AUX PATIENTS DANS LES MEILLEURS DÉLAIS.

TROIS TÉMOIGNAGES DÉCISIFS

La protection dorsale n'est pas obligatoire mais elle est indispensable ! Les témoignages de Luc Alphand, David Dumain ou des créateurs de Handi Free Riders, Stéphane Paulus et Kévin Simonato, ont mis en lumière, par leurs déclarations respectives pendant la conférence, l'importance de ne jamais faillir à cet équipement.

Luc Alphand : *Sur route.*

Victime d'un grave accident en 2009, lors d'une course en Auvergne. Il se fracture 3 vertèbres avec luxation. Il perd une partie de sa sensibilité dans les bras et les jambes. Grâce à une lourde intervention chirurgicale, il récupère l'intégralité de sa sensibilité et ne garde aucune séquelle grave de son accident. Luc Alphand est un sportif de haut niveau : vainqueur de la coupe du monde de ski, il demeure un pilote accompli et désormais doublement engagé, dans ses passions comme pour l'équipement de sécurité nécessaire à la pratique de la moto telle que la dorsale.

David Dumain : *Sur piste.*

David en tant que journaliste s'intéressait pour un reportage aux protections cervicales. A ce titre, une société lui avait envoyé pour étude un collier pour cervicales. Or, aux 24h du Mans où David concourrait, il a préféré ne pas être encombré pour son 1er relais, et a remis à plus tard le port de cette protection. Il chuta à 230km/heure et se brisa la cervicale C1 ; cet accident aurait pu lui coûter la vie. David a passé ensuite plusieurs mois en fauteuil roulant puis muni d'un corset.

Kévin Simonato : *Sur le trajet domicile-travail.*

Ce matin-là, Kévin rejoint, en deux-roues comme toujours, sa caserne pour prendre sa garde chez les sapeurs pompiers. Quelques jours auparavant, le pompier qu'il était, très au fait des risques et de la nécessité des équipements de sécurité à deux-roues, avait prêté sa dorsale à un ami, qui s'apprêtait à faire une séance de roulage sur circuit. A 50km/h dans le centre de Clamart, un véhicule le percute, il chute et devient paraplégique. Après 20 jours d'hospitalisation, il rentre en rééducation et rencontre lors de l'une de ses visites, Stéphane Paulus. Les deux hommes sympathisent et décident de créer ensemble Handi Free Riders. Une aventure qui sortira Kévin de sa torpeur. Depuis 2 ans, ils ont permis ensemble à 15 personnes de reprendre le guidon d'une moto sur circuit.



L'ASSOCIATION HFR

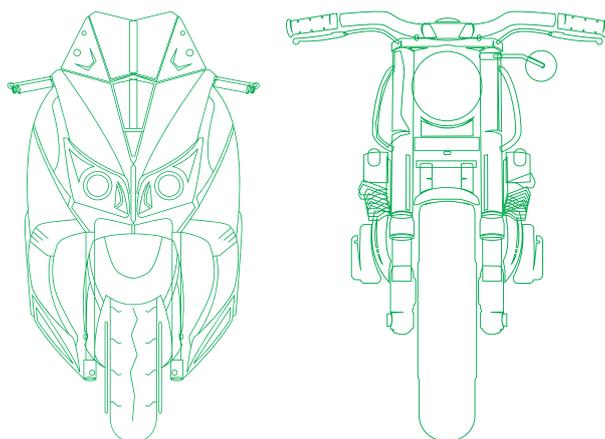
HFR est une association créée par Stéphane Paulus et Kévin Simonato tous deux touchés par des accidents de moto. Cette association, née de l'engagement de ces deux hommes en 2014, a pour but de faire remonter d'anciens motards handicapés sur des motos de piste. Handi Free Riders est composée de 100 adhérents dont 18 pilotes handicapés. Engagés, ils ouvrent la voie à d'autres accidentés de la route, les aidant à retrouver le plaisir de rouler ensemble et vont jusqu'à organiser le championnat de France et la coupe internationale Handi Sport. « HFR, c'est une vraie reconnaissance pour les pilotes. Notre histoire nous amène à témoigner de l'importance de la dorsale avec laquelle nous aurions traversé nos accidents différemment; mais nous témoignons aujourd'hui de l'importance de renouer avec notre passion afin de retrouver le goût de la vie » explique Stéphane Paulus. Fort de ces déclarations et de cet amour inconditionnel pour la pratique de la moto, AMV a décidé de s'associer et de devenir partenaire du Team HFR à partir de 2019.

« l'importance de la dorsale avec laquelle nous aurions traversé nos accidents différemment »

Renseignements
<http://www.team-hfr.fr/>



Les principales mesures pour la sécurité des usagers de deux-roues motorisés



Plusieurs mesures ont été prises pour endiguer le nombre trop important de décès et blessés en deux-roues.

1973

- Port du casque obligatoire pour les deux-roues de + 125cc (en et hors agglomération)
- Port du casque obligatoire pour les 125cc hors agglomération uniquement

1976

- Port du casque obligatoire pour les 125cc en agglomération également
- Obligation de rouler avec les feux de croisements pour les + 125cc

1980

- Port du casque obligatoire pour les cyclomoteurs

1996

- Instauration du BSR (Brevet de Sécurité Routière) pour les jeunes de plus de 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur

2007

- Obligation de rouler avec les feux de croisement pour les 125cc et cyclomoteurs

2013

- Le port de vêtements «moto» (blouson, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes) sont obligatoires lors du passage du permis A

2016

- Permis A2 : la puissance est limitée à 35Kw pendant 2 ans avant d'accéder au permis A1
- Détention d'un gilet de haute visibilité en cas d'arrêt d'urgence
- Port de gants obligatoire pour le conducteur et le passager

À PROPOS D'AMV

AMV est créé en 1974 par Franck Allard, sous le nom d'Assurance Moto Verte, afin d'apporter une solution d'assurance au juste prix correspondant à la réalité des risques de la pratique de la moto. En effet, face aux solutions d'assurance rigides existantes ne faisant aucune distinction entre les différents usages (ex : moto de route et tout terrain), AMV a développé des garanties et des tarifs personnalisés grâce à une segmentation intégrant de multiples critères. Aujourd'hui, AMV est le leader de l'assurance spécialisée deux-roues et propose également une gamme complète de contrats d'assurance : auto et moto de collection, auto, 4X4, camping-car, scooter des mers et multirisques habitation. L'acquisition en 2011 de Légende Assurance a permis à AMV de développer une offre spécifique, parfaitement adaptée aux usages des collectionneurs de motos et autos anciennes. Les équipes du service dédié à AMV Légende prennent un soin tout particulier à répondre aux besoins de cette clientèle exigeante. AMV est également présent en Espagne depuis 2003 et en Argentine depuis 2013. AMV est une filiale du groupe Filhet-Allard : 6^{ème} courtier d'assurance en France avec plus de 1.200 collaborateurs. CA de 190M€ en 2017, en croissance de près de 50% en 5 ans.

