association PRÉVENTION ROUTIÈRE

ZÉRØ ENFANT TUÉ
ZERØ CHILDREN KILLED

SUR NOS ROUTES
ON OUR ROADS

Livre blanc

#SigneLeManifeste

Sommaire

Un enfant victime toutes les deux heures 3
Zones 30 km/h 5
Bandes réfléchissantes 7
Système anticollision 9
Siège auto 11
Ligne d'arrêt au passage piéton 13
Nos actions 15
L'association Prévention Routière 17

Summary

A child victim of the road every two hours 4
30 km/h Zones 6
Reflective strips 8
Avoidance Collision System 10
Child car seats 12
Advanced stop line at pedestrian crossings 14
Our activity 16
The French Association Prévention Routière 18

www.livreblanc.preventionroutiere.asso.fr

Un enfant victime toutes les deux heures

En finir avec la fatalité !

Entre 0 et 12 ans, la vulnérabilité des enfants est criante : en 2015, 75 ont perdu la vie et 4058 ont été blessés lors d'accidents de la circulation (France métropolitaine). Ainsi, dans l'Hexagone, toutes les 2 heures, un enfant est victime de la route. Un constat alarmant comparé à la situation de nos voisins irlandais, suédois, hollandais, suisses ou britanniques où l'on déplore, sur cette tranche d'âge, 2 à 4 fois moins d'accidents mortels. Dans le détail, les petits Français sont surtout victimes d'accidents en tant que passagers d'automobile (81 % des tués et 50 % des blessés), et en tant que piétons (16 % des tués et 44 % des blessés). Ces statistiques sont d'autant plus insupportables que, de manière générale, elles se répètent année après année sans changement majeur.

Enfants victimes de la route en 2015 France métropole

Enfants 0-12 ans		Usagers de véhicules	Piétons	Cyclistes	Total
Tués		61	12	2	75
Blessés		2041	1782	235	4058
dont hospitalisés		589	674	100	1363

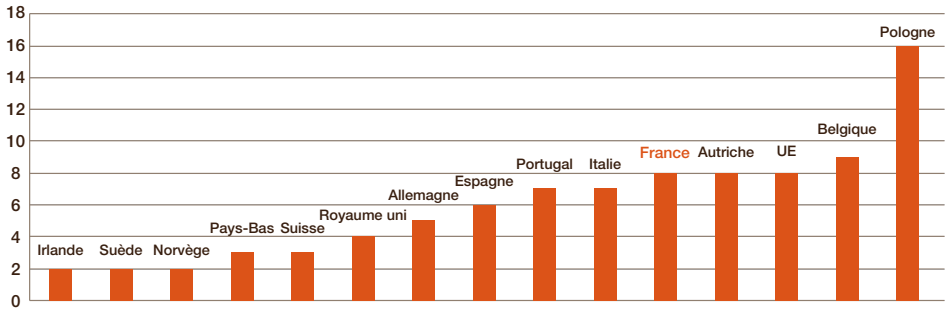
D'après le bilan 2015 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Ce bilan est donc inacceptable pour l'association Prévention Routière qui entend faire de la sécurité des enfants une priorité nationale pour que plus jamais leur mort sur la route ne soit vécue comme une fatalité. C'est en adoptant cette « vision zéro » que nous pourrons parvenir à éradiquer ce fléau.

C'est pourquoi notre association appelle les pouvoirs publics, les acteurs de la sécurité routière (associations, entreprises) et le grand public à se mobiliser autour de son Manifeste « Zéro enfant tué sur nos routes ». Plus les signataires seront nombreux, mieux nous pourrons faire valoir nos 5 propositions concrètes, faciles à mettre en œuvre, et répondant aux principaux constats de l'accidentologie des enfants : sécuriser leurs déplacements en voiture et à pied.

Ce livre blanc présente en détail chacune de ces propositions. Il est accessible sur Internet grâce à un site dédié www.livreblanc.preventionroutiere.asso.fr. Il sera également adressé, accompagné de l'ensemble des signatures de soutien, aux pouvoirs publics, aux organisations professionnelles et aux entreprises, afin que chacun contribue d'une manière ou d'une autre à rendre concrète la vision « zéro accident » pour les enfants.

Enfants tués par million d'habitants (0-14 ans)



D'après Traffic Safety Basic Facts 2015, www.erso.eu

A child victim of the road every two hours: let's put an end to this fatality!

Children from 0 to 12 years of age are particularly vulnerable on the road. 75 children were killed and 4 058 were injured in traffic accidents in 2015. French children are the ones most affected by road accidents whether as car passengers or as pedestrians. This situation is all the more unacceptable when compared to some European countries where the accident rates are two to four times lower. It is why the French Association Prévention Routière intends to make child safety a national priority. Therefore, our association calls on everyone to rally around its Manifesto « Zero children killed on our roads » in order to push forward five concrete proposals to secure the safety of children either in cars or on foot.

Zones 30 km/h

Une évidence pour protéger les enfants

Ecoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements…, dans ces quartiers et lieux de vie de nombreux enfants se déplacent à pied ou à vélo. Pour y assurer leur sécurité et leur confort, qu'ils soient seuls ou accompagnés, il suffit de miser sur une mesure simple et efficace : la zone 30.

Dans cette zone aménagée, dont les entrées et sorties sont balisées par une signalisation, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Cet aménagement, « vieux de 25 ans » déjà, a fait ses preuves en France et à l'étranger puisqu'il permet d'obtenir une forte réduction du nombre d'accidents corporels ou mortels des piétons et cyclistes, et en particulier des enfants.

Pourquoi une telle efficacité ?

- Parce que, pour le conducteur, rouler à 30 km/h augmente son champ visuel et permet d'établir un contact du regard avec les autres usagers, les piétons, et en particulier les enfants, plus petits et plus imprévisibles, qui ont plus de probabilité d'être vus à temps et évités.
- Parce que, un abaissement de la vitesse réduit la distance d'arrêt des véhicules en cas de freinage d'urgence : on a besoin de 26 mètres à 50 km/h contre 13 mètres à 30 km/h.
- Enfin, parce que la gravité d'un accident dépend grandement de la vitesse du véhicule. Plus la vitesse est importante, plus l'accident est grave. La probabilité

d'être tué croît en fonction de la vitesse de l'impact. Selon le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), les chances de survie d'un piéton en cas d'accident sont 8 fois plus élevées à 30 km/h qu'à 50 km/h.

Le succès rencontré dans les villes très engagées, comme Lorient, Chambéry ou Lyon, incite l'association Prévention Routière à promouvoir cette démarche auprès de toutes les communes, que ce soit par la volonté des maires (qui ont le pouvoir d'implanter des zones 30), ou par l'impulsion du gouvernement et des parlementaires qui peuvent changer la réglementation (Code de la voirie) afin que les zones 30 dans les lieux de vie des enfants se généralisent.

Pour en savoir plus :

- Zones 30 : de nombreux exemples à partager, Revue Technicités, 2006
- Initiative Citoyenne Européenne « 30 km/h – redonnons vie à nos rues! »
- European Citizens Initiative « 30km/h – making streets liveable! »
- Pourquoi modérer la vitesse en ville / Cerema / Certu

30 km / h Zones: an obvious choice for the protection of children

A 30 km/h zone in areas where children live and play is the best solution to ensure their safety and comfort.

In a 30 km/h zone, which can be implemented by decision of the Town Major, the visual field of drivers and the contact with other road users are improved, the stopping distances are shortened and the probability of being killed or injured is reduced.

Bandes réfléchissantes

Des enfants visibles de nuit et par tous temps

Pour aller à l'école, au sport ou se rendre chez des amis, les enfants sont amenés à se déplacer à pied à la tombée du jour ou la nuit alors que la luminosité est faible voire nulle. Ils s'exposent alors à de nombreux dangers, en particulier lorsqu'ils traversent une rue ou longent une chaussée dépourvue de trottoir.

Qu'il y ait ou pas d'éclairage public, les automobilistes éprouvent des difficultés à apercevoir les piétons. En l'absence de lampadaire, un piéton n'est visible qu'au moment où les feux du véhicule l'éclairent directement, soit à une trentaine de mètres environ, une distance qui ne laisse guère au conducteur le temps de réagir (à 50 km/h il faut compter une distance théorique de 26 mètres pour s'arrêter en situation d'urgence).

Et même si la rue est éclairée, certaines circonstances peuvent empêcher un automobiliste de voir un piéton. C'est le cas les jours de pluie ; lorsque la vue est gênée par les feux de croisement de véhicules arrivant en sens inverse ; si le respect d'une priorité détourne l'attention du conducteur vers un autre véhicule, ou encore si les vêtements sombres du piéton n'offrent pas le contraste nécessaire dans l'environnement foisonnant de véhicules et d'objets urbains.

Un constat qui rend essentiel pour les piétons, et en particulier pour les enfants, d'accroitre leur visibilité sur la route et dans la rue, en portant au minimum des vêtements clairs, mais aussi en s'équipant d'éléments de haute visibilité telles que les bandes rétroréfléchissantes et fluorescentes. Les bandes rétroréfléchissantes, efficaces de

nuit, permettent d'augmenter de 100 mètres la distance à laquelle le conducteur peut distinguer un piéton : elle passe ainsi de 30 à 130 mètres. Les surfaces fluorescentes, elles, sont complémentaires en améliorant la visibilité lorsque les conditions de luminosité sont dégradées : à l'aube, au crépuscule, en cas d'intempérie etc.

Ces bandes dites de « haute visibilité » peuvent être apposées sur tous types de vêtements, sous forme de brassards ou d'accessoires, mais également sur les sacs et cartables utilisés par les enfants. S'ils sont si peu à en être dotés, c'est que la norme française (NF G92-001 - Juin 1993) qui prévoit l'équipement des cartables en matériaux de haute-visibilité n'est pas obligatoire. En revanche, en Allemagne, la norme DIN 58124 (septembre 2010), fixant l'installation sur les faces visibles des cartables d'au minimum 10 % de matériaux réfléchissants et 20 % de matériaux fluorescents, rencontre un certain succès et démontre son efficacité.

C'est sur l'exemple allemand que l'association Prévention Routière s'appuie, en demandant la rédaction d'une norme française ou européenne rendant obligatoire la mise en place de bandes réfléchissantes et fluorescentes sur les cartables, les sacs de sports et au-delà sur l'ensemble des sacs à dos destinés à être portés par les enfants.

Au-delà de cet aspect normatif, les acteurs locaux de la prévention auprès des écoles peuvent également agir en proposant d'équiper les cartables existants de stickers haute-visibilité.

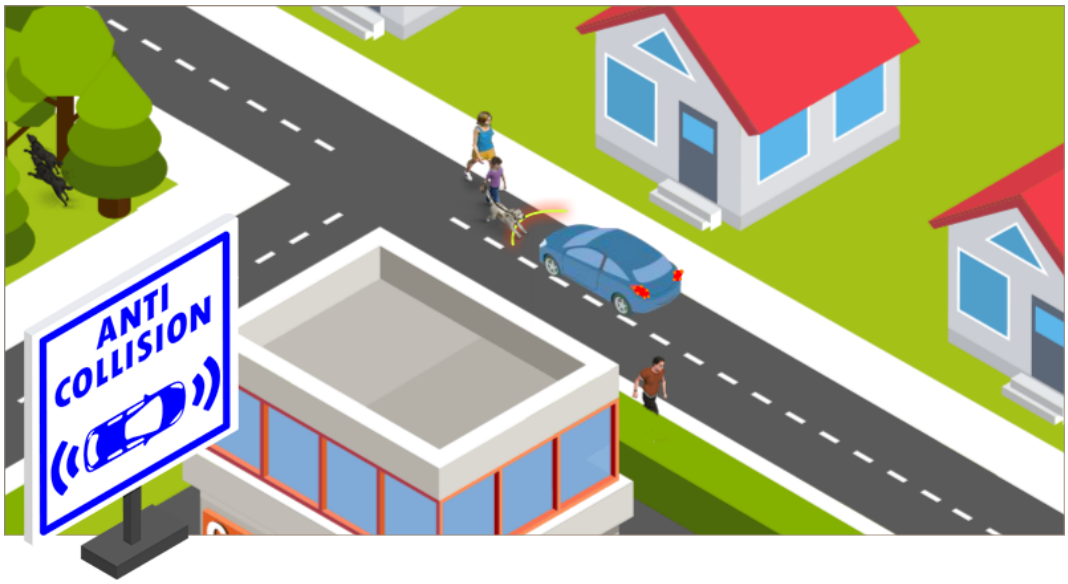
Pour en savoir plus :

- Sécurité routière – Visibilité, Organisation Mondiale de la Santé, 2004
- Road safety – Visibility, World Health Organization 2004
- Comment améliorer la sécurité des piétons ? Dossier thématique de l'Iffstar, 2015

Reflective strips: making children visible at night and in all weather conditions

Children often have to walk at night with the risk of being hit by a driver who hasn't seen them in the dark. To prevent it, it is possible to wear light clothing, but the best solution would be to use fluorescent or reflective bands which can be added to the clothes or the school bags. Based on the German example, the French Association Prévention Routière is requesting the drafting of a French or European standard to make the use of reflective bands and fluorescent tapes mandatory.

Système anticollision



Quand la vigilance du conducteur ne suffit pas

Piéton, l'enfant est particulièrement vulnérable. En effet, il est moins visible car il peut être dissimulé derrière un véhicule en stationnement ou du mobilier urbain en raison de sa petite taille. Par ailleurs, son attention peut facilement être détournée par un parent l'attendant sur le trottoir opposé ou par un ballon lui échappant des mains. Enfin, sa perception des situations le conduit quelquefois à des erreurs d'appréciation qui le mettent en danger. Face à cette situation, les conducteurs doivent redoubler de vigilance. Mais parfois cela ne suffit pas car lors d'une inattention d'une petite seconde qui correspond à un temps de réaction rapide, un véhicule parcourt 14 mètres à 50 km/h, une distance suffisante pour percuter à pleine vitesse un piéton surgissant sur la chaussée.

C'est pour pallier aux limites de la capacité humaine à détecter le danger à temps et à freiner efficacement en cas d'urgence, que les constructeurs automobiles commencent à proposer des technologies embarquées qui peuvent aider le conducteur à éviter certaines collisions ou, du moins, à en réduire fortement les conséquences. Les systèmes mis au point peuvent être regroupés sous l'appellation « Freinage d'urgence autonome » :

- Freinage : le système tente d'éviter l'accident en actionnant les freins.
- D'urgence : le système intervient uniquement en cas de situation critique.
- Autonome : le système agit indépendamment du conducteur pour éviter ou atténuer l'accident.

La plupart des systèmes de freinage d'urgence autonome s'appuient sur des capteurs (radar, caméra stéréo, lidar) qui identifient les dangers potentiels de collision à l'avant de la voiture. Si un risque est détecté, le système avertit le conducteur et actionne automatiquement les freins en l'absence de réaction humaine. Ces dispositifs ont tout d'abord été conçus pour détecter de gros obstacles (par exemple une automobile ou un camion), mais ils se perfectionnent peu à peu pour détecter des cibles plus petites (et fragiles) que sont les piétons et les cyclistes. Les systèmes les plus perfectionnés permettent d'éviter complètement les collisions en ville jusqu'à une vitesse de circulation de 50 km/h. Or, 97 % des accidents d'enfants à pieds se produisent justement en ville.

En Amérique du Nord, le freinage d'urgence autonome sera généralisé d'ici 2022. L'association Prévention Routière va agir auprès des instances de Bruxelles, ainsi qu'auprès des constructeurs automobiles européens pour obtenir la généralisation sur les nouveaux véhicules des systèmes de freinage d'urgence autonomes qui fonctionnent à toutes les vitesses et peuvent détecter les piétons et les cyclistes.

Pour en savoir plus :

- Dossier de l'EuroNcap sur le freinage d'urgence autonome
- Rapport d'études de tests réalisés sur le freinage d'urgence autonome Autonomous Emergency Braking test results, Thatcham Research
- U.S. DOT and IIHS announce historic commitment of 20 automakers to make automatic emergency braking standard on new vehicles
- L'EuroNcap teste le freinage automatique d'urgence des véhicules du marché, avec notamment un test de détection et d'évitement d'un enfant préalablement maqué par un véhicule en stationnement : video
- Valéo présente son scanner laser SCALA, conçu pour une détection précise des obstacles potentiels, de jour comme de nuit : vidéo

Avoidance Collision System: when the driver's vigilance is not enough

Because 97 % of accidents involving child pedestrians happen in cities, it is most urgent to promote a reliable technology in all new cars: the autonomous emergency braking system. Already fitted in upmarket car models, this device can reduce the risk of collision or the impact of a crash. This is a definite asset to protect children who are - by definition - not predictable and less visible in traffic because of their height.

Siège auto

Baisser la TVA pour mieux protéger les enfants

En 2015, 80 % des enfants tués et 50 % des blessés entre 0 et 12 ans l'ont été en tant que passagers d'automobile, le plus souvent faute d'avoir été bien attachés ou installés dans un siège adapté à leur taille. En effet, le seul fait d'attacher son enfant dans un siège adapté à sa morphologie permet de réduire de 50 % à 70 % le risque de blessure grave et de décès en cas d'accident. Et des progrès pourraient être faits :

- en formant aux bonnes pratiques les parents et autres responsables des enfants, car parmi les moins de 10 ans, 2 enfants sur 3 restent incorrectement attachés (siège inadapté ; ceinture mal positionnée ; ceinture trop lâche…)
- en améliorant la conception des sièges auto : la nouvelle norme I-size, en cours de déploiement pour les nouvelles générations de sièges auto, permet de transporter des enfants en position « dos à la route jusqu'à 18 mois » ce qui améliore la protection de la tête et du cou. Par ailleurs, les nouvelles fixations rigides Isofix, réduisent considérablement le risque de mauvaise installation du siège.

C'est pour favoriser le renouvellement des sièges auto des enfants et permettre aux parents d'accéder aux systèmes de protection plus fiables que cinq pays européens ont réduit le taux de TVA (taxe sur la valeur ajoutée) applicable aux sièges enfants : République Tchèque, Irlande, Chypre, Pologne, Portugal, et Royaume Uni. Or en France, le taux de TVA applicable aux sièges auto pour les enfants est resté à 20 %

par la seule volonté du législateur puisque, depuis 2006 et en vertu des textes européens, il est possible de réduire ce taux.

C'est pourquoi l'association Prévention Routière demande aux pouvoirs publics d'abaisser le taux de TVA de 20 % à 5,5 % sur les sièges auto afin de favoriser le renouvellement et l'achat de sièges plus sûrs.

Pour en savoir plus :

- Traumatologie routière infantile et dispositifs de protection : données issues du registre du Rhône - Pr Étienne Javouhey – 2012
- La réglementation i-Size - Bébéconfort
- Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée
- Sécurité routière : mieux protéger les enfants - Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) – 2005
- Council Directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system of value added tax
- Keeping Children Safe in Traffic - Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) – 2005

Child car seats: a lower VAT to increase the protection of children in cars

In 2015, more than 80 % of children aged from 0 to 12 killed on the road were car occupants. These dramatic figures result from the misuse of the child car seat (choice of the wrong type of seat or seat not properly fitted). By setting a reduced VAT for this essential equipment five European countries have already taken the right step to promote the renewal of car seats for children and allow parents to access reliable child car restraints. The French Association Prévention Routière is therefore asking the Government to follow the example of these countries and to lower the VAT for child car seats from 20 % to 5.5 %.

Ligne d'arrêt au passage piéton

Un marquage qui renforce la visibilité et la sécurité

Près de 40% des enfants tués ou blessés en tant que piétons le sont alors qu'ils traversent la chaussée sur un soit disant « passage protégé » qui peut malheureusement se transformer en un véritable piège. Ce phénomène n'est pas réservé aux enfants, mais ils y sont plus exposés pour différentes raisons : un véhicule ou un élément de mobilier urbain (poteau, bac à fleur, abris bus etc.) peut les cacher ; ils souffrent d'un manque d'expérience face à la circulation et peinent à prendre la bonne décision ; leur attention peut facilement être détournée par une autre action (un parent qui attend sur l'autre trottoir ou un ballon qui s'échappe des mains…) qui rend leur comportement parfois imprévisible. Autant d'éléments qui démontrent la nécessité de renforcer la sécurité au niveau des passages piétons.

Or, une simple solution technique d'aménagement a su démontrer son efficacité : la ligne d'arrêt avancée devant le passage piéton.

Cet aménagement est utilisé par le Royaume-Uni, le Portugal et d'autres pays européens. Elle est actuellement expérimentée à Strasbourg.

Les objectifs recherchés par cette ligne avancée sont multiples :

- améliorer la visibilité réciproque entre conducteurs et piétons
- inciter les véhicules à ralentir et à s'arrêter pour laisser passer les piétons
- réduire le manque de visibilité pour les conducteurs de poids lourds (angle mort

à l'avant du véhicule).

- faciliter le dégagement des piétons en fin de phase de traversée (pour les carrefours à feux)

Depuis juillet 2015 il est interdit de stationner à moins de 5 mètres d'un passage piéton. Afin d'être en cohérence avec cette nouvelle régle, la ligne d'arrêt pourrait être positionnée au minimum à 5 mètres du passage. Cette distance éviterait, entre autres, que les enfants piétons ne se retrouvent dans l'angle mort devant la cabine d'un camion, et permettrait de détecter un éventuel véhicule (auto, moto) en situation de dépassement.

À ce jour, les résultats des expérimentations montrent que cette mesure simple et peu coûteuse permettrait de réduire le nombre de conflits entre les automobilistes et les piétons d'au moins 80%.

L'association Prévention Routière propose que cet aménagement de sécurité soit autorisé et diffusé auprès des collectivités territoriales.

Pour en savoir plus :

- Scénarios types d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention, Thierry Brenac, Inrets 2004
- La ligne d'arrêt devant les passages piétons, Jacques Robin – janvier 2016
- Van Houten, R.(1988).The effects of advance stop lines and sign prompts on pedestrian safety in a crosswalk on a multilane highway.Journal of Applied Be¬havior Analysis, 21(3), 245-251

Advanced stop line at pedestrian crossings: a road marking which increases visibility and safety

Nearly 40 % of children in road accidents are killed or injured as pedestrians when crossing the road on a so called "protected zebra crossing". The improvement of pedestrian crossings is necessary to reinforce the security that they are supposed to provide. The solution is to install an advanced stop line 5 metres before the pedestrian crossing. This would prevent children finding themselves in the blind spot of a lorry and would allow them to detect any overtaking vehicle. This efficient solution has been adopted in several countries and is being tested in Strasbourg (France).

Actions

Interpeler, fédérer et convaincre

En France, toutes les 2 heures, un enfant est victime d'un accident de la route. C'est parce que ce bilan est inacceptable que l'association Prévention Routière a souhaité susciter une prise de conscience nationale et sensibiliser les adultes aux risques routiers des plus jeunes. Cet engagement s'exprime à travers le manifeste « zéro enfant tué sur nos routes » : en le signant et en le partageant sur les réseaux sociaux (#SigneLeManifeste) chacun peut peser dans ce combat et soutenir les 5 grandes revendications qui pourront infléchir les chiffres dramatiques.

Forts du soutien de plus de 16 000 Français qui se sont ainsi mobilisés depuis avril 2016, et de celui de nos 100 000 adhérents et donateurs, nous interpellons désormais le gouvernement, les élus et l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Interlocutrice permanente des pouvoirs publics, notre association demande au gouvernement et aux parlementaires de défendre ces mesures et de les mettre en application.

Pour ce faire, nous avons contacté par courrier le Premier ministre, Manuel Valls, et le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, pour leur communiquer le nombre de signataires. Dans ce courrier, nous leur demandons de prendre en considération les revendications du manifeste pour que « les enfants ne meurent plus sur la route des adultes » (Anne Lavaud, Déléguée générale de l'association Prévention Routière). Un courrier similaire a également été transmis aux sénateurs, aux députés, ainsi qu'aux parlementaires européens, tandis que nous alertons également les nombreuses parties prenantes sur les 5 mesures à mettre en œuvre.

- Les cartables haute-visibilité : Cette première mesure largement médiatisée vise à obtenir des fabricants et des distributeurs l'installation systématique de bandes rétroréfléchissantes sur les cartables des enfants. La norme apparait comme le meilleur outil pour parvenir à ce résultat.
- La ligne d'arrêt pour les passages piétons : Avec cette revendication, nous demandons à l'Etat de redéfinir les normes du passage piéton pour sécuriser la vie des citoyens. Puis nous interpellons les collectivités territoriales, partenaires de longue date avec l'association Prévention Routière, pour qu'elles y adhèrent et installent des lignes d'arrêt aux abords des passages piétons.
- Les zones 30 km/h dans les lieux de vie des enfants : Les maires ont le pouvoir de mettre en place des zones 30 dans les lieux de vie de leur commune. Pour l'association, cette mesure doit devenir une règle générale pour la sécurité et le bien-être des habitants.
- Les systèmes anticollision sur les véhicules : La Commission Européenne peut promouvoir la généralisation du système anticollision sur l'ensemble des véhicules auprès des constructeurs automobiles européens. L'association Prévention Routière souhaite donc que la Commission Européenne accélère le processus d'adoption de cette mesure et elle fera pression sur les instances concernées.
- Le taux de TVA réduit pour les sièges enfants pour les automobiles : Pour cette dernière mesure, nous avons eu le soutien de parlementaires qui se sont saisis de cette mesure et ont proposé, à l'occasion du projet de Loi de Finances 2017, la réduction du taux de TVA des sièges enfants à 5,5 %. Cette mesure devrait faciliter l'achat d'un équipement sécurisé et adapté à chaque âge.

Pour en savoir plus : http://manifeste.preventionroutiere.asso.fr/

Our activity: questioning, federating and convincing

In France, every 2 hours, one child is killed or seriously injured in a traffic accident. This situation is not acceptable. Therefore the French Association Prévention Routière (the main independent road safety organisation in France), through the manifesto «Zero children killed on our roads», has undertaken to raise awareness about this issue by proposing five simple measures to implement. The French Association Prévention Routière has been a long term active partner of the official bodies. It is on these grounds that we are asking the Government and the MP's to support our five measures and to put them into action. You too can support us by sharing this white paper and by signing our manifesto.

L'association Prévention Routière

Engagée pour la protection des plus jeunes sur les routes depuis plus de 65 ans, l'association Prévention Routière éduque et sensibilise chaque année 1,2 million d'enfants et d'adolescents en mobilisant ses 1500 bénévoles, ses volontaires services civiques et ses différents partenaires sur 400 pistes d'apprentissage du vélo, de même qu'en menant des milliers de séances d'éducation à la mobilité et à la sécurité, à pieds, à vélo, à scooter, en tant que passager de voiture ou d'autocar.

Notre réseau implanté sur tout le territoire national mène chaque année, environ 50 000 actions locales, pour sensibiliser les usagers de tous les âges et milieux aux risques de la circulation.

Pour en savoir plus :

- https://www.preventionroutiere.asso.fr/
- https://www.facebook.com/AssoPreventionRoutiere
- https://twitter.com/Preventionrout
- https://www.youtube.com/user/PreventionRoutiere75

Association Prévention Routière
4 rue de Ventadour
75001 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00

Contacts :

Christophe RAMOND, Directeur études et recherches
c.ramond@preventionroutiere.asso.fr

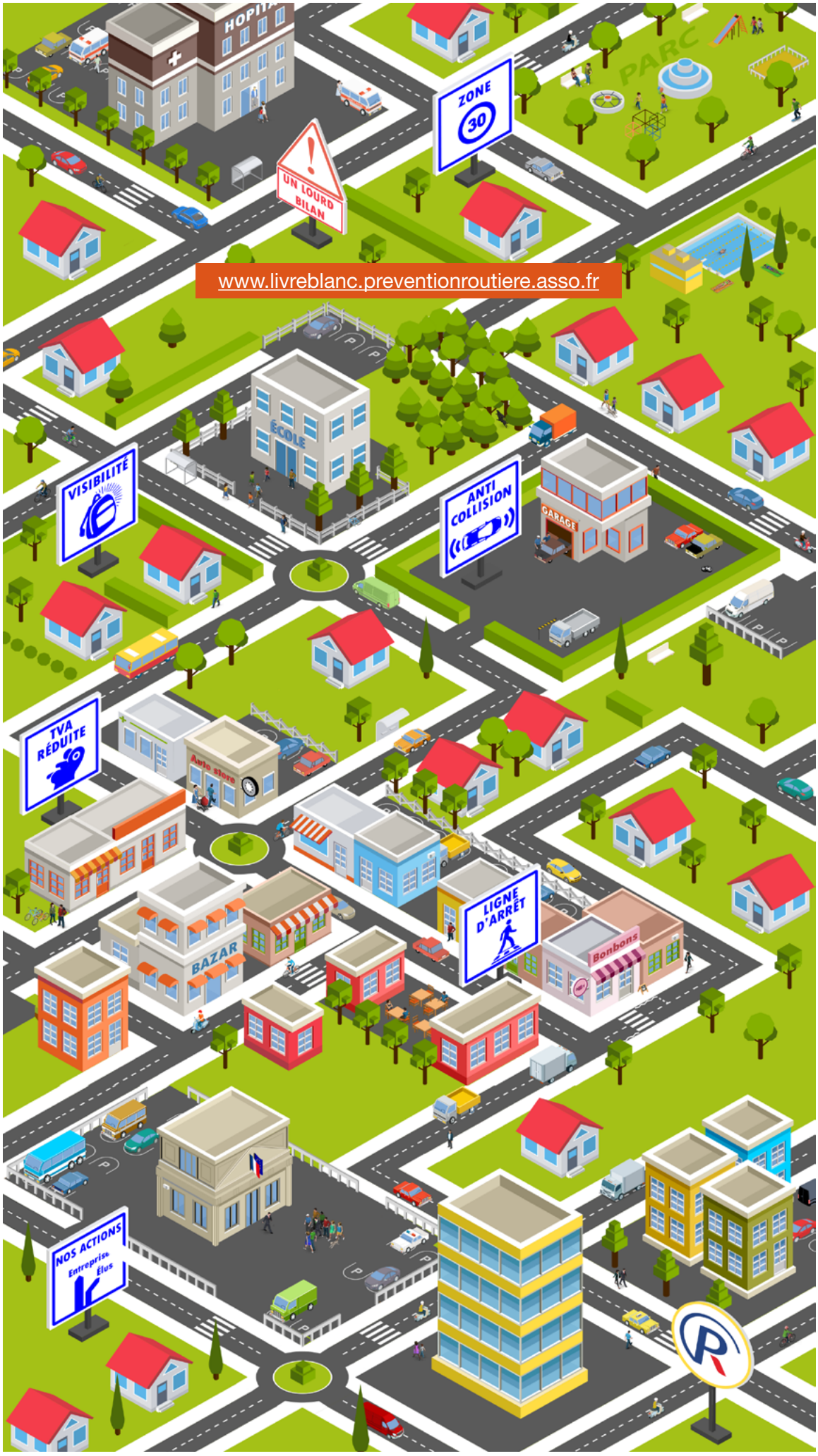
Sophy SAINTEN-BOURGUIGNON, Attachée de presse
s.sainten@preventionroutiere.asso.fr

Anne LAVAUD, Déléguée générale de l'Association Prévention Routière
a.lavaud@preventionroutiere.asso.fr

The French Association Prévention Routière

The French Association Prévention Routière has been committed to protecting children on the road for over 65 years. Each year, we educate and make some 1.2 million children and teenagers more aware of the dangers they face in traffic. With the help of 1,500 volunteers and our various partners working on our special mobile tracks, we give thousands of sessions about mobility and safety for young pedestrians, cyclists, moped riders, as well as for car passengers and those travelling in coaches.

Our network operates throughout France and conducts about 50,000 local actions to educate and train road users of all ages and from all backgrounds about road risks.


HOPITAL
UN LOURD BILAN
ZONE 30
PARC
www.livreblanc.preventionroutiere.asso.fr
ÉCOLE
VISIBILITÉ
ANTI COLLISION
GARAGE
TVA RÉDUITE
Auto store
BAZAR
LIGNE D'ARRÊT
Bonbons
NOS ACTIONS
Entreprise
Élus