



**Les pneus pour  
bien rouler en hiver**

hiver 2007-2008

Offert par AGF 

# Prudence mag

Le magazine pour assurer sur la route



**Sécurité routière...  
Et si l'exemple  
venait de nos voisins?**

# La PRÉVENTION ROUTIÈRE commence par votre générosité



**Faites un don !** pour développer  
l'éducation routière auprès des enfants,  
responsabiliser les jeunes conducteurs,  
sensibiliser et informer le grand public.



Paiement effectué sur le site : [WWW.preventionroutiere.asso.fr](http://WWW.preventionroutiere.asso.fr)  
La Prévention Routière - Centre national  
6, avenue Hoche Paris 75008 Tél. : 01 44 15 27 00

# Sommaire

- 04 \* Pneus : bien « chaussés » pour l'hiver !
- 05 \* Cyclos : ce qu'il faut surveiller
- 06 \* Sécurité routière : copier sur ses voisins, c'est permis !
- 10 \* ASSR : parlons-en !
- 12 \* L'aménagement des routes influence nos comportements
- 14 \* Jeu 3/10 ans

En matière de sécurité routière, il existe autant de politiques, d'infrastructures et de réglementations que de pays ! Cependant, alors que certains d'entre eux font figure de modèles, d'autres apparaissent comme les mauvais élèves de la sécurité sur la route. Alors pourquoi ne pas se pencher davantage sur les bonnes idées de nos voisins, comme on a pu le faire avec les carrefours giratoires, le permis à points, la zone 30, les radars fixes... Le point en exemples sur les bonnes pratiques hors de nos frontières dans ce guide offert par AGF et l'Association Prévention Routière.

La rédaction



04



06



12



14





## Pneus : bien « chaussés » pour l'hiver !

L'hiver, les risques routiers sont multipliés par six. Notamment en raison de chaussées rendues glissantes par la pluie, la neige ou le verglas. Les pneus, garants de la tenue de route et de l'efficacité du freinage, deviennent alors un élément déterminant de votre sécurité.



✖ Le pneu est le seul élément de contact entre votre véhicule et la chaussée. Il est donc essentiel pour la tenue de route et le freinage. Or, en dessous de 7°C, les pneus classiques ne présentent plus d'aussi bonnes performances. Même s'ils sont en excellent état et même sur chaussée sèche.

✖ C'est pourquoi, dans certains pays européens où les hivers sont connus pour être rudes, les automobilistes en ont souvent deux jeux — un pour l'été, un pour l'hiver. En Suisse, en Autriche et en Allemagne, 50 %

des automobilistes procèdent à cet échange dès les premiers froids. En France, nous ne sommes que 7 % à le faire !

✖ Il est pourtant prouvé que, grâce à des technologies spécifiques — gomme qui durcit à des températures plus basses, lamelles plus nombreuses

et « effet griffe » plus puissant —, le pneu hiver améliore l'adhérence et le freinage par rapport à un pneu été. Et ce aussi bien sur sol froid que sur sol mouillé, enneigé ou verglacé.

✖ Il est important d'en équiper les quatre roues pour conserver l'équilibre du véhicule.

✖ L'usage de ces pneus, conseillé de la mi-octobre à la mi-avril, n'est pas réglementé, ni en termes de réseau routier, ni de dates. ✖



### Chaînes, chaussettes et pneus cloutés

Sur les routes très enneigées, le port de chaînes reste recommandé, voire obligatoire (vitesse maximale autorisée: 50 km/h)... mais interdit ailleurs. Autre solution sur sol enneigé: la « chaussette », plus facile à installer, mais avec une durée de vie très courte (400 km maximum). Quant aux pneus cloutés (voir visuel ci-dessus), qui sont autorisés du 11 novembre au dernier dimanche de mars, ils conservent leur intérêt sur sol verglacé. Mais la vitesse est limitée à 90 km/h même s'il n'y a pas de verglas!

# Cyclos : ce qu'il faut surveiller

Il y a cinq fois plus d'accidents à cyclomoteur (moins de 50 cm<sup>3</sup>) qu'en voiture<sup>1</sup>...  
Voici tout ce qu'il faut savoir pour s'assurer que votre ado respecte les règles de sécurité sur son deux-roues.



✳ Pour conduire un cyclo, il faut avoir au moins 14 ans et être titulaire du Brevet de sécurité routière (voir p. 10-11).

✳ Le cyclomoteur doit être immatriculé dès l'achat : c'est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

✳ Choisissez un casque homologué NF (étiquette verte) ou « E » (étiquette européenne blanche). Préférez un modèle intégral (qui protège aussi le bas du visage) et achetez-le obligatoirement neuf.

✳ Assurez-vous que votre ado porte également un équipement de protection complet : blouson, pantalon, chaussures montantes, gants en toute saison...

✳ Vérifiez qu'il allume toujours ses feux le jour : c'est obligatoire depuis le mois de mars.

✳ Contrôlez régulièrement l'entretien de son cyclo : pression des pneus (au moins une fois par mois à froid), fonctionnement de l'éclairage et des clignotants, tension

et lubrification de la chaîne, etc.

✳ Attention au débridage !

Cette manipulation consiste à supprimer les éléments qui brident le moteur à 45 km/h.

Le « kitage », quant à lui, consiste à remplacer une partie du moteur ou de l'échappement par des éléments plus performants. Comment reconnaître un cyclo trafiqué ?

Le changement de pot d'échappement doit vous alerter, de même que le bruit. Pour le savoir, essayez le cyclo : s'il va au-delà de 45 km/h, c'est qu'il est débridé !

Assurez-vous qu'il peut transporter un copain (port du casque obligatoire) : cela est mentionné sur la carte grise ou sur le certificat de conformité, remis lors de l'achat.

<sup>1</sup> À nombre de kilomètres parcourus égal.  
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).



## Les conseils d'AGF

✳ L'assurance est obligatoire pour les dommages causés aux



autres. La vignette doit d'ailleurs être fixée à un endroit visible. Mais vérifiez aussi que les dommages corporels de votre ado sont pris en compte. En cas d'accident avec un cyclo débridé ou « kité », l'assurance ne peut jouer que partiellement, voire pas du tout, si le conducteur n'a pas déclaré à son assureur les modifications effectuées.

## Pour en savoir plus

✳ [www.priorite-vos-enfants.fr](http://www.priorite-vos-enfants.fr)

AGF

## Allianz, 35 ans de recherche sur la sécurité

*Cela fait 35 ans que le département automobile du centre technologique d'Allianz<sup>1</sup> (AZT), situé en Allemagne près de Munich, concentre ses recherches sur la sécurité routière afin de réduire les dommages matériels et les préjudices humains sur les routes. Durant toutes ces années, les chercheurs d'AZT ont réalisé des milliers de crash-tests en vue d'améliorer la « déformabilité » des véhicules et la sécurité des passagers en cas d'accident. Adoptées par l'industrie, les recommandations d'AZT ont aidé à mettre en place des systèmes de sécurité tels que les ceintures de sécurité, les airbags et les sièges pour enfants. Aujourd'hui, outre ces aspects techniques, AZT a étendu ses recherches à l'étude approfondie du comportement des usagers, des systèmes électroniques d'aide à la conduite et de leurs effets potentiels dans la prévention des accidents.*

<sup>1</sup> Groupe Allianz, l'un des principaux assureurs automobiles dans le monde.





## La « Vision zéro » des Suédois : exemplaire !

La sécurité routière est une priorité pour la Suède. Le principe : ne rien négliger. C'est le fondement de l'ambitieux programme « Vision zéro » adopté à l'unanimité par le Parlement en 1997. Le pays agit sur le comportement des conducteurs par des campagnes d'information visant à les responsabiliser, par une réglementation restrictive (vitesse maximale : 110 km/h, tolérance « alcool » : 0,2 g par litre de sang, etc.) et par une politique répressive sans faille (radars automatiques nombreux et sanctions très lourdes). Il agit sur le réseau, notamment en équipant les routes de rails de séparation pour éviter les chocs frontaux et en aménageant la voirie pour sécuriser la circulation des différents usagers. Enfin, la Suède encourage fortement la recherche pour améliorer la relation homme-véhicule-infrastructures. À l'origine de nombreux progrès techniques aujourd'hui adoptés par tous (siège bébé dos à la route, etc.), le pays a été le précurseur de l'éthylomètre antidémarrage qu'il espère rendre obligatoire à partir de 2012. Et il développe le système ISA<sup>1</sup> qui rappelle à l'ordre le conducteur qui dépasse la vitesse autorisée.

<sup>1</sup> En français, LAVIA : Limitateur s'adaptant à la vitesse autorisée.

# Sécurité routière

# Copier sur ses voisins, c'est permis !

**Pourquoi chercher indéfiniment des idées nouvelles quand il suffit parfois de regarder ce qui réussit hors de nos frontières ? En matière de sécurité routière, les sources d'inspiration ne manquent pas ! Petit tour d'horizon des bonnes pratiques à l'étranger...**

Copier les bonnes idées venues d'ailleurs, ce n'est pas si facile qu'on l'imagine ! La transposition sur le sol national se heurte souvent à des obstacles contingents. Par exemple, la plupart des pays anglo-saxons font des tests de comportement sur les conducteurs, simples et très efficaces pour évaluer les capacités de conduite... mais en France, ce serait contraire à notre droit. Pour autant, on ne s'est pas privé, dans un passé récent, de s'inspirer de certaines pratiques initiées dans les pays voisins, moyennant quelques adaptations. C'est le cas du système du permis à points « piqué » aux Allemands, des carrefours giratoires « repris » aux Anglais<sup>1</sup> ou de la zone 30 aux Hollandais. Et il reste d'autres bonnes idées à glaner.

## Royaume-Uni : le contrôle avant tout

Les Britanniques (deux fois moins de tués que chez nous)



ne transigent pas avec le contrôle : les conducteurs savent que s'ils ne respectent pas la règle, ils ont peu de chance d'échapper à la sanction. **Le territoire compte aujourd'hui près de 6 000 sites équipés de radars fixes** (avec des caméras qui « tournent ») et près de 2 500 radars mobiles pour repérer les excès de vitesse. C'est pareil pour la conduite en état alcoolique : les contrôles, nombreux, sont ciblés sur les lieux et les heures à haut risque. Les peines sont appliquées, et ce rapidement.



## Pays-Bas : innovation dans les infrastructures

Placés dans le peloton de tête des « bons élèves » européens, les Pays-Bas ne cessent d'innover. En matière d'aménagements routiers, ils investissent beaucoup sur la qualité des routes et leur équipement. Un des objectifs majeurs est de réduire au maximum les écarts de vitesse entre les différents usagers, source d'accidents. Sur route, des panneaux à messages variables sont utilisés pour donner des consignes aux

automobilistes en fonction des conditions de circulation : limitations de vitesse abaissées si nécessaire, interdiction pour les poids lourds de dépasser en cas de trafic dense, etc. En milieu urbain, ils sont les inventeurs de deux concepts destinés à **permettre une cohabitation apaisée entre piétons, cyclistes (nombreux) et automobilistes**, en ville, aujourd'hui repris un peu partout dans le monde : la « zone 30 » et les « cours urbaines » (10-15 km/h).

### **Allemagne : le respect de la règle**

L'Allemagne a la réputation d'être un pays sans limitations de vitesse. En fait, ce n'est vrai que sur quelques portions d'autoroute.

Ailleurs, des limitations de vitesse existent... et sont beaucoup mieux respectées qu'en France. Si vous avez été piéton dans une ville allemande, cela n'a pas pu vous échapper : **les voitures s'arrêtent pour vous laisser traverser alors même que vous**



**n'avez pas encore mis le pied sur la chaussée!** Une civilité qui fait rêver... Autre pratique enviable : encouragés par les assureurs qui leur consentent des avantages, les motocyclistes roulent presque tous avec un équipement de sécurité optimal (combinaison de cuir, bottes, gants, casques intégraux, etc.).

### **Suisse : les piétons bien traités**

Bien que l'allumage des feux de jour ne soit pas obligatoire, près de 55 % des conducteurs suisses suivent cette recommandation au quotidien.

Signalons par ailleurs une initiative intéressante destinée à favoriser la marche à pied : **la ville de Genève a mis en place un « plan de déplacements piétons »** qui facilite et sécurise ces déplacements, élimine les obstacles sur les cheminements piétonniers et modère le trafic motorisé dans les quartiers.

### **Belgique : le code de la rue, une vraie innovation**

Les Belges ont créé un « code de la rue » pour définir la place de chaque usager en ville, quel que soit son mode de déplacement, à pied, à

vélo, à deux-roues motorisé, en voiture... **Les règles de sécurité reposent sur un principe simple : la priorité est toujours laissée à l'usager le plus faible.** Entré en vigueur en 2004, le code de la rue belge est aujourd'hui observé avec attention par de nombreux pays...

### **Norvège : des apprentis conducteurs bien formés**

**Un programme d'éducation à la conduite très complet a été lancé depuis deux ans par le gouvernement norvégien** pour former les futurs conducteurs non seulement

## Police de la route : le modèle californien

*C'est un vieux débat : nombre d'acteurs – l'Association Prévention Routière en tête – réclament une vraie police de la route en France. C'est-à-dire un corps formé et dédié à la route. Le modèle le plus fameux, c'est la California Highway Patrol. Particulièrement efficaces dans leurs contrôles, ses 10 000 agents sont bien identifiés et acceptés par la population car ils ne se limitent pas à distribuer des procès-verbaux : ils assistent aussi les autres polices lorsqu'elles sont amenées à intervenir sur la route pour lutter contre la délinquance.*



# Trois questions à...

**Emmanuel Renard, responsable  
Éducation-Formation de l'Association  
Prévention Routière**

## 1 Y a-t-il des pays européens « en pointe » sur l'éducation routière ?

C'est le cas aux Pays-Bas, notamment. L'éducation routière fait partie de l'éducation civique que chaque enfant reçoit à raison d'une demi-heure par semaine durant tout le cycle du primaire. À la fois théoriques et pratiques, ces cours sont relayés à l'extérieur par des « parents sécurité routière » très actifs et sanctionnés par un examen annuel. Par ailleurs, une majorité d'enfants passent un examen pratique de circulation à vélo. Au Danemark aussi, on insiste beaucoup sur l'éducation routière : entre 6 et 17 ans, quatre cycles sont inscrits dans la scolarité. L'enseignement, assuré par un organisme indépendant, se fait sous la responsabilité d'un professeur correspondant Sécurité Routière dûment formé.

## 2 Ce n'est donc pas un hasard si ces deux pays ont un bilan routier particulièrement bon...

Une éducation routière largement intégrée dans le cursus scolaire est nécessaire pour lutter contre la violence sur les routes. Cela dit, on voit bien, à travers des études récentes de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) et de l'Union européenne, que ce n'est pas suffisant.

## 3 Une solide éducation routière à l'école ne suffit donc pas ?

Non. D'une part, les parents — et donc la société — ne doivent pas (par leur comportement) contredire ce que leurs enfants apprennent en classe : c'est la fameuse exemplarité. D'autre part, si l'on n'a pas un système de contrôle-sanction efficace, cela ne fonctionne pas. Les pays qui ont les meilleures performances misent à la fois sur l'éducation et sur la répression.

à tenir un volant et interpréter la signalisation mais à devenir des citoyens bien informés des risques de la route et responsables de leur conduite, c'est-à-dire capables de gérer des situations difficiles (stress, conduite de nuit, fortes chutes de neige, témoins d'un accident, etc.). Durée moyenne de l'apprentissage complet : six à neuf mois.

### **Finlande : éthylomètre antidémarrage obligatoire**

Alors que la mortalité routière en Finlande est l'une des plus basses d'Europe, les autorités, inquiètes de constater que, dans un accident mortel sur quatre, l'alcool est en cause, ont décidé de rendre obligatoire la pose d'éthylomètres sur les véhicules des conducteurs alcoolisés et récidivistes.

<sup>1</sup> Repris car, en fait, le concept est né en France mais a été développé Outre-Manche.





## « Mon enfant est en classe de 5<sup>e</sup> et doit passer l'ASSR de niveau 1. De quoi s'agit-il ?

L'ASSR de niveau 1 est obligatoire et fait partie intégrante des programmes de l'Éducation nationale. Elle permet un contrôle des acquis en matière de sécurité routière depuis l'entrée au collège : code de la route, situations de conduite, aptitude de l'enfant à évaluer correctement les comportements des différents usagers... L'ASSR 1 fait suite aux apprentissages du primaire validés par l'Attestation de première éducation à la route (APER). Par ailleurs, elle constitue la partie théorique du BSR (Brevet de sécurité routière) : elle est nécessaire pour s'inscrire à la formation pratique qui permet de conduire un cyclo à partir de 14 ans.

# ASSR

## Parlons-en !

**Les Attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) de niveau 1 et 2 sont des examens passés au collège. Étapes essentielles dans la formation théorique de l'usager de la route, les ASSR sont indispensables pour conduire un cyclo et une voiture.**

## « Et l'ASSR de niveau 2 ?

L'ASSR de niveau 2 est un examen passé en classe de 3<sup>e</sup>, qui complète l'ASSR de niveau 1. Elle est obligatoire pour passer le permis de conduire, quelle que soit sa catégorie, et est exigée dans le cadre de la conduite accompagnée. De plus, tout comme l'ASSR de niveau 1, elle permet d'accéder à la formation pratique du BSR.



## « En quoi consistent les épreuves ?

Pour l'ASSR de niveau 1 comme pour l'ASSR de niveau 2, l'examen, qui se déroule autour du mois de mars, se présente sous la forme d'une série de séquences animées en images de synthèse. Celles-ci illustrent 20 questions à choix multiples. Il faut avoir au moins 10/20 pour l'obtenir.



## Comment se passe la préparation aux épreuves des ASSR ?

L'ensemble des professeurs des classes de 5<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> est censé participer à la préparation, tout au long de l'année. C'est souvent l'enseignant d'histoire-géographie et d'éducation civique qui est le plus impliqué, mais on peut aborder la sécurité routière dans toutes les matières : français, mathématiques, sciences physiques... Un livret de préparation à l'ASSR est diffusé gratuitement par l'Éducation nationale : <http://eduscol.education.fr/D0161/accueil.htm>

## Mon fils est sorti du système scolaire. Peut-il passer les ASSR ?

Il peut passer l'Attestation de sécurité routière (ASR) dans les Greta (Groupements d'établissements de l'Éducation nationale). Dans chaque département, un Greta est habilité pour organiser les sessions de l'examen. Le candidat s'inscrit dans le département de son choix. L'ASR donne l'équivalence aux ASSR de niveau 1 et 2 passées au collège. Renseignez-vous d'abord auprès de l'inspection académique. La liste des Greta est disponible à l'adresse [www.education.gouv.fr/fp/greta.htm](http://www.education.gouv.fr/fp/greta.htm)



## À quoi sert le Brevet de sécurité routière (BSR) ?

Le BSR est obligatoire pour les jeunes nés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1988 qui veulent conduire un cyclo (à partir de 14 ans) ou un quadricycle léger à moteur, ou voiturette (à partir de 16 ans). Il est composé d'une partie théorique – celle-ci est validée par l'ASSR de niveau 1, l'ASSR de niveau 2 ou l'ASR – et d'une partie pratique : il s'agit de cinq heures de conduite en conditions de circulation avec un moniteur d'auto-école. Pour cela, on peut s'inscrire dans un établissement agréé par le préfet : auto-écoles, associations socio-éducatives...



## Mon enfant a échoué à l'examen. Que doit-il faire ?

Tout d'abord, le repasser lors de la séance de rattrapage qui est toujours organisée avant la fin de l'année scolaire. En cas de nouvel échec ou d'oubli, les élèves peuvent passer l'ASSR de niveau 1 ou de niveau 2 l'année ou les années suivantes, en en faisant la demande au chef d'établissement.

### Les conseils de l'Association Prévention Routière

#### Des outils pédagogiques pour les enseignants

■ Pour la préparation aux ASSR, les comités départementaux de l'Association Prévention Routière peuvent organiser des interventions dans les établissements scolaires qui en font la demande. Des animations autour de l'outil « Autopsie d'un accident », des débats, des ateliers sont proposés. Certains comités proposent également une préparation au BSR à travers des pistes de maniabilité avec cyclomoteurs. Attention, cela ne remplace pas les cinq heures obligatoires en auto-école mais c'est un bon moyen de sensibiliser les jeunes... et de leur montrer l'intérêt de suivre une formation avec un professionnel avant de se lancer sur la route.

Voir tous les outils disponibles pour les enseignants à l'adresse [www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr), Espace éducation / Au collège.

# L'aménagement des routes influence nos comportements

On accuse les constructeurs de fabriquer des voitures trop rapides, poussant ainsi les conducteurs à enfreindre les règles. Mais on oublie de dire que les routes, elles aussi, peuvent être des «*pousse au crime*» et que leur aménagement contribue pour beaucoup au comportement des usagers. **EXPLICATIONS.**

**\* Sans qu'on en ait conscience, la route a une influence sur notre conduite...** C'est une découverte relativement récente en France. Il y a une vingtaine d'années, des ingénieurs chargés des infrastructures routières se sont aperçus que pour faire ralentir les automobilistes dans un secteur donné, il ne suffisait pas de mettre un panneau de limitation de vitesse. Il fallait la rendre crédible. Comment, en effet, espérer faire respecter par le plus grand nombre la vitesse souhaitée si tout incite à rouler deux fois plus vite ?

**\* Pour améliorer la sécurité, mieux vaut éviter les belles routes larges !** Ce paradoxe n'est évidemment pas valable sur tous les réseaux, mais il l'est à coup sûr en zone urbaine. Et c'est facile à comprendre : lorsque, après un panneau d'entrée de

ville, vous vous trouvez sur une voie large et dégagée, parfois même avec des abords encore champêtres, vous devez vraiment vous concentrer très fort pour ne pas dépasser la vitesse réglementaire de 50 km/h ! Car la route, telle qu'elle se présente, contredit les panneaux de signalisation. Et, spontanément, l'automobiliste a tendance à se laisser guider par ce que l'environnement lui « dit »...

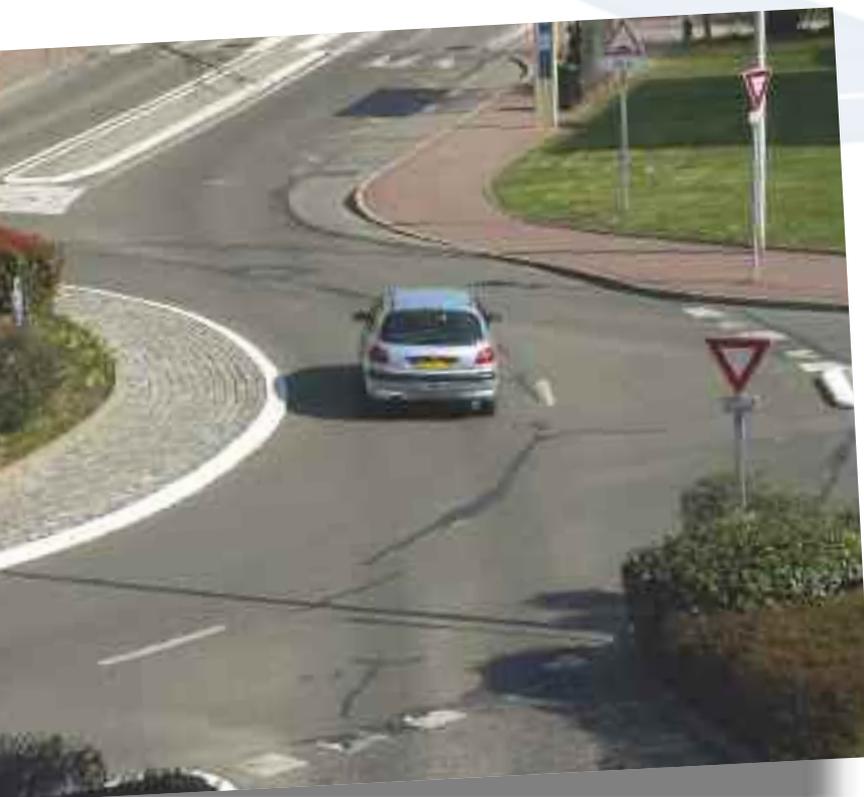
**\* Car, au-delà de la signalisation, la voie délivre un message.** Les aménageurs ont donc compris qu'il était important de rendre la route plus « lisible » pour les automobilistes. Ainsi, à l'approche d'un village, pour nous préparer à ralentir, ils installent une sorte de « couloir » : le revêtement de sol change de couleur ; des plantations de part et d'autre de la chaussée rétrécissent la



perspective, etc. Cela signifie : « attention, on arrive dans un espace différent où les règles changent. On doit passer de 90 à 50 km/h ».

**\* Gendarme, radar ou aménagement : l'objectif est le même.** En ville, sur une chaussée qui ressemble à une route plus qu'à une rue, s'il n'y a pas en permanence un gendarme ou





confortablement et en sécurité. Or, la réussite d'une zone 30 dépend essentiellement de la qualité de ses aménagements dont l'objectif est de réduire les vitesses. Cela peut se faire par la suggestion avec une valorisation des espaces piétons par des jardinières et du mobilier urbain (réverbères, barrières) qui signalent implicitement la présence de piétons. Mais aussi par la contrainte: une perspective interrompue par des chicanes<sup>1</sup> (créées artificiellement par des places de stationnement alternées, par exemple), une trajectoire déviée, un rétrécissement de chaussée, un plateau surélevé (dos d'âne, ralentisseurs...) constituent des «gênes» ponctuelles et obligent ainsi les automobilistes à ralentir.

### \* Les giratoires ont supprimé les points noirs aux carrefours.

C'est l'un des aménagements routiers les plus efficaces en termes de sécurité. Nombre de carrefours (à angle droit) étaient autrefois des lieux de collisions meurtrières à répétition. Leur réaménagement en carrefours giratoires a totalement changé la donne: les conducteurs étant contraints de ralentir et de laisser la priorité à ceux qui sont déjà sur l'anneau, les risques de collision ont quasiment disparu et les rares chocs qui surviennent encore se résument en général à un peu de tôle froissée... \*

<sup>1</sup> Obstacles disposés en zigzag.

un radar, les automobilistes ne respectent pas la limitation à 50 km/h: c'est un fait! Mais il suffit que l'on réduise la largeur des voies de circulation, que l'on accentue le caractère urbain par des trottoirs élargis, des passages piétons, des plantations, etc. pour que la circulation s'apaise. Là encore, si l'environnement «parle» clairement, les conducteurs, informés, lèvent le pied spontanément.

\* **Le principe de la zone 30 repose entièrement sur les aménagements.** Ce principe de «lisibilité» est particulièrement important en ville dans les zones 30. Pour mémoire, il s'agit de quartiers commerçants, scolaires ou résidentiels, où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer plus



# Jeu de l'oie

## Règle du jeu

Chacun leur tour, les joueurs lancent le dé et avancent leur pion du nombre de cases correspondant. Une fois sur la case, le joueur suit les instructions ci-dessous. Le gagnant est celui qui arrive le premier sur la case 30.

**Matériel:** 1 dé,  
1 pion par joueur



### Cases bonus

- 01. Rejoue!
- 08. Avance de 3 cases.
- 12. Avance jusqu'à la case 17.
- 17. Avance de 2 cases.  
L'enfant sur le vélo est bien équipé, son vélo aussi (casque bien attaché, catadioptres).
- 20. Rejoue!
- 30. Bravo! Tu as gagné!

### Cases malus

- 03. Passe ton tour!  
L'enfant en rollers est mal équipé: il ne porte pas de casque. Or, en rollers, il faut porter un casque bien attaché, des coudières, des genouillères et des gants.
- 07. Recule de 4 cases.
- 13. Retourne à la case 5.
- 18. Attends qu'on vienne te délivrer!  
Au bout de 2 tours, si personne n'est venu, tu peux rejouer.
- 24. Passe ton tour.
- 28. Retourne à la case départ!





“Auriez-vous  
l'amabilité de retirer  
votre pare-chocs  
de mon pare-brise,  
s'il vous plaît ?!”

**AGF S'INVESTIT CHAQUE JOUR DANS LA PRÉVENTION ROUTIÈRE.**

Assureur engagé, AGF sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de "prévention automobile".

**AGF**   
Qui d'autre ?

**Allianz** 

Leader européen de l'assurance et des services financiers.