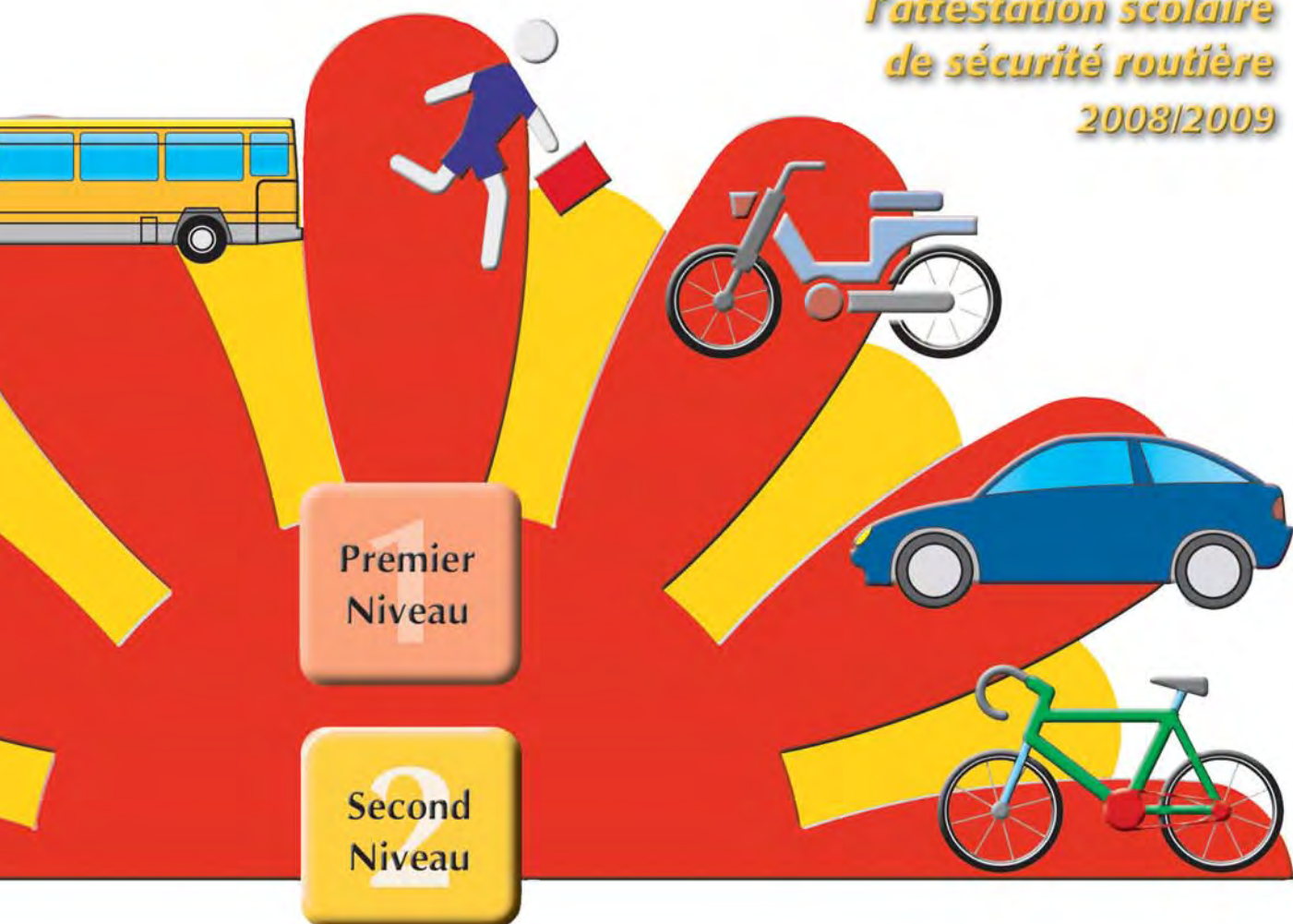


la sécurité routière dans les disciplines au collège

*Livret de préparation à
l'attestation scolaire
de sécurité routière
2008/2009*



1
Premier
Niveau

2
Second
Niveau

Réglementation

Les articles D 312-43, D 312-44, D 312-45, D 312-46 et R 312-47 du code de l'éducation fixent les dispositions de l'enseignement des règles de sécurité routière et de délivrance du brevet de sécurité routière et de l'attestation scolaire de sécurité routière.

Textes en vigueur :

- **Décret n°2006-1712 du 23 décembre 2006 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière, au permis de conduire et modifiant le code de la route**
- **Décret n°2007-429 du 25 mars 2007 relatif à la délivrance des attestations de sécurité routière de premier et de second niveaux, de l'attestation de sécurité routière et de l'attestation d'éducation à la route et modifiant le code de l'éducation.**
- **Arrêté du 25 mars 2007 relatif à l'organisation et à la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux, de l'attestation de sécurité routière et de l'attestation d'éducation à la route.**

La réglementation est accessible sur le site de la direction générale de l'enseignement scolaire : www.eduscol.education.fr, rubrique éducation à la sécurité/ressources documentaires.

Préface

Les jeunes demeurent les premières victimes de la violence routière, et cela malgré les progrès obtenus au cours des quatre dernières années.

Face à cette réalité, l'Éducation nationale a le devoir de poursuivre inlassablement son travail d'éducation et de sensibilisation aux dangers de la route pour faire évoluer les comportements et développer le sens des responsabilités.

L'éducation à la sécurité routière est présente de la maternelle au lycée. Son inscription obligatoire dans les horaires et programmes de différentes disciplines vise à une meilleure appréhension des dangers de la route, à une meilleure connaissance du risque, à une appropriation des comportements responsables et du respect des règles.

Outre l'attestation de première éducation à la route (APER), délivrée à l'issue de la scolarité à l'école primaire, les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), de niveau 1 et de niveau 2 sont obligatoires, respectivement pour conduire un cyclomoteur et pour s'inscrire à l'épreuve du permis de conduire.

Le présent livret est un support de formation actualisé chaque année en fonction de l'évolution de la réglementation routière et des données statistiques de l'accidentologie. Il s'appuie sur un ensemble d'initiatives pédagogiques validées par les corps d'inspection. Il est accessible sur le site de la direction générale de l'enseignement scolaire « Eduscol » où des fiches pédagogiques complémentaires sont également à la disposition des collégiens et des lycéens se préparant aux épreuves de l'ASSR.

Les épreuves de l'ASSR se déroulent depuis un poste informatique et se présentent sous forme d'un QCM composé de 20 questions réparties par thème (piéton, cycliste, cyclomotoriste, autres) et tirées de façon aléatoire par chaque élève.

Les questions portent chacune sur une situation concrète mise en image.

Je vous remercie par avance de votre mobilisation.

Le directeur général de l'enseignement scolaire



Jean-Louis Nembrini



Sommaire 1^{er} niveau

		Mathématiques	Sciences physiques	Français	Éducation civique	Technologie	Sciences de la vie et de la Terre	Éducation physique et sportive	Anglais
Les accidents de la route : les victimes parmi les jeunes	p6	X							
Vitesse et distance d'arrêt	p10	X	X						
Les piétons en ville	p13			X	X				
Les patins à roulettes (rollers)	p16			X	X				
Le vélo	p17			X	X				
Le cyclomoteur et sa réglementation	p21				X				
Les équipements du cyclomoteur	p22					X			
Le casque	p26				X				
ASSR, ASR, BSR	p28				X				
La signalisation routière : principes généraux	p29				X				
Signalisation routière : panneaux	p32				X				
Règles de passage aux intersections	p34				X				
Assurance et responsabilité	p36			X	X				
Témoign d'un accident : que faire ?	p39				X				
Les transports scolaires	p40				X				
Le coût d'un accident	p41				X				
Alcool, drogues, médicaments : action sur le système nerveux et risques d'accident	p43						X		
Faits divers	p52			X					
De la prise d'informations à la crise d'informations	p58							X	
Crossing the street	p72								X
Glossaire	p75								

Ces fiches, ainsi que les fiches des années précédentes, classées par thèmes ou par disciplines, sont accessibles sur le site internet :

<http://www.eduscol.education.fr/securete>



Sommaire 2nd niveau

		Mathématiques	Sciences physiques	Français	Éducation civique	Technologie	Sciences de la vie et de la Terre	Éducation physique et sportive	Allemand	Espagnol
Vitesse et distance d'arrêt	p10	X	X							
Le cyclomoteur et sa réglementation	p21				X					
Les équipements du cyclomoteur	p22					X				
Contrôle et entretien d'un cyclomoteur	p24					X				
Le casque	p26				X					
ASSR, ASR, BSR	p28				X					
La signalisation routière : principes généraux	p29				X					
Signalisation routière : panneaux	p32				X					
Règles de passage aux intersections	p34				X					
Assurance et responsabilité	p36			X	X					
Témoin d'un accident : que faire ?	p39				X					
Les transports scolaires	p40				X					
Le coût d'un accident	p41				X					
Alcool, drogues, médicaments : action sur le système nerveux et risques d'accident	p43						X			
Vigilance et conduite	p47						X			
Deux roues : le plaisir peut être dangereux	p49			X						
Comme une boule de feu	p54			X						
Les informations visuelles dans la circulation	p55			X						
Circulation routière et comportement individuel	p56			X						
De la prise d'informations à la crise d'informations	p58							X		
Collision, étude des systèmes de protection	p63		X							
Réaction, freinage : influence de différents facteurs	p66		X							
Évaluer une distance de sécurité	p68		X							
Vitesse et gain de temps	p70		X							
Dans une ville allemande	p73								X	
Entretien sur un accident de la route	p74									X
Glossaire	p75									

Ces fiches, ainsi que les fiches des années précédentes, classées par thèmes ou par disciplines, sont accessibles sur le site internet :

<http://www.eduscol.education.fr/securite>



Mathématiques

Les accidents de la route : les victimes parmi les jeunes

En 2007, en moyenne, chaque jour en France, plus de 13,25 personnes sont décédées des suites d'un accident de la route. Si l'on prend uniquement en considération le nombre de tués, sans tenir compte du nombre de véhicules en circulation ni du nombre de kilomètres parcourus :

- c'est en voiture de tourisme qu'il y a le plus grand nombre de tués (6,75 tués par jour),
- viennent ensuite les motocyclistes (2,27 tués par jour), les piétons (2 tués par jour) et les cyclomotoristes (près de 2 tués par jour).

Mais ces valeurs moyennes cachent de réelles disparités suivant les classes d'âges et selon les catégories d'usagers.

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ Toutes les classes d'âges sont concernées par les accidents de la route.
- ◆ Pour les cyclomotoristes, les motocyclistes et les usagers de voitures de tourisme, le nombre maximum de victimes est situé parmi les adolescents et les jeunes adultes.
- ◆ Les accidents de la route constituent la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans.
- ◆ C'est entre 14 et 18 ans qu'il y a le plus de cyclomotoristes victimes d'accidents corporels.

Programme

Proportionnalité, calculer un pourcentage, fréquence, lire et représenter des données statistiques, utiliser une calculatrice.

Objectifs disciplinaires

Calculs de pourcentage, de moyenne, lecture et analyse d'une représentation graphique, le tout dans une situation non fictive.
Calculs de pourcentages, d'angles, construction et interprétation de diagrammes circulaires.

Objectifs sécurité routière

Mettre en évidence l'insécurité des usagers de la route et plus particulièrement celle des enfants, des adolescents et des jeunes adultes.

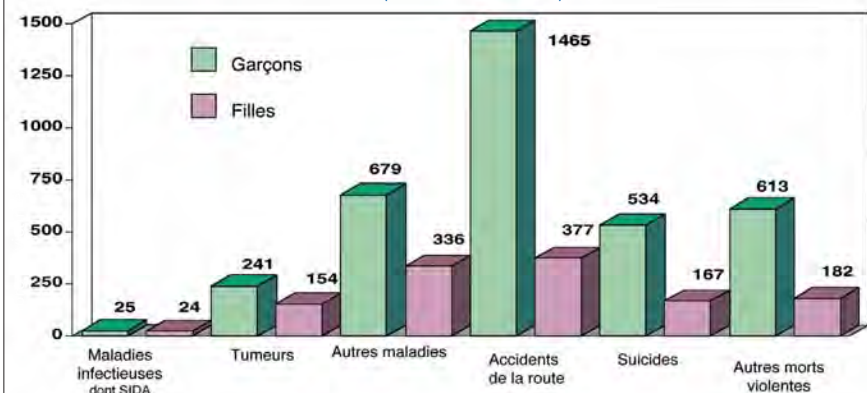
Remarques

À l'intention du professeur, certaines réponses ont été données en italique.

En dépit d'une évolution favorable pour l'ensemble de la population ces dernières années, les jeunes paient toujours un tribut trop lourd à l'insécurité routière.

Mortalité des 15-24 ans selon les causes et le sexe

(source INSERM-1997)



Fiche élèves

Exercice 1

Dans la tranche d'âge 0-24 ans, à cause des accidents de la route, on dénombre, en 2007, 1 345 tués et 38 938 blessés donc $1\ 345 + 38\ 938 = 40\ 283$ victimes.

1. Combien y a-t-il eu en moyenne de victimes par jour ? (arrondir à l'unité)

$$40\ 283 \div 365 = 110$$

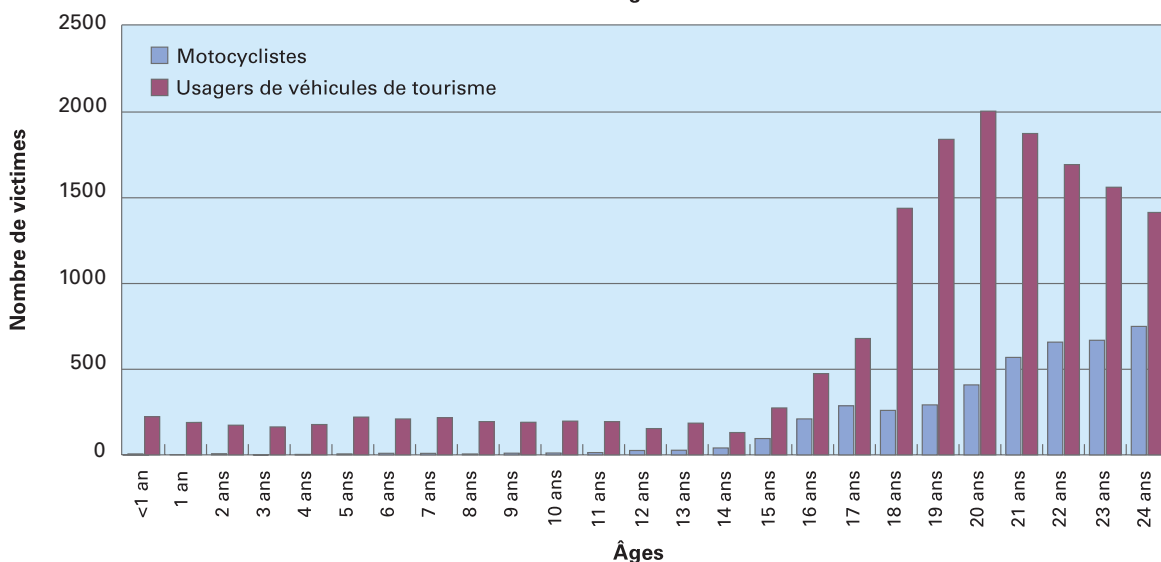
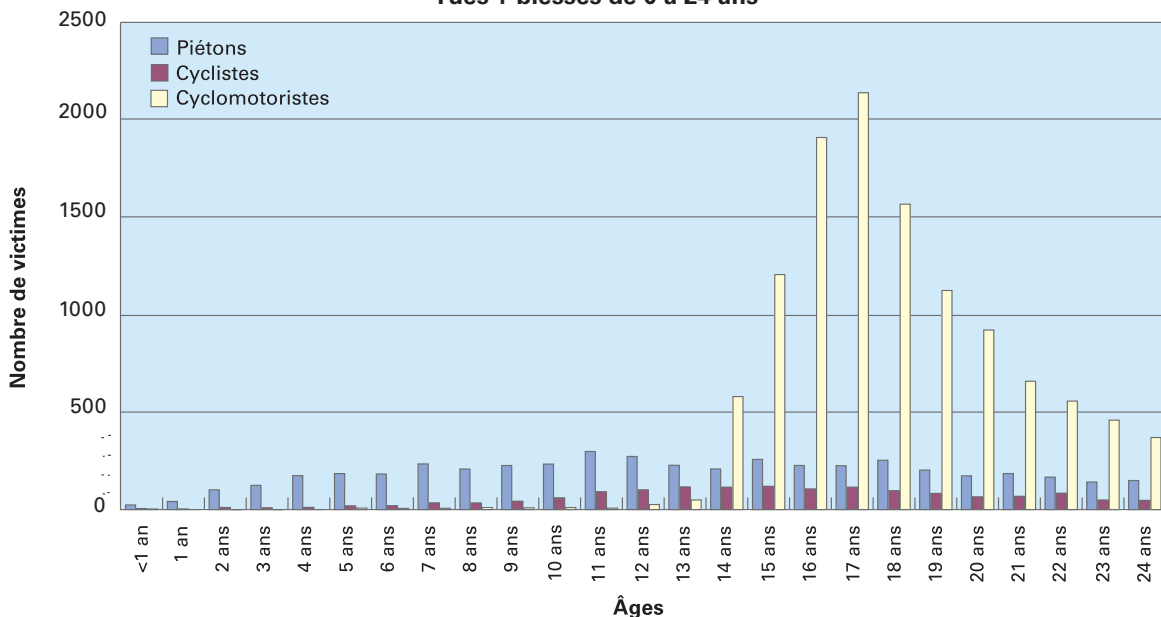
2. Combien y a-t-il eu en moyenne de décès par semaine à cause des accidents de la route ? (arrondir à l'unité)

$$1\ 345 \div 52 = 25$$

Exercice 2

Les deux graphiques ci-dessous montrent pour la tranche d'âge 0-24 ans la répartition des victimes dans les accidents de la route. Ces graphiques concernent cinq catégories d'utilisateurs : piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes et usagers de voitures de tourisme.

Les victimes parmi les jeunes (en 2007)
Tués + blessés de 0 à 24 ans





Fiche élèves suite

1. Cite d'autres catégories d'usagers de la route que celles indiquées.

Camionnettes, poids lourds, voiturettes...

2. En considérant les piétons, quelles sont les deux tranches d'âge où il y a eu le plus de victimes ?

11 ans et 12 ans.

3. Pour les usagers de voitures de tourisme, quelles sont les deux tranches d'âge dans lesquelles il y a le plus de victimes dans l'année ?

19 et 20 ans.

4. À quels âges a-t-on annuellement plus de 1 000 victimes parmi les cyclomoteuristes ?

De 15 à 19 ans.

5. À partir de quel âge le nombre annuel de victimes à cyclomoteur dépasse-t-il le nombre annuel de victimes à bicyclette ?

À partir de 14 ans.

6. Dans la tranche d'âge 14-18 ans, quelle catégorie d'usagers a le plus de victimes ?

Les cyclomoteuristes.

7. Pour l'âge de 14 ans, classe les catégories d'usagers dans l'ordre croissant du nombre de victimes.

Les motocyclistes, les cyclistes, les piétons, les usagers de voitures de tourisme, les cyclomoteuristes.



Exercice 3

1. Les jeunes de 14 à 17 ans représentent environ 5% de la population française. Il y a eu, en 2007, 15 958 victimes d'un accident de cyclomoteur dont 5 856 jeunes âgés de 14 à 17 ans.

Est-il vrai que, parmi les victimes d'un accident de cyclomoteur, près de la moitié sont des jeunes de 14 à 17 ans ?

Non car $5\,856 \times 100 / 15\,958 = 36,69$.

2. Complète la phrase suivante :

En 2006, les jeunes de 14 à 17 ans représentent ... % de la population française, mais ils constituent ... % des victimes d'accidents de la route à cyclomoteur.

(Réponses : 5 %, 36,69 %)

Représente cette phrase en réalisant deux diagrammes circulaires et donne à chacun d'eux un titre.

3. En 2007, parmi les usagers de voitures de tourisme il y a eu 48 796, victimes d'un accident de la route dont 11 793 âgées de 18 à 24 ans. Parmi les motocyclistes, il y a eu 18 638 victimes dont 3 588 âgées de 18 à 24 ans. Complète la phrase suivante (en arrondissant à l'entier le plus proche).

Les 18-24 ans représentent environ 9 % de la population mais parmi les victimes d'un accident d'automobile ils représentent ...% et parmi les victimes d'un accident de motocyclette ils représentent ...%.

(Réponses : 24 %, 19 %)



Fiche élèves suite

Exercice 4

Le tableau suivant indique la répartition des victimes des accidents de la route selon l'âge et la catégorie d'usagers pour l'année 2007.

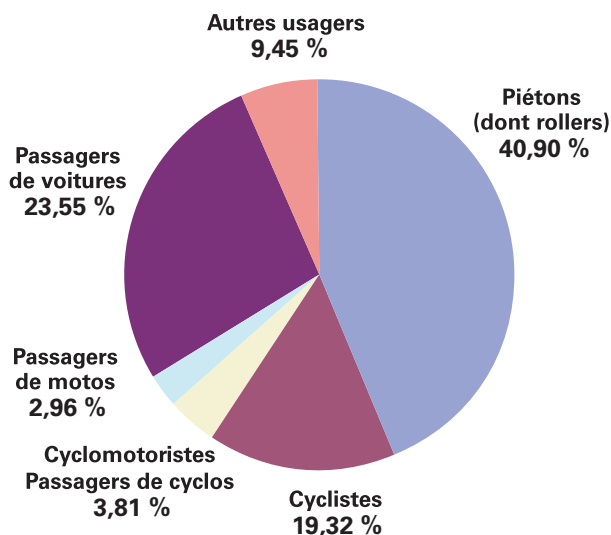
Répartition des victimes d'accidents de la route selon l'âge et la catégorie d'usagers en 2007

Âge	Piétons	Cyclistes	Cyclo-motoristes	Moto-cyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Autres usagers(*)	TOTAL
12 ans	289	110	26	26	150	38	
13 ans	253	128	59	26	184	36	
14 ans	239	120	579	43	194	31	
15 ans	275	138	1214	93	276	44	
16 ans	258	118	1919	211	488	65	
17 ans	254	124	2144	271	673	91	
18 ans	276	105	1573	257	1425	108	

(*) usagers de camionnettes, poids lourds, transports en commun...

Voici un diagramme circulaire représentant la répartition des victimes en pourcentage à l'âge de 12 ans selon les différentes catégories d'usagers.

Répartition des victimes de 12 ans dans les accidents de la route en 2007



1. Réalise un diagramme circulaire du même type pour les adolescents âgés de 15 ans, puis de 18 ans. Complète d'abord le tableau suivant.

Victimes de la route âgées de 15 ans

Âge	Piétons	Cyclistes	Cyclo-motoristes	Moto-cyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Autres usagers	TOTAL
Nombre	272						
Pourcentage (à 1% près)							100%
Angle (à 1% près)							360°

2. Observe les trois diagrammes circulaires pour les victimes de 12, 15 et 18 ans. Compare l'angle des secteurs représentant la même catégorie d'usagers, piétons, cyclistes, cyclomotoristes, etc. Comment varient-ils ? Trouve une explication pour les variations les plus importantes.

Exercice 5

Résume en quelques lignes ce que tu as appris sur la sécurité routière en faisant les quatre exercices précédents. Que faut-il en retenir ?

DÉFINITIONS

Personne indemne : personne impliquée dans un accident, non décédée et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victime : personne impliquée dans un accident et non indemne. Parmi les victimes, on distingue les tués et les blessés.

Tué : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,

Blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.



Mathématiques Sciences Physiques

Vitesse et distance d'arrêt

Ce que l'élève doit retenir

◆ Les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier et selon les conditions atmosphériques.

◆ Savoir calculer le temps « gagné », le temps « perdu » selon la vitesse pratiquée.

◆ Le temps de réaction correspond à la durée de transmission de l'influx nerveux. La durée moyenne du temps de réaction d'un conducteur est de 1 à 2 secondes.

◆ La distance d'arrêt d'un véhicule est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur et de la distance de freinage.

Programme

Calcul numérique exact ou approché. Exemples de fonctions. Proportionnalité. Représentations graphiques de fonctions.

Objectifs disciplinaires

Utiliser la relation entre la vitesse moyenne, la distance parcourue et la durée du trajet. Calculer sur des données numériques. Utiliser la proportionnalité et les pourcentages. Représenter des données sur un graphique. Utiliser un tableur et un grapheur. Utiliser un graphique pour résoudre des équations,

des inéquations, des problèmes. Examiner la validité d'un calcul.

Objectifs sécurité routière

Identifier les facteurs qui influencent la distance d'arrêt d'un véhicule. Estimer un ordre de grandeur de la distance d'arrêt, selon la vitesse.

Comportement attendu

Adapter sa vitesse aux circonstances, en prévision d'un freinage d'urgence. Respecter la distance de sécurité entre deux véhicules.

La première partie de cette fiche est prévue pour être étudiée pour le premier niveau. Elle est reprise, pour le second niveau, en préambule de la seconde partie et peut être traitée en utilisant un tableur.

PREMIÈRE PARTIE (premier et second niveaux)

A. Vitesses maximales autorisées sur le réseau routier français

On considère que la vitesse excessive des véhicules intervient dans la moitié des accidents...

Des vitesses maximales autorisées ont été fixées selon le type de réseau routier, la nature du véhicule et en fonction des conditions météorologiques.

Vitesses maximales autorisées sur le réseau routier français

Véhicules	Météo	Sur autoroute	Sur route à chaussées séparées	Sur autres routes	En ville
automobile	temps sec et clair*	130	110	90	50
	Pluie	110	100	80	50
	Visibilité inférieure à 50 mètres	50	50	50	50
cyclomoteur		non autorisé	en général non autorisé sinon 45	45	45

* Les jeunes conducteurs doivent respecter les vitesses limites des conducteurs confirmés par temps de pluie.

Vitesse et temps « gagné »

1. Un automobiliste pense qu'il va gagner beaucoup de temps sur une route nationale s'il roule à la vitesse moyenne de 100 km/h au lieu de 90 km/h. Quel temps gagnerait-il sur un parcours de 90 km ?

2. Même exercice pour un cyclomotoriste qui roulerait à une vitesse moyenne de 50 km/h au lieu de 45 km/h sur un parcours de 45 km.





B. Vitesse et distance d'arrêt d'un véhicule

1. Étudie attentivement la fiche « Définition de la distance d'arrêt d'un véhicule », page 12.

En particulier, tu dois retenir les définitions du temps de réaction, de la distance parcourue pendant le temps de réaction, de la distance de freinage et de la distance d'arrêt d'un véhicule.

Dans toute la suite, le temps de réaction du conducteur est supposé être égal à 2 secondes. Les distances seront calculées en mètres, au dixième près.

Calcule les distances parcourues pendant le temps de réaction du conducteur aux vitesses de 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110, 120, 130 et 140 km/h et porte-les dans le tableau ci dessous.

Vitesse du véhicule en km/h	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Distance parcourue pendant le temps de réaction (2 s) en m														
Distance de freinage sur route sèche en m	1,8	3,6	6,9	10,3	16,1	23,2	31,4	41,0	52,0	64,6	78,1	93,0	108,5	123,0
Distance de freinage sur route mouillée en m														
Distance d'arrêt sur route sèche en m														
Distance d'arrêt sur route mouillée en m														

2. Dans le tableau, ont été portées les distances de freinage du véhicule sur route sèche.

Pour chacune des vitesses, calcule la distance d'arrêt du véhicule sur route sèche et complète la cinquième ligne du tableau.

3. Sur route mouillée, les distances de freinage sont augmentées de 40 %. Pour chacune des vitesses données, calcule la distance de freinage sur route mouillée du véhicule et complète la quatrième ligne du tableau.

Calcule ensuite les distances d'arrêt correspondantes et complète la sixième ligne du tableau.

4. Construction graphique

Sur un même graphique, construis les représentations suivantes en fonction de la vitesse du véhicule :

- la distance parcourue pendant le temps de réaction (courbe D),
- la distance d'arrêt sur route sèche (courbe C1),
- la distance d'arrêt sur route mouillée (courbe C2).

Tu utiliseras du papier millimétrique. Choix des unités : 1 cm pour 10 km/h sur l'axe des abscisses, 1 cm pour 10 m sur l'axe des ordonnées.

5. Sur le graphique, identifie des grandeurs proportionnelles et des grandeurs non proportionnelles. La distance de freinage sur route mouillée est-elle proportionnelle à la distance de freinage sur route sèche ? Justifie ta réponse.

En observant le graphique, complète la phrase :

« Pour une même abscisse, l'ordonnée du point de C2 est toujours..... à celle du point de C1 ».

Quelles autres phrases de ce type peut-on également écrire ?

DEUXIÈME PARTIE (second niveau)

1. Utilisation des courbes D, C1 et C2 (on note d les distances et v les vitesses).

■ Résoudre une équation par lecture graphique.

Quelle distance d'arrêt sur sol mouillé ?

si $v = 50$ km/h, alors $d = \dots\dots\dots$ m,

si $v = 25$ km/h, alors $d = \dots\dots\dots$ m.

Quelle distance de freinage sur sol mouillé ?

si $v = 50$ km/h, alors $d = \dots\dots\dots$ m,

si $v = 25$ km/h, alors $d = \dots\dots\dots$ m.

■ Deux véhicules roulent en " parallèle " à la même vitesse, l'un sur une piste sèche, l'autre sur une piste mouillée. Au même instant, les deux conducteurs freinent. À l'arrêt, on mesure la distance qui sépare les deux véhicules : on trouve 24 m. À quelle vitesse roulaient les deux véhicules ?

■ Résoudre une inéquation, par lecture graphique.

À quelle vitesse maximale v doit-on rouler sur sol sec :

– pour avoir une distance d'arrêt $d \leq 10$ m, $v = \dots\dots\dots$ km/h ?

– pour avoir une distance d'arrêt $d \leq 75$ m, $v = \dots\dots\dots$ km/h ?

Même question sur sol mouillé.

2. Distance de sécurité

Le décret du 23 novembre 2001 précise la distance de sécurité minimale entre deux véhicules. Dès lors, chaque automobiliste doit compter deux secondes entre son véhicule et celui qui le précède pour avoir le temps de réagir et de parer toute situation dangereuse (freinage brusque, déviation de trajectoire...).

Ce décret aggrave également les sanctions encourues: amende d'un montant maximal de 750 euros et retrait de trois points au permis de conduire.

Sur autoroute, l'appréciation de la bonne distance de sécurité est facilitée par les marquages au sol avec les bandes blanches de 38 m espacées de 14 m.

Ce marquage donne une distance de sécurité correspondant à 2,5 secondes à la vitesse de 130 km/h.

En voici une illustration et les panneaux correspondants :





Complète le tableau avec les distances de sécurité correspondant à 2 secondes, puis à 2,5 secondes.

Vitesse km/h (sol sec)	distance de sécurité (2 secondes)	distance de sécurité (2,5 secondes)
130		90
110		75
90		60
45		30

À la vitesse maximale autorisée de 130 km/h, avec la vision de 2 traits et d'un espace, la distance est donc légèrement supérieure au minimum légal ; vérifie-la :

Ces marquages sont aussi utiles par mauvais temps : si on ne voit qu'une bande, la visibilité est d'environ 50 m, la vitesse est alors limitée à 50 km/h.

Fiche élèves

Définition de la distance d'arrêt d'un véhicule

Entre le moment où le conducteur perçoit un obstacle et celui où il commence à freiner s'écoule un temps appelé : **temps de réaction.**

C'est la durée de transmission de l'influx nerveux entre l'organe récepteur (l'œil qui perçoit l'obstacle) et l'organe effecteur (la main qui serre le frein).

La distance parcourue pendant le temps de réaction

D_{TR} est fonction de la vitesse du véhicule.

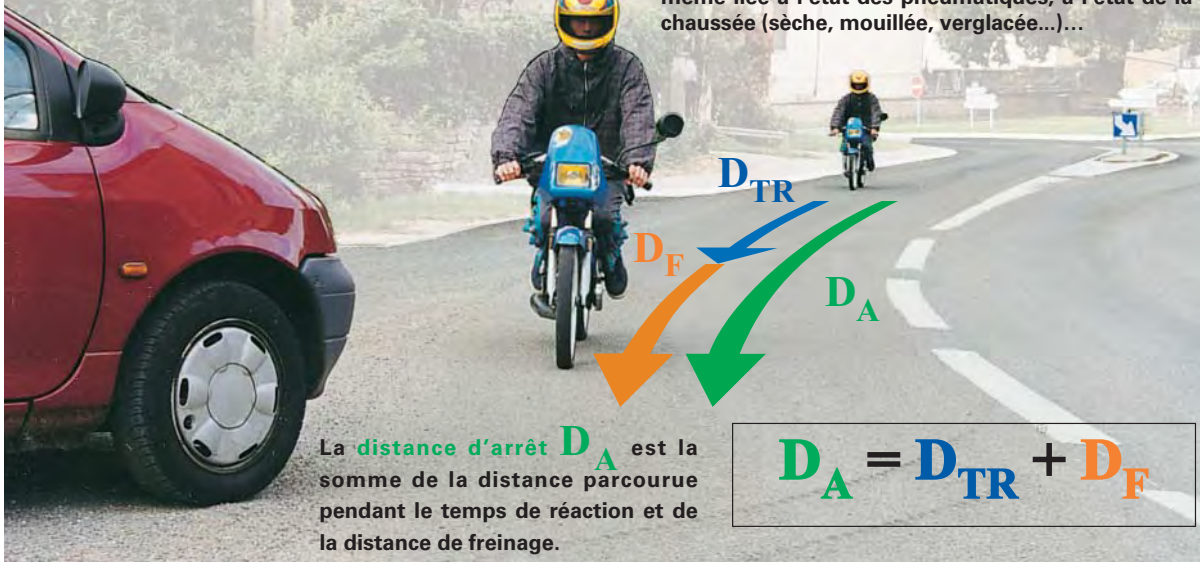
Le temps de réaction est plus ou moins long suivant les individus, leur état de fatigue, leur alcoolémie...

Sa durée moyenne est de 1 à 2 secondes.

Entre le moment où le conducteur actionne ses freins et celui où le véhicule s'arrête, la distance parcourue est appelée **distance de freinage.**

La distance de freinage D_F dépend :

- du véhicule, en particulier de l'état du système de freinage ;
- de la vitesse du véhicule ;
- de l'adhérence du véhicule sur la chaussée, elle-même liée à l'état des pneumatiques, à l'état de la chaussée (sèche, mouillée, verglacée...)...



La **distance d'arrêt** D_A est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage.

$$D_A = D_{TR} + D_F$$

Pour un cyclomotoriste qui roule à 45 km/h (vitesse maximale autorisée à cyclomoteur), sur route sèche, et dont le temps de réaction est de 1 seconde, la distance d'arrêt est d'environ :

$$D_A = D_{TR} + D_F = 12 \text{ m} + 13 \text{ m} = 25 \text{ m.}$$



Éducation civique Français

Les piétons en ville

Qu'elle s'effectue en ville ou en rase campagne, la circulation des piétons, comme celle des autres usagers, obéit au Code de la route mais fait également appel à un certain nombre de règles de prudence.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Les principaux points de réglementation applicables aux piétons.

Programme

La sécurité

Objectifs disciplinaires

Découvrir une ville d'après des plans à différentes échelles.

Retrouver un sens très ancien du centre-ville : lieu de rencontre, convivial.

Se familiariser avec certains types de textes : arrêté municipal, brochure explicative.

Objectifs sécurité routière

Prendre conscience du rôle du piéton, du cycliste qui ont des droits certes, mais aussi des devoirs.

• délaissés au profit de périphéries plus
• spacieuses, les centres-villes revivent.
• L'habitat est rénové, les commerces
• sont dynamisés, pour contribuer à
• faire de ces espaces des lieux de
• bien-être, conviviaux, loin de la
• pollution et du bruit. Un moyen pour
• atteindre ces objectifs : la création de
• zones piétonnes, permettant par
• ailleurs de repousser les problèmes de
• circulation hors du centre trop exigü.

• L'activité proposée peut être prolongée par une enquête auprès de la municipalité et des usagers sur les effets de la mise en place des zones piétonnes.

Fiche professeur

• Depuis une trentaine d'années, l'évolution des activités urbaines a nécessité une redéfinition des centres-villes. Après avoir été

Les enseignants pourront remplacer les documents proposés par des documents de leur choix. Les textes réglementaires, en fin de fiche, permettent de traiter la question des piétons en général.



Les piétons sont tenus d'utiliser les passages prévus à leur intention, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres



Fiche élèves

Documents 1 et 2

- Quelle est la nature précise de ces documents ? Quelle est leur source ?
- Qu'est-ce qu'une zone piétonne d'après le document 2 ? et d'après le document 3 ?
- Sur quels aspects insiste l'arrêté municipal ? et la brochure ?
- Qui est prioritaire dans les zones piétonnes ?
- Quels sont les véhicules autorisés à y circuler de façon permanente ?
- Quels sont les véhicules autorisés à s'y rendre à certains moments de la journée ?
- Dans quelles tranches horaires ?
- Quelles sont les dérogations possibles ?
- À quelles conditions ces véhicules peuvent-ils circuler dans la zone piétonne ?
- Que peut-il arriver si ces véhicules ne respectent pas ces règles ?
- Qui serait responsable en cas d'accident entre piéton et véhicule à l'intérieur de la zone piétonne ?
- Pourquoi a-t-on mis en place les zones piétonnes ?
- En quoi contribuent-elles à améliorer la qualité de la vie (convivialité, pollution, bruit, sécurité, dynamisme commercial) ?

Document 1

Ville d'AMIENS

Objet : Zones piétonnes - circulation - stationnement - réglementation

LE MAIRE DE LA VILLE D'AMIENS

ARRETE**Article 2 - Définition de la zone piétonne :**

Une aire est dite « piétonne » lorsqu'elle est affectée de manière temporaire ou permanente à la circulation des piétons et se situe à l'intérieur d'un périmètre où la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières.

Tout stationnement y est interdit et gênant conformément aux dispositions de l'article R 37-1 du Code de la Route.

Les véhicules (...) devront circuler à une vitesse inférieure à 15 km/h.

Article 4 - Par dérogation aux dispositions faisant l'objet de l'article 2 du présent arrêté, la circulation est autorisée à toute heure, pour les cyclistes sur l'ensemble des voies piétonnes.

Article 13 - Tout bénéficiaire, à titre quelconque, d'une dérogation de circulation ou de stationnement, conserve l'entière responsabilité de tout accident corporel ou matériel provoqué par le passage ou la présence de son véhicule ou de son vélo.

Dans tous les cas, la circulation des piétons reste prioritaire.

Article 16 - Les véhicules en infraction seront mis en fourrière aux frais de leurs propriétaires.

Extrait de l'arrêté municipal du 20 septembre 1996



Signalisation à l'entrée d'une zone piétonne.



Exemple de zone piétonne où se côtoient loisirs, commerces et déplacements. Les conducteurs de cycles peuvent y circuler à l'allure du pas et à condition de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Document 2

Les zones piétonnes sont des espaces de vie conviviaux qui vous permettent de faire vos courses, flâner ou même déjeuner en toute quiétude. Afin de préserver cette tranquillité, des bornes automatiques limitent désormais l'accès des véhicules aux zones piétonnes où le stationnement et la circulation sont strictement réglementés.

Qui peut accéder aux zones piétonnes ?

- **Les résidents et commerçants riverains**

Ils bénéficient d'un badge d'accès permettant d'entrer dans la zone.

- **Les véhicules de livraison**

L'accès est autorisé de 6 h à 10 h. Le stationnement des véhicules de livraison est limité à la durée du chargement et du déchargement.

- **Les véhicules d'urgence**

L'accès est autorisé pour les pompiers, le S.A.M.U., la police.

- **Les camions de déménagement ou véhicules de chantier**

- **Les véhicules de transport en commun du réseau urbain**

Chaque bus est muni d'un système de détection automatique permettant l'abaissement de la borne.

- **Cas exceptionnels**

À tout moment, la Police Municipale pourra autoriser l'accès aux particuliers et véhicules professionnels (taxis, ambulances...) pour la dépose ou prise en charge d'une personne à mobilité réduite, par exemple.

Source : brochure « Zones piétonnes, mode d'emploi », Mairie d'Amiens

Quelques précautions

Le matin ou le soir dans la pénombre, les enfants ne sont pas vus par les automobilistes. Des vêtements clairs, un brassard fluo, des éléments réfléchissants placés sur les cartables, les vélos, les vêtements, permettent aux conducteurs de véhicules de mieux percevoir les enfants et de leur assurer une meilleure sécurité.



Au delà de 50 km/h, la distance d'arrêt d'un véhicule est toujours supérieure à 30 m, même dans les meilleures conditions.

À 100 km/h, un véhicule s'arrêtera à 105 m. Un enfant « réfléchissant » est visible à 135 m.

D'après un document de la Ligue contre la violence routière, violenceroutiere.org



Pour aller plus loin : la réglementation applicable aux piétons

Les piétons et la route : droits et devoirs

La route est un espace collectif partagé où tous les usagers (automobilistes, deux-roues, piétons) sont soumis à l'obligation du respect du Code de la route. Protégeons tout particulièrement les piétons : 592 piétons tués et 2504 grièvement blessés en 2003 – sur la voie publique.

Les piétons ont des droits...

> Le nouveau Code de la route, entré en vigueur le 1^{er} juin 2001, a renforcé les droits des piétons. Il énonce clairement l'obligation pour les conducteurs de véhicules de céder le passage aux piétons dès l'instant où ceux-ci sont engagés « régulièrement sur la chaussée », c'est-à-dire sur un passage pour piétons, protégé ou non par des feux tricolores (article R.415-11).

... et des devoirs

Au même titre que les autres usagers, les piétons doivent observer les règles du Code de la route.

Marcher le long de la route

> Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons et normalement praticables par eux, tels que des trottoirs ou des accotements, vous êtes tenu de les emprunter (article R.412-34).

> Si vous ne pouvez pas utiliser les trottoirs et les accotements, vous pouvez marcher sur la chaussée en circulant près de ses bords (articles R.412-35 et R.412-36).

> Hors agglomération, vous devez vous tenir près du bord gauche de la chaussée, afin de faire face aux véhicules, sauf si cela peut compromettre votre sécurité ou en cas de circonstances particulières, par exemple : zone de travaux (article R.412-36).

> L'autoroute et la route express sont strictement interdites aux piétons. Les automobilistes, en cas d'incident, doivent allumer leurs feux de détresse, sortir du côté droit du véhicule, passer de l'autre côté de la glissière de sécurité lorsqu'elle existe et marcher jusqu'à la prochaine borne téléphonique située tous les 2 km.

Marcher en groupe organisé

> Vous devez vous déplacer sur le bord droit de la chaussée et veiller à laisser libre au moins toute la partie gauche de la chaussée, pour permettre le dépassement des véhicules (article R.412-42).

> Déplacez-vous en colonne par deux.

> Si toutefois, hors agglomération, vous avancez en colonne par un, vous devez vous déplacer sur le bord gauche de la chaussée, sauf si cela est de nature à compromettre votre sécurité ou sauf circonstances particulières.

> Si votre groupe est plus important (plus de 20 personnes), il vous est recommandé de le scinder en plusieurs groupes. À l'intérieur de chaque groupe, déplacez-vous également en colonne par deux, sur le bord droit de la chaussée. Chaque groupe ne doit pas occuper plus de 20 m de longueur. Conservez enfin un intervalle de 50 m entre chaque groupe, pour faciliter là aussi le dépassement par les véhicules.

À noter : si vous organisez une randonnée, il est préférable pour votre groupe d'utiliser en priorité l'accotement, dès que celui-ci est praticable. Il vous est également recommandé d'encadrer le groupe en plaçant un responsable à l'avant et à l'arrière, et de désigner un éclaireur pour les virages.

Traverser

> Vous ne devez traverser qu'après vous être assuré que vous pouvez le faire sans risque en fonction de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules (article R.412-37).

> Vous avez l'obligation d'emprunter les passages prévus pour les piétons, s'ils sont situés à moins de 50 mètres (article R.412-37).



> Lorsque la traversée est réglée par des feux de signalisation, vous devez attendre le feu vert pour les piétons avant de vous engager. Lorsque c'est un agent qui règle la circulation, il faut attendre son signal avant de traverser (article R.412-38).

> Aux intersections à proximité desquelles il n'existe pas de passage prévu pour les piétons, empruntez la partie de la chaussée en prolongement du trottoir, et ne traversez pas en diagonale (article R.412-37).

> Hors des intersections, de la même façon, traversez la chaussée perpendiculairement à son axe (article R.412-39).

La nuit

> La nuit, ou dès que la visibilité est insuffisante, utilisez de préférence des vêtements clairs ou munis de bandes fluorescentes le jour et réfléchissantes la nuit. Au minimum équipez-vous de brassards et de bandiers réfléchissants.

> Dès que vous circulez en groupe organisé la nuit, vous devez faire porter un feu blanc ou jaune par une personne située en tête de chaque colonne et un feu rouge par une personne qui ferme la marche.

De plus, il vous est recommandé de faire porter un brassard réfléchissant au bras gauche de chaque piéton de la colonne de gauche.

(Dépliant Sécurité Routière)

Les personnes à mobilité réduite

◆ « Une personne à mobilité réduite est une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire, ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer ».

On distingue :

- les handicapés moteurs :
 - fauteuil seul : personne en fauteuil roulant autonome ;
 - fauteuil assisté (personne en fauteuil nécessitant la présence d'une aide ;
 - piéton appareillé (avec canne, béquilles, prothèse...)
- les handicapés sensoriels : aveugles et malvoyants ; sourds et malentendants.

Quelle est la réglementation sur les fauteuils roulants ?

Si la vitesse par construction du fauteuil est au plus celle du pas, c'est-à-dire égale ou inférieure à 6 km/h, l'utilisateur est assimilé à un piéton (art. R. 412-34, II, 3^o du code de la route qui concerne le fauteuil roulant manuel et le fauteuil roulant motorisé dont la vitesse ne peut par construction dépasser l'allure du pas).

Le fauteuil roulant utilisé dans ces conditions n'est pas un véhicule mais est considéré comme un équipement spécifique permettant à une personne handicapée de retrouver la mobilité d'un piéton. Il circule, par conséquent, aux endroits réservés aux piétons et peut dans tous les cas circuler sur la chaussée (art. R. 412-35, dernier alinéa). Quand il circule sur la chaussée, il ne peut que lui être recommandé de circuler avec prudence et d'utiliser tout équipement de nature à améliorer sa sécurité notamment sa visibilité, tel par exemple un dispositif rétro réfléchissant.

Si la vitesse par construction du fauteuil est supérieure à celle du pas, c'est-à-dire supérieure à 6 km/h, il n'existe pas de réglementation spécifique au fauteuil en matière de réception. Le fauteuil est assimilé à un véhicule appartenant à une catégorie de véhicule connue : cyclomoteur

à 3 roues, quadricycle léger et lourd à moteur, tricycle à moteur (article R. 311-11 du code de la route). Ce véhicule doit donc respecter les contraintes réglementaires en termes de dispositif de freinage, d'éclairage et de signalisation, etc. Son conducteur est tenu d'être titulaire, soit du brevet de sécurité routière (BSR), soit de la catégorie de permis de conduire correspondant au véhicule. Sa circulation est régie par les règles communes du code de la route. Il doit circuler sur la chaussée et son conducteur respecter les mêmes obligations que celles des automobilistes.

Patins à roulettes (rollers)

◆ Sur l'ensemble du territoire national, en l'absence d'une réglementation spécifique, les pratiquants du patin à roulettes, lorsqu'ils circulent sur une voie publique, sont assimilés à des piétons. À ce titre, ils sont soumis aux dispositions, notamment, des articles R. 412-34 à R. 412-43 et R. 415-11 du Code de la route, qui prévoient, pour ces usagers, l'obligation de circuler sur les trottoirs, ainsi que celle de prendre toute précaution, notamment de respecter les signalisations tricolores lors de la traversée des chaussées qu'ils doivent effectuer dans les passages protégés. Les manquements constatés sont sanctionnés par une contravention de 1^{re} classe prévue par l'article R. 412-43 du même Code.

Dans l'hypothèse où les patineurs utiliseraient les trottoirs mais en y circulant à grande vitesse, en cas d'accident, leur responsabilité civile pourrait être engagée.

Réponse ministérielle du 30 novembre 1987
J. O. Débats assemblée nationale du 29/02/88

Planches à roulettes (skateboards)

◆ Les pratiquants de planche à roulettes sont également assimilés à des piétons. Compte tenu de la dangerosité potentielle, le maire peut en proscrire l'usage sur certaines artères et le réserver à des espaces de jeux spécialement aménagés.

Sont assimilés aux piétons et tenus de respecter les mêmes règles :

- les personnes qui poussent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;
- les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;
- les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ;
- les pratiquants de patins ou de planches à roulettes.



Éducation civique Français

Les patins à roulettes (rollers)

Au regard de la réglementation, celui qui se déplace à rollers est considéré comme un piéton.

Ce que l'élève doit retenir

◆ L'utilisateur de rollers ou de skateboard est soumis aux mêmes règles que celles s'appliquant aux piétons.

Programme

La sécurité

Objectifs sécurité routière

Connaître les règles d'utilisation des rollers.

Circuler, cela s'apprend

- L'enfant qui débute à rollers doit le faire en milieu protégé. Il faut en effet apprendre à s'arrêter, ralentir, accélérer, tourner, esquiver un obstacle fixe ou mobile...
- Il faut s'entraîner dans des espaces protégés (sans voitures ni piétons, loin de la chaussée), sur des terrains plats et secs à revêtement lisse. Lorsque l'enfant se sent plus sûr de lui, il peut aborder des zones comportant plus de difficultés.
- La meilleure solution consiste à prendre des cours dans un club. À défaut, l'enfant peut s'exercer avec un adulte expérimenté.

Connaître les règles

De circulation

- Se renseigner sur les espaces interdits ou éventuellement réservés à la circulation des rollers et des skateboards. Leur usage est soumis aux mêmes règles que celles s'appliquant aux piétons : circulation sur les trottoirs, traversée sur les passages pour piétons et respect du pictogramme vert ou rouge.

De sécurité

- Circuler au milieu du trottoir.
- Dépasser les piétons par la gauche, les croiser par la droite.

- Ne pas transformer le trottoir en terrain de jeux (tourner autour d'un poteau, sauter par-dessus un plot, etc.).
- Sur le trottoir ou sur la route, ne pas se faire tirer par un cycliste, ne pas s'accrocher les uns aux autres ou rouler côte à côte.
- Ralentir à l'approche d'une intersection.
- Marquer l'arrêt avant de traverser (ne pas utiliser le bord du trottoir comme tremplin de saut).
- La nuit et par mauvais temps, porter systématiquement des vêtements clairs et des brassards rétro réfléchissants pour être bien vu.

L'équipement, le matériel

- L'équipement est indispensable. Il se compose du casque, des coudières, des genouillères et des protège-poignets. Il est important d'entretenir son matériel et de vérifier son bon état avant chaque départ : serrage des axes, état des roues, usure des tampons de freins...

Attitudes à adopter

- Respecter les piétons : ne pas considérer que l'on est « prioritaire » parce que l'on se déplace plus vite.
- Anticiper en regardant bien devant soi pour repérer les obstacles fixes ou mobiles.
- Avertir le piéton si l'on pense ne pas pouvoir l'éviter.
- En cas de déséquilibre, éviter de se rattraper à un piéton en s'agrippant à lui.
- Respecter toutes les règles de circulation.

Fiche réalisée d'après le document « La route et moi », publié par Renault.

- Une personne à rollers se déplace à environ **15 km/h**, un piéton à environ 5 km/h.
- Sur 10 accidents de rollers, 8 sont dûs à une chute. **Les collisions** représentent 1 accident sur 10 (la plupart du temps contre un obstacle fixe).
- Lors des accidents, ce sont **les membres supérieurs** qui sont majoritairement touchés (68 % des cas).



Éducation civique Français

Le vélo

Le Code de la route comporte un certain nombre de dispositions destinées à protéger le cycliste, particulièrement vulnérable dans la circulation. Mais il fixe aussi les règles que ce dernier doit respecter, vis-à-vis des autres usagers en général et notamment de ceux qui peuvent être encore plus exposés que lui : les piétons.

Ce que l'élève doit retenir

◆ *Équipement obligatoire et équipement facultatif des cyclistes.*

◆ *Quelques règles à respecter dans la circulation.*

Programme

La sécurité.

Objectifs sécurité routière

Les droits et devoirs du cycliste.

Documents fournis

- Article tiré d'un dossier de presse publié par le journal *Le courrier Picard* et portant sur la circulation à vélo dans la ville d'Amiens (doc 1).
- Extraits d'articles du Code de la route (doc 2).
- Tableau établi avec l'aide du Centre de documentation et d'information de l'assurance (doc 3).

Travail avec les élèves :

Préambule : faire lire aux élèves ces trois documents et mettre en évidence la différence de statut (article de presse non exhaustif, texte réglementaire officiel, tableau récapitulatif rédigé par les sociétés d'assurances).



Les enfants de moins de 8 ans peuvent circuler sur le trottoir, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Questions :

- Quels sont les avantages du vélo en ville ?
- Quel est le principal problème rencontré par les cyclistes ?
- À quel moment de la journée ont lieu la majorité des accidents ?
- À partir des différents documents, repérer et établir la liste des équipements obligatoires et celle des équipements facultatifs, mais recommandés, du cycliste. Distinguer l'équipement de l'engin et celui de l'utilisateur lui-même (vêtements, brassard...).
- Les résultats pourront être présentés sous la forme d'un tableau à double entrée (voir page suivante).*
- Les cyclistes peuvent-ils circuler sur les trottoirs ? Sur les voies piétonnes ? Quelle obligation de respect des piétons le Code leur impose-t-il ?
- Quelle distance doit respecter un automobiliste qui dépasse un vélo en agglomération ? Hors agglomération ?

La conclusion de cette étude pourra être de montrer que le cycliste :

- est un usager particulièrement vulnérable que la réglementation protège ;
- doit respecter lui-même les dispositions du Code (feux, stop, priorités...);
- doit être attentif aux plus vulnérables que lui (piétons, enfants, personnes âgées...), notamment sur les espaces où il les côtoie de près ;
- doit s'imposer des précautions qui ne sont pas forcément fixées par le Code (vigilance vis à vis des voitures qui le voient mal, notamment lors de l'ouverture des portières côté circulation, port de vêtements destinés à le rendre visible...).



Équipements obligatoires et facultatifs du cycliste

	Équipements réglementaires	Équipements facultatifs
L'engin	Éclairage avant (1) Feu arrière (1) Dispositif réfléchissant rouge à l'arrière (appelé aussi catadioptre) Dispositif réfléchissant blanc à l'avant Dispositifs réfléchissants latéraux et sur les pédales Avertisseur sonore Freins	Écarteur de danger
L'utilisateur		Casque, gants Vêtements de couleur claire Vêtements réfléchissants Brassards rétro-réfléchissants ou à pile

(1) L'éclairage avant et le feu arrière sont **obligatoires la nuit ou lorsque la lumière est insuffisante**. C'est en raison de cette disposition que les VTT ou les vélos dits de course peuvent **légalement circuler de jour sur la chaussée sans être équipés de ces deux dispositifs**. Il est toutefois vivement conseillé aux cyclistes d'en être équipés, les conditions de visibilité pouvant changer

brusquement (passage d'un tunnel, orage, pluie, tombée de la nuit...)

Depuis la parution du décret du 25 Août 1995, les bicyclettes vendues doivent être... « munies des équipements de signalisation inactive et passive et d'éclairage ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route ».

Document 1 : les dangers du vélo en ville

En raison de son manque de visibilité sur la route et du comportement des automobilistes, le vélo demeure une activité urbaine dangereuse.

Facile à garer, rapide, non polluant, silencieux, économique, le vélo peut être considéré comme le moyen de transport urbain par excellence. D'ailleurs les utilisateurs de la « petite reine » sont de plus en plus nombreux en ville. Mais pour accompagner ce développement, le problème de la sécurité des vélos doit être réglé.

Cycliste invisible

Le principal problème rencontré par les cyclistes dans la circulation urbaine concerne leur manque de visibilité. En effet, en raison de son mince gabarit mais aussi de sa faible capacité à délivrer un éclairage suffisamment intense, le cycliste est quasiment

invisible pour les autres usagers de la chaussée. On sait que la période où les accidents sont les plus fréquents est celle du crépuscule. En France, un cycliste sur six est accidenté de nuit. Ces accidents tendent à devenir de plus en plus mortels, puisque près d'un cycliste sur trois est tué durant cette période de la journée. C'est pourquoi les cyclistes doivent posséder les équipements adéquats (éclairage actif, chasuble fluorescente, écarteur de sécurité...) pour éviter de se mettre eux-mêmes en danger. D'autant plus que le pro-

blème de l'insuffisante visibilité des cyclistes ne se pose pas seulement la nuit. En effet, d'une manière générale, les automobilistes ont une mauvaise perception des cyclistes même en plein jour. Ils ne prêtent attention, en vision périphérique, qu'à des masses équivalentes à celles de leur propre véhicule.

Plus de civisme

Autrement dit, les automobilistes règlent leur conduite en fonction des dangers qu'ils peuvent encourir et non en fonction de ceux qu'ils peuvent faire encourir aux usagers plus

faibles et plus vulnérables. Cette situation est parfois accentuée par l'illusion de visibilité des cyclistes. Parce qu'ils voient les automobilistes, ils tendent à considérer qu'ils sont vus par eux. Ce sentiment illusoire constitue une grave erreur, génératrice d'accidents. Ainsi, en plus de s'occuper de leur propre conduite, les cyclistes doivent avoir aussi un œil sur les automobilistes afin d'anticiper leurs réactions. Une prise de conscience civique est donc nécessaire de la part des automobilistes. Ils doivent apprendre à

partager la chaussée avec les autres usagers non protégés. Les cyclistes ne doivent plus être considérés comme des usagers de seconde zone. Cette prise de conscience doit se faire également au niveau de la position sociale du vélo. En cette période de lutte contre les différentes nuisances (bruit, pollution...), la bicyclette ne doit plus être considérée comme un moyen de locomotion désuet, pratiqué par quelques originaux. Le vélo doit trouver sa place dans la ville du XXI^e siècle. Pour ce faire, les pou-

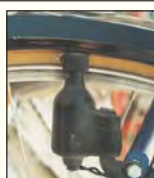
voirs publics doivent prendre leurs responsabilités pour mettre fin à l'hégémonie absolue de l'automobile dans le paysage urbain. L'aménagement de pistes ou bandes cyclables, l'installation d'aires de stationnement équipées doivent être envisagées à plus grande échelle. La France peut prendre exemple sur d'autres pays européens pour adapter enfin le vélo à l'espace urbain.

Benjamin D'HAINAUT

Le Courrier Picard
28 novembre 1999

**Éclairage actif**

Il se compose d'un feu avant et d'un feu rouge arrière.

**Dynamo**

Le courant électrique est produit par une dynamo ou par des piles.

**Dispositif réfléchissant blanc**

Obligatoire à l'avant.

**Dispositif réfléchissant rouge**

Obligatoire à l'arrière.

**Vêtements réfléchissants**

Le port de vêtements réfléchissants est vivement conseillé.

**Écarteur de danger**

Il incite les automobilistes à laisser plus d'espace quand ils doublent.



Document 2 : extraits d'articles du Code de la route relatifs au vélo ou au cyclomoteur

Article R. 313-3. - II.

Tout cyclomoteur doit être muni à l'avant d'un ou de deux feux de croisement.

Article R. 313-4. - X.

La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche.

Article R. 313-18. - II.

Toute motocyclette, tout cyclomoteur à deux roues doit être muni à l'arrière d'un catadioptre.

Article R. 313-19. - III.

Tout cycle doit être muni de catadioptres orange visibles latéralement.

Article R. 313-20. - III et IV.

Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas des cycles à deux roues à pédales rétractables.

Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant.

Article R. 313-33.

Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit.

Article R. 412-34. - I.

Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Article R. 413-18.

Lorsque des parcs de stationnement de véhicules sont aménagés sur des trottoirs ou terre-pleins, les conducteurs ne doivent circuler sur ceux-ci qu'à une allure très réduite et en prenant toute précaution pour ne pas nuire aux piétons.

Article R. 414-4. - IV.

Pour effectuer le dépassement, [le conducteur] doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Article R. 414-6.

Les dépassements s'effectuent par la gauche.

Par exception à cette règle, tout conducteur doit dépasser par la droite... un véhicule dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche...

Article R. 431-6.

Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de 2 roues, ... ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

Article R. 431-7.

Les conducteurs de cycles à deux roues ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.

Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Article R. 431-9.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.



Cycliste en ville : une vigilance de tous les instants



Zone piétonne

Circulation des deux roues

Des voies de circulation spécifiques (pistes ou bandes cyclables) sont parfois prévues pour les deux roues : deux cas peuvent alors se présenter.



Les bicyclettes doivent obligatoirement emprunter la piste ou la bande cyclable, qui leur est exclusivement réservée (les autres véhicules, notamment les cyclomoteurs, ne doivent pas l'emprunter).



Le panneau rectangulaire à fond blanc, placé sous le panneau rond bleu, étend au cyclomoteur ce qui est obligatoire pour le cycliste. Le cyclomoteur doit donc emprunter cette piste et non la route.



Document 3 : quelques points de réglementation applicables aux deux roues

Source : Centre de documentation et d'information de l'assurance

CATÉGORIES	BICYCLETTE	CYCLOMOTEUR	MOTOCYCLETTE			
			légère	cylindrée > 125 cm ³		
Définition réglementaire	pas de moteur	2 ou 3 roues cylindrée maximale 50 cm ³ puissance maxi 4 kW vitesse maximale 45 km/h	cylindrée maximale 125 cm ³ puissance maxi 11 kW	Puissance maxi 25 kW rapport puissance/poids maxi 0,16 kW/kg	25 kW < puissance < 73,6 kW rapport puissance/poids >0,16 kW/kg	
Âge requis	–	14 ans	16 ans	18 ans	20 ans	21 ans
Permis de conduire	–	Brevet de Sécurité Routière (BSR) obligatoire à partir de 14 ans et sans limite d'âge, sauf possession d'un permis de conduire (pour les personnes nées depuis le 1 ^{er} janvier 1988)	avant le 1 ^{er} janvier 2007 : permis B + 2 ans d'ancienneté à partir du 1 ^{er} janvier 2007 : permis B + 2 ans d'ancienneté + formation pratique de 3 h	permis A	si titulaire du permis A depuis 2 ans	si permis obtenu à partir de 21 ans
Autres documents exigibles	–	attestation d'assurance et certificat d'assurance autocollant à appliquer sur le garde-boue avant certificat d'immatriculation ("carte grise")				
Plaque d'immatriculation	–	plaque du constructeur et n° d'identification obligatoires				
		obligatoire sur tous les véhicules neufs depuis le 1 ^{er} juillet 2004, obligatoire sur tous les cyclomoteurs en 2009	obligatoire			
Casque	–	obligatoire pour le conducteur et le passager				
Voies de circulation	autoroutes et périphériques interdits pistes cyclables parfois obligatoires		pistes ou bandes cyclables interdites			
Rouler en groupe	jamais à plus de 2 de front. File simple dès la chute du jour ou dès qu'un véhicule veut dépasser	file simple				
Assurance	voir fiche Assurance	obligatoire (voir fiche Assurance)				
Transport d'un passager	–	se conformer à la notice descriptive du constructeur				
	interdiction à tous les deux roues (sauf side-car) de transporter plus d'un passager ; siège, poignée et repose-pied obligatoires pour le passager ; corbeille ou courroies d'attache pour un enfant de moins de cinq ans					
Prêt du véhicule	l'emprunteur n'est assuré que si le contrat le prévoit					
Dispositif d'éclairage obligatoire	<ul style="list-style-type: none"> dispositif réfléchissant de couleur blanche à l'avant dispositif réfléchissant de couleur rouge à l'arrière dispositifs réfléchissants visibles latéralement dispositifs réfléchissants de couleur orange sur les pédales Dès la chute du jour, ou de jour lorsque les circonstances l'exigent : <ul style="list-style-type: none"> à l'avant : 1 phare à l'arrière : 1 feu rouge 	<ul style="list-style-type: none"> à l'avant : 1 ou 2 feux de croisement à l'arrière : 1 ou 2 feux de position 1 ou 2 signaux de freinage 1 ou 2 catadioptrés arrières et latéraux non triangulaires catadioptré sur les pédales 	<ul style="list-style-type: none"> à l'avant : 1 ou 2 feux de position, 1 ou 2 feux de route et 1 ou 2 feux de croisement à l'arrière : 1 ou 2 feux de position, 1 ou 2 signaux de freinage, 1 catadioptré non triangulaire et 1 dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation des dispositifs indicateurs de changement de direction 			
Autres équipements obligatoires	–	avertisseur sonore et deux dispositifs de freinage efficaces				
		rétroviseur				
Immobilisation	Elle peut être opérée par les forces de l'ordre chaque fois que l'état, l'entretien du véhicule ou l'état du conducteur sont non conformes à la réglementation.					

Observation : les quadricycles légers à moteur (4 roues, moins de 50 cm³) peuvent être conduits à partir de 16 ans ; le conducteur doit être titulaire du brevet de sécurité routière (BSR) option quadricycle léger à moteur ou d'un permis de conduire.



Éducation civique



Le cyclomoteur et sa réglementation

Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans. Ces derniers constituent 49,88 % des victimes d'accidents mortels à cyclomoteur.

Définition du cyclomoteur

«Cyclomoteur» : véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h. *Art. R. 311-1*

Immatriculation des cyclomoteurs

Les cyclomoteurs mis en circulation après le 1^{er} juillet 2004 doivent être immatriculés par le vendeur. Tous devront l'être en 2009.

Transformation d'un cyclomoteur pour en augmenter la puissance (kit)

Les utilisateurs tombent sous le coup des sanctions prévues en cas de non conformité des véhicules : confiscation du kit, immobilisation et saisie du véhicule, amende (dispositions mises en œuvre courant 2003).

Les assurances peuvent refuser de prendre en charge les remboursements en cas d'accident.

Une législation plus sévère sanctionne les professionnels qui fabriquent, importent, vendent ou exposent des kits (2 ans de prison, 30000 euros d'amende).

Pour conduire un cyclomoteur, il faut être âgé d'au moins 14 ans, et être titulaire du Brevet de Sécurité Routière (BSR). Le BSR se compose de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau, ou de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière et de 5 heures de conduite.

Feux de croisement

De jour, les motocyclettes, et les cyclomoteurs doivent circuler avec le ou les feux de croisement allumés.

Port du casque

En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être correctement

attaché. Le fait, pour tout conducteur ou passager, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Conformément à l'article L. 431-1, le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque peut être immobilisé dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Transport de passager

Sur les motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur. Pour l'application du présent article, la selle double ou la banquette est assimilée à deux sièges. *Art. R. 431-5*

Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits « tandems », le siège du passager doit être muni de deux repose-pieds et soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée.

Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire. Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule. *Art. R. 431-11*

Sur route

Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée. *Art. R. 431-6*

Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule. *Art. R. 431-8*

Sanctions

Le cyclomotoriste est un conducteur comme les autres qui peut faire l'objet de sanctions en cas d'infraction.

Des amendes, tout d'abord. Le non-port du casque, par exemple, entraîne une amende de 135 euros.

Par ailleurs, un cyclo peut être immobilisé en cas de non-port du casque, de transformation pour en augmenter la puissance, ou de défaut d'attestation d'assurance.

De la même façon, l'usage du téléphone mobile lui est interdit en raison de l'article R. 412-6 du code de la route qui énonce que « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent... ».

Quelques conseils

En ville

Un deux roues qui double risque de ne pas être vu par l'auto-mobiliste, car il peut disparaître entièrement dans l'angle mort de son rétroviseur. Donc, il faut être très prudent lorsque l'on double et laisser un espace de sécurité d'au moins un mètre avec le véhicule doublé.

Cette marge de sécurité est encore plus impérative lorsque l'on roule à droite le long des autos garées.

Il faut éviter dans la mesure du possible de freiner ou d'accélérer sur les bandes de délimitation des voies, les passages pour piétons, les plaques d'égout, les rails de tramway, le gravier ou les feuilles mortes sur lesquels on risque de dérapier.

Pour rouler, il faut s'équiper de gants et de vêtements à manches longues en évitant certains matériaux du type « nylon » qui peuvent en cas de chute, occasionner des brûlures très sérieuses. Les cuirs restent les plus protecteurs ou bien les toiles épaisses. Toutes ces protections ne permettent pas d'éviter les chocs. Elles en limitent les conséquences (brûlures, coupures, gravillons) et facilitent le travail des secouristes en cas d'accident.



Technologie

Les équipements du cyclomoteur

Du Vélosolex (1946-1988) au scooter (de l'anglais «to scoot» démarrer à grande allure) en passant par la Mobylette (1952), le cyclomoteur reste pour beaucoup d'adolescents, le premier engin vers la circulation motorisée et vers une réelle autonomie de déplacement.

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ Les équipements obligatoires et facultatifs d'un cyclomoteur.
- ◆ L'intérêt des équipements facultatifs d'un point de vue confort et sécurité.

Programme

Histoire des solutions à un problème technique.
Repérer différentes pièces d'un objet à l'aide d'une nomenclature.
Gérer un ensemble d'informations.

Objectifs disciplinaires

Analyser et comparer des produits anciens et contemporains. Connaître les principales techniques caractéristiques des grandes étapes de l'évolution technique.
Savoir lire un cartouche et une nomenclature.

Objectifs sécurité routière

Connaître les équipements obligatoires et facultatifs d'un cyclomoteur.

- 1 plaque d'immatriculation de couleur blanche, obligatoire pour les cyclomoteurs neufs achetés à compter du 1^{er} juillet 2004,
- 1 certificat d'immatriculation (carte grise) R. 322-12-2,
- 1 plaque du constructeur
- 1 gilet à bandes réfléchissantes

Les équipements facultatifs

- 1 ou 2 feux de route R. 313-2,
- 1 ou 2 feux de position R. 313-4,
- 1 dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation R. 313-12,
- des avertisseurs de changement de direction (clignotants) R. 313-14,
- 1 rétroviseur à droite,
- des sacoches ou un coffre,
- 1 antivol,
- 1 compteur kilométrique,
- 1 voyant d'huile...

Repérer ces équipements sur le dessin en utilisant la nomenclature.

- Dans la nomenclature, indiquer par une croix dans la colonne correspondante si l'équipement est obligatoire ou facultatif.
- Indiquer, dans la colonne «fonction» de la nomenclature, la fonction de chaque équipement (voir, être vu, être entendu, être identifié, ralentir, s'arrêter, être informé).

- Dans le cadre de l'unité «Histoire des solutions à un problème technique», les élèves de troisième peuvent travailler sur le thème des fonctions des équipements du cyclomoteur. Les élèves travailleront par groupes de 3 ou 4. Ils devront trouver, au cours du temps, les différentes solutions techniques répondant à chacune de ces fonctions. On s'efforcera de rattacher les solutions aux contraintes liées au cyclomoteur. Chaque groupe travaillera sur une fonction. Le travail peut être restitué sous forme de documents illustrés ou de présentation multimédia.
- Recherche d'objets, textes, graphismes, témoins de la technique.
- Observations comparatives des objets.
- Décomposition des objets en blocs fonctionnels.
- Explication des principes techniques.

Définition (R. 311-1)

Un cyclomoteur est un véhicule à 2 ou 3 roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont la cylindrée du moteur ne dépasse pas 50 cm³.

Matériel

- Dessin et nomenclature du scooter.

Travail à réaliser

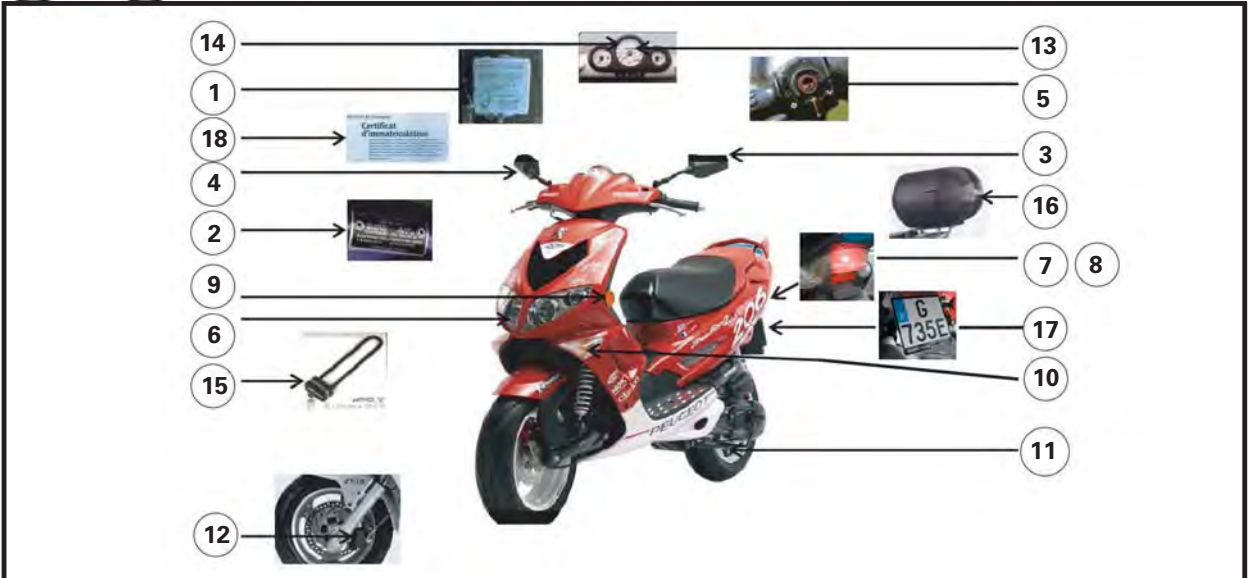
- Faire rechercher les équipements obligatoires et facultatifs sur un cyclomoteur.

Les équipements obligatoires

- 1 indicateur de vitesse R. 317-1,
- 1 vignette d'assurance fixée à un endroit visible R. 211-21-1 du code des assurances,
- 1 rétroviseur côté gauche R. 316-6,
- 1 avertisseur sonore R. 313-33,
- 1 ou 2 feux de croisement R. 313-3,
- 1 ou 2 feux de position arrière R. 313-5,
- 1 ou 2 feux de stop de couleur rouge à l'arrière R. 313-7,
- 1 catadioptré à l'arrière R. 313-18,
- 1 ou 2 catadioptrés latéraux R. 313-19,
- catadioptrés sur les pédales R. 313-20,

Les pistes de travail

- **Voir et être vu**
Évolution des techniques permettant d'éclairer un véhicule (les lanternes, les ampoules électriques, la dynamo, la batterie, l'alternateur...).
- **Être entendu**
Amplification et émission d'un son.
- **Être identifié**
Évolution des techniques de marquage et les différents supports.
- **Ralentir, s'arrêter**
Les systèmes de freinage par frottement.
- **Être informé**
Évolution des techniques de mesure des vitesses et des distances parcourues par un véhicule.



18	1	Certificat d'immatriculation (« carte grise »)			
17	1	Plaque d'immatriculation			
16	1	Top case (coffre)			
15	1	Antivol			
14	1	Indicateur de vitesse			
13	1	Compteur kilométrique			
12	1	Dispositif de freinage avant			
11	1	Dispositif de freinage arrière			
10	2	Feu clignotant			
9	2-3	Dispositif réfléchissant latéral et arrière			
8	1-2	Feu de stop (rouge)			
7	1-2	Feu de position arrière			
6	1-2	Feu de croisement			
5	1	Avertisseur sonore			
4	1	Rétroviseur droit			
3	1	Rétroviseur gauche			
2	1	Plaque du constructeur			
1	1	Vignette d'assurance			

Rep	Nb	Désignation	Fonction	Obligatoire	Facultatif
Echelle	Ensemble		Société	Dessinateur :	
	CYCLOMOTEUR			Date :	
	Pièce				
Format	A4		Type Doc.	Numéro	



Technologie

Contrôle et entretien d'un cyclomoteur

Pour préserver son confort et sa sécurité, il est indispensable de connaître les contrôles et opérations d'entretien à effectuer régulièrement sur son véhicule.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Les fréquences de contrôles et de vérifications.

Programme

Communication assistée par ordinateur.

Objectifs disciplinaires

Réaliser un document en PAO. Choisir les outils (matériel et logiciels) et les procédures adaptées face à un problème donné.

Objectifs sécurité routière

Contrôler et entretenir régulièrement son cyclomoteur.

Dans le cadre de l'unité de programme de troisième « Communication assistée par ordinateur », on se propose de réaliser des fiches « check-up » des contrôles à réaliser sur un cyclomoteur.

Matériel

- Cahier des charges du document à réaliser.
- Postes informatiques avec connexion Internet.
- Appareil photo numérique, scanner.
- Logiciel de PAO (ou traitement de texte).
- Mode d'emploi d'un cyclomoteur.

Définition

Un cyclomoteur correspond à un engin à 2 roues ou plus, équipé d'un moteur thermique dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³, et dont la vitesse est limitée à 45 km/h par construction.

Si l'une (ou plusieurs) de ces conditions n'est pas respectée, le véhicule appartient à la catégorie des motocyclettes et nécessite le permis de conduire correspondant.

Travail à réaliser

1. Lister toutes les opérations de contrôle et d'entretien d'un cyclomoteur à travers des recherches sur Internet, au CDI et sur des documentations techniques de scooter (mode d'emploi) ou utiliser la liste suivante.

Contrôles avant chaque départ

- Niveau carburant.
- Réglage rétroviseurs.
- Éclairage avant.
- Feu rouge arrière et Feu stop.
- Avertisseur sonore.
- Témoins du tableau de bord.
- État des pneus.

Contrôles tous les 15 jours

- Niveau huile de frein.
- Tension de la chaîne.
- État des câbles.
- Poignée de gaz.
- Niveau huile moteur.
- Niveau eau batterie.
- Liquide de refroidissement.
- Pression des pneus.

Révisions

- Filtre à air.
- Bougie.
- Garnitures ou plaquettes de freins.
- Courroies de transmission.

2. Réaliser une bibliothèque de photos d'illustrations (recherche sur Internet, numérisation de photos de catalogue ou documentation technique, prise de photos numériques sur un véhicule). Il faut une photo explicite pour chaque opération de contrôle.

3. Réaliser trois documents en PAO (avec par exemple Publisher) en respectant le cahier des charges.

Exemple de cahier des charges

Chaque document devra comporter :

- un titre (contrôles avant chaque départ, contrôles tous les 15 jours, révisions) ;
- la photo du véhicule au centre ;
- à la périphérie les illustrations repérées ;
- une liaison (par fléchage par exemple) entre l'illustration du point de contrôle et le véhicule ;
- la liste des points de contrôle et leur repère ;

Pour chaque document :

- la police de caractères devra être identique ;
- la forme et la taille des photos ou des schémas d'illustration seront identiques.



Exemple de document

CONTRÔLES AVANT CHAQUE DÉPART



- 1 Niveau de carburant
- 2 Niveau d'huile de frein
- 3 Feu rouge arrière et feu stop
- 4 Éclairage avant

- 5 État des pneus
- 6 Réglage des rétroviseurs
- 7 Avertisseur sonore
- 8 Témoins du tableau de bord



Éducation civique

Le casque

Ce que l'élève doit retenir

◆ Le casque est la principale protection du cyclomotoriste en cas d'accident ; il faut savoir le choisir, l'entretenir, le porter.

Programme

La sécurité routière

Objectifs sécurité routière

Le casque, son choix, son entretien, son utilisation.

L'enseignant distribuera le texte « le casque pour le cyclomotoriste ou le motocycliste », le fera lire, puis le ramassera.

L'enseignant proposera ensuite aux élèves le QCM suivant (les réponses sont données en italiques).

Cet exercice constituera un entraînement à l'épreuve de l'ASSR.

- 1) Porter un casque est
obligatoire en ville A
facultatif en rase campagne B
obligatoire en rase campagne C
obligatoire à moto mais non à cyclo .. D
obligatoire à moto et à cyclo E

A B C D E

Réponse = A, C, E

- 2) Sous un casque, on doit pouvoir porter ses lunettes de vue
vrai A
faux B

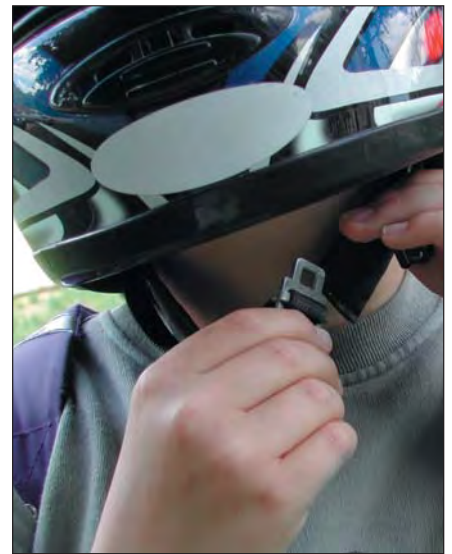
A B

Réponse = A

- 3) Il est recommandé de repeindre un casque trop vieux A
Repeindre un casque peut le détériorer B

A B

Réponse = B



- 4) Pour être efficace, un casque doit se porter attaché
vrai A
faux B

A B

Réponse = A

- 5) Il faut changer son casque après tout choc important A
Tant qu'aucun dommage n'est visible, on peut conserver son casque, même après un choc important B

A B

Réponse = A

- 6) On peut avoir une contravention pour absence de casque
vrai A
faux B

A B

Réponse = A



LE CASQUE POUR LE CYCLOMOTORISTE OU LE MOTOCYCLISTE

Vous allez acheter un casque, voici les questions que vous devez vous poser pour faire le bon choix.

1. UN CASQUE, POUR QUOI FAIRE ?

Pour protéger votre tête en cas de choc. En deux roues, dès le moindre accrochage, vous êtes directement exposé. Pas d'intérieur douillet, de ceinture de sécurité, de carrosserie tout autour, votre seule protection est celle que vous portez sur vous. Depuis longtemps, les motards l'ont compris (le non port du casque intervient dans 40 % des accidents mortels de cyclomotoristes). Encore faut-il que le casque que vous achetez vous protège réellement au moment où vous en aurez besoin. C'est pourquoi on est très exigeant sur la qualité et l'efficacité des casques de moto. Ceux-ci doivent tous être conformes aux normes de sécurité (le Code de la route l'exige) et porter, fixée à l'intérieur, soit une étiquette marquée NF (Norme Française), de couleur verte, soit (c'est le cas désormais pour la plupart des casques) une étiquette blanche sur laquelle figure la lettre E (pour Europe) accompagnée de chiffres.

2. COMMENT LE CHOISIR ?

Recherchez d'abord l'estampille NF ou E, fixée à l'intérieur du casque. Cette estampille prouve que le casque est conforme aux normes de sécurité, qu'il a subi avec succès des essais en laboratoire reproduisant ce qui peut se passer dans un accident (chocs en divers endroits, résistance à l'arrachement de l'attache, etc.) et que sa fabrication est en permanence contrôlée. Essayez-le ensuite. Il doit être à votre taille exacte sans comprimer les oreilles.

Si vous portez des lunettes pour améliorer votre vue ou vous protéger du soleil, essayez le casque avec celles-ci, il ne doit pas vous gêner. Assurez-vous que le casque s'enlève sans trop d'effort.

3. QUAND FAUT-IL LE CHANGER ?

Remplacez votre casque après tout choc, même si apparemment il ne semble pas abîmé.

Même si vous n'avez pas eu d'accident avec votre casque, changez-le régulièrement (environ tous les cinq ans), le matériau utilisé pour fabriquer la calotte pouvant perdre ses qualités au fil du temps.

Fiche réalisée avec le concours de l'Association Française de Normalisation (AFNOR) et de la société JCP Industries

4. COMMENT L'UTILISER ?

D'abord, placez-le correctement. L'avant du casque doit être au ras des sourcils. Cette position vous protège des chocs frontaux et vous permet de lever la tête sans que le casque vous bloque le cou.

Attachez toujours votre casque, même pour une courte distance. Un casque non attaché ne sert à rien. Au moindre choc, il part d'un côté et vous de l'autre.

Ne peignez pas votre casque et n'y ajoutez pas d'autocollants. Les pigments des colles risquent de détériorer le matériau de la calotte. Pour les mêmes raisons, ne le nettoyez jamais avec de l'essence ou des solvants. Utilisez de l'eau savonneuse.

Ne percez pas votre casque pour rajouter une visière, faire passer les écouteurs de votre baladeur...

N'utilisez jamais de vis non plus, elles deviennent de véritables poinçons en cas de choc.



L'estampille reproduite ici est celle d'un casque italien (le chiffre 3 correspond à l'Italie, le chiffre 2 à la France...). À gauche, la référence à la norme, à droite, le numéro de série.

Le port d'un casque homologué est obligatoire pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs et de motos, en ville aussi bien qu'en rase campagne (article R.431-1 du Code de la route). L'absence d'un casque ou le port incorrect (non attaché, relevé...) sont sanctionnés par une amende de 135 euros et l'immobilisation du deux roues.

Attention ! si vous vous trouvez face à un conducteur de deux roues qui vient d'être accidenté, il convient d'être prudent et ne pas essayer d'enlever le casque. Il faut se contenter de dégrafer la jugulaire et de relever la visière, en attendant l'arrivée des secours organisés.



Les casques se répartissent en deux grandes «familles» : les casques dits ouverts et les casques dits fermés ou intégraux. Les casques ouverts, sans doute plus agréables à porter, notamment l'été, offrent une protection moins complète que les casques intégraux, qui sont plus enveloppants.

LE CASQUE POUR LES CYCLISTES EN MILIEU SCOLAIRE

La circulaire n°99136 du 21 septembre 1999, II.4.1, portant sur l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires prévoit que... «l'équitation et le cyclisme nécessitent le port d'un casque protecteur conforme aux normes en vigueur».



ASSR, ASR, BSR

Cette fiche d'information fait le point sur la réglementation actuelle en matière d'ASSR, d'ASR et de BSR. Les évolutions réglementaires peuvent être consultées sur le site <http://www.eduscol.education.fr/securite>

L'attestation scolaire de sécurité routière comporte :

- une attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de premier niveau qui se passe en classe de cinquième ou de niveau équivalent ;
 - une attestation scolaire de sécurité routière de second niveau qui se passe en classe de troisième ou de niveau équivalent.
- La préparation à ces deux attestations est du ressort des établissements scolaires. Elle est obligatoire.

Contrôle des connaissances

Chaque année, le ministère chargé de l'éducation organise un contrôle de connaissances qui vient sanctionner l'enseignement dispensé en sécurité routière. *Tous les élèves doivent obligatoirement passer ces deux contrôles de connaissances qui traduisent la volonté des pouvoirs publics d'assurer une continuité des apprentissages de la sécurité routière au collège.*

Les deux niveaux de l'ASSR sont indépendants :

- il n'est pas obligatoire d'avoir été reçu au 1^{er} niveau pour se présenter au 2nd niveau ;
- l'attestation est attribuée aux élèves ayant obtenu au moins 10/20 aux épreuves et donne lieu à la délivrance d'une attestation de réussite, datée et signée par le chef d'établissement.

L'attestation scolaire de sécurité routière et le Brevet de Sécurité Routière (BSR)

- Pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir au moins 14 ans et posséder le BSR, option cyclomoteur.
- Pour conduire un quadricycle léger à moteur (n'excédant pas 50 cm³), il faut avoir au moins 16 ans et posséder le BSR, option quadricycle léger à moteur.

Ce BSR se compose d'une partie théorique et d'une partie pratique :

- la partie théorique est constituée de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau, ou de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière ;

- la partie pratique comporte 5 h de conduite sur la voie publique assurées par des professionnels de la conduite (moniteurs d'auto-école...) agréés par les préfetures.

Cette partie pratique concerne bien entendu uniquement les élèves intéressés par la conduite d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger à moteur. Elle n'est pas du ressort du ministère de l'éducation nationale (l'inscription à cette préparation pratique constitue un acte privé au même titre, par exemple, que l'inscription aux cours de préparation à la conduite automobile).

Le BSR est obligatoire pour conduire un cyclomoteur.

Le décret 2002-675 du 30 avril 2002 l'a rendu obligatoire à partir de 14 ans et sans limite d'âge pour tous ceux qui sont nés depuis le 1^{er} janvier 1988, sauf pour ceux qui possèdent un permis de conduire.

L'attestation scolaire de sécurité routière de 2nd niveau et le permis de conduire

Le même décret du 30 avril 2002 a rendu obligatoire la possession de l'ASSR de second niveau, passée en classe de troisième ou de niveau équivalent, pour pouvoir obtenir le permis de conduire.

Comme la précédente, cette disposition s'applique à tous ceux qui sont nés à compter du 1^{er} janvier 1988.

Attestation de Sécurité Routière (ASR)

Les jeunes sortis du milieu scolaire qui n'ont pas obtenu l'une ou l'autre des ASSR peuvent passer une épreuve de remplacement, l'attestation de sécurité routière (ASR) : les non scolarisés, au GRETA, les apprentis, au CFA.

L'ASR a été mise en place depuis le 1^{er} janvier 2004.



Éducation civique

La signalisation routière : principes généraux

Les voies de circulation constituent un espace que se partagent en même temps des milliers d'usagers.

Cette cohabitation permanente n'est possible que dans la mesure où cet espace est organisé.

La signalisation - verticale et horizontale – constitue le langage commun, très schématisé, porteur des informations qui vont permettre au trafic de s'écouler en évitant les incidents.



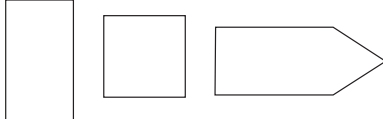
Plutôt qu'un tableau complet, les pages qui suivent présentent les principes généraux dont l'acquisition doit permettre de saisir ensuite la signification, parfois plus subtile qu'il n'y paraît, de tous les signaux routiers.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Les panneaux de signalisation routière associent des formes, des couleurs et des symboles.

1. LA SIGNALISATION VERTICALE

Les formes

	Le triangle	Danger
	Le rond	Prescription c'est à dire interdiction ou obligation
	Le rectangle, le carré, ou la flèche	Indication



La quasi totalité des panneaux utilisent ces formes, à quelques exceptions près :



Forme octogonale : le stop

Arrêt obligatoire, puis cédez le passage à gauche et à droite.



Carré posé sur une pointe :

route à caractère prioritaire, à toutes les intersections.



LES TRIANGLES

Les panneaux de danger

Fond blanc à bord rouge



Passage pour piétons



Passage d'animaux sauvages

Les panneaux comportent souvent un pictogramme (le pictogramme est une forme stylisée). Celui de droite indique non pas « attention aux cerfs », mais, d'une façon plus générale « passage d'animaux sauvages » (cervidés, sangliers...).

Fond jaune à bord rouge

Signalisation temporaire



Travaux

LES RONDS

Les panneaux d'interdiction

Bord rouge à fond blanc

Sans pictogramme, il interdit la circulation à tout véhicule dans les deux sens (dans les zones piétonnes, par ex).



Il comporte la plupart du temps un pictogramme



Accès interdit aux cyclomoteurs

Une particularité : ce panneau indique l'obligation, pour le véhicule qui le rencontre, de céder le passage au véhicule venant en sens inverse, la voie étant étroite. Vous pensez que l'utilisateur venant en sens inverse trouve le même panneau, avec seulement les flèches inversées ? Eh bien non ! Il trouve un panneau carré bleu d'indication.



Panneau rond barré

Noter que le pictogramme, sur le panneau de droite, en forme de voiture renvoie non seulement aux voitures mais aussi aux camions, camionnettes, bus (voir aussi le panneau de route à accès réglementé).



Interdiction de tourner à gauche



Accès interdit à tous les véhicules à moteur

Cas particulier : les panneaux de stationnement, ronds fond bleu, barrés et entourés de rouge

Face aux deux panneaux de droite, comment savoir si l'interdiction de stationner commence ou s'arrête au panneau ? c'est simple : vous imaginez le panneau couché sur le sol et la flèche vous indique le sens de l'interdiction. Ainsi, le panneau de droite indique : stationnement interdit à partir du panneau.



Une astuce

Une question : c'est le 16 juillet. De quel côté de la rue pouvez-vous vous garer ?

Réponse : ce panneau indique : stationnement interdit du côté du panneau du 1er au 15 du mois. Vous pouvez donc vous garer sur le côté de la rue où le panneau est implanté.



Une colle

Les panneaux de fin d'interdiction

Fond blanc rayé de noir



Les panneaux d'obligation et de fin d'obligation

Fond bleu



Piste ou bande cyclable

Fond bleu barré de rouge



Fin de piste ou bande cyclable



LES CARRÉS

Panneaux d'indication



Parc de stationnement

Attention : ce panneau, placé à l'entrée de certaines voies, indique que l'accès est réservé à un certain nombre de véhicules à moteur = voitures, camions, transports en commun, mais aussi motos.

Il indique une interdiction d'accès pour les piétons et cyclistes, bien sûr, mais aussi les cyclomoteurs, certaines voiturettes, les tracteurs agricoles...



Route à accès réglementé

Panneaux de fin d'indication

Carrés à fond bleu barré de rouge



Fin de route à accès réglementé

Indication dite de « confort »

Carrés à fond blanc entourés de bleu



Restaurant

LES RECTANGLES OU LES FLÈCHES

Indication de direction

Fond bleu, vert ou blanc



Le fond est bleu pour les indications d'autoroute, vert pour les grands axes et blanc pour les indications locales.

Indication de localisation

Fond blanc entouré de rouge



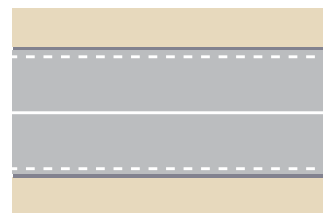
Ce panneau placé à l'entrée d'une agglomération, représente beaucoup plus qu'une information. Il entraîne, pour celui qui le franchit, un certain nombre d'obligations ou d'interdictions (limitation de vitesse à 50 km/h, interdiction de klaxonner...)

2. LA SIGNALISATION HORIZONTALE

Elle est de couleur blanche (jaune si elle est temporaire)

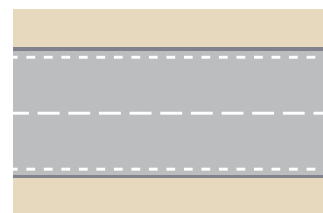
Ligne continue

Franchissement absolument interdit



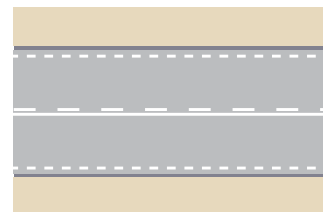
Ligne discontinue

Franchissement possible pour doubler ou traverser la chaussée.



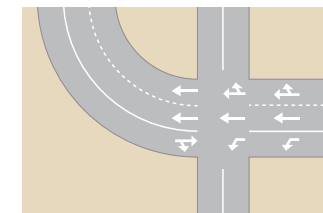
Lignes mixtes

Franchissement possible si l'on se trouve du côté de la ligne discontinue.



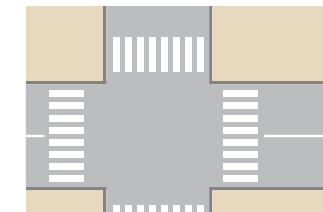
Flèches directionnelles

Elles indiquent les voies à suivre en fonction de la direction à prendre.



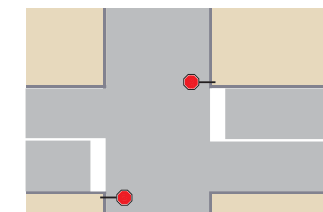
Les passages pour piétons

Les piétons sont tenus de les utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres.














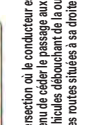




Cas particulier

Une ligne continue large au stop matérialise l'endroit où il est obligatoire de marquer l'arrêt (en posant le pied à terre si l'on est en deux roues).



SIGNALISATION ROUTIÈRE

SIGNALISATION D'INTERSECTION ET DE PRIORITÉ

			
Intersection où le conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules débouchant de la ou des routes situées à sa droite	Intersection avec une route dont les usager doivent céder le passage	Intersection où le conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules débouchant de la ou des routes situées à sa droite	Intersection où le conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules débouchant de la ou des routes situées à sa droite
			
Arrêt à l'intersection	Arrêt à l'intersection	Arrêt à l'intersection	Arrêt à l'intersection
			
Indiquez l'arrêt à l'intersection	Indiquez l'arrêt à l'intersection	Indiquez l'arrêt à l'intersection	Indiquez l'arrêt à l'intersection
			
Perte de priorité d'une route à caractère prioritaire	Perte de priorité d'une route à caractère prioritaire	Perte de priorité d'une route à caractère prioritaire	Perte de priorité d'une route à caractère prioritaire





















SIGNALISATION D'INTERDICTION

							
Circulation interdite	Sens interdit	Interdiction de tourner à gauche	Interdiction de tourner à droite	Interdiction de faire demi-tour	Interdiction de dépasser	Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur	Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur
							
Accès interdit aux véhicules à moteur à l'exception des cyclomotoristes	Accès interdit à tous véhicules à moteur	Accès interdit aux piétons	Accès interdit aux cyclomoteurs	Accès interdit aux cycles	Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur	Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur	Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur
							
Accès interdit aux véhicules à traction animale	Accès interdit aux charrettes à bras	Limitation de poids par essieu	Limitation de vitesse	Céder le passage aux véhicules venant en sens inverse	Signaux sonores interdits	Signaux sonores interdits	Signaux sonores interdits

SIGNALISATION DE DANGER

							
Virage à droite	Virage à gauche	Succession de virages dont le premier est à droite	Casés ou obs-d'âne	Chaussée rétrécie	Chaussée glissante	Passage à niveau sans barrières	Passage à niveau sans barrières
							
Pont mobile	Pont mobile	Endroit fréquenté par des enfants	Endroit fréquenté par des enfants	Risque de chutes de pierres	Risque de chutes de pierres	Circulation dans les deux sens	Circulation dans les deux sens
							
Passage d'animaux sauvages	Passage d'animaux sauvages	Passage d'animaux sauvages	Passage d'animaux sauvages	Carrefour à sens giratoire	Carrefour à sens giratoire	Carrefour à sens giratoire	Carrefour à sens giratoire

SIGNALISATION D'OBLIGATION

							
Direction obligatoire	Direction obligatoire	Direction obligatoire	Direction obligatoire	Contournement obligatoire	Contournement obligatoire	Contournement obligatoire	Contournement obligatoire
							
Amorce de deux directions obligatoires	Amorce de deux directions obligatoires	Amorce de deux directions obligatoires	Amorce de deux directions obligatoires	Prise ou bande cyclable obligatoire	Prise ou bande cyclable obligatoire	Prise ou bande cyclable obligatoire	Prise ou bande cyclable obligatoire
							
Chemin obligatoire pour piétons	Chemin obligatoire pour cavaliers	Chemin obligatoire pour cavaliers	Chemin obligatoire pour cavaliers	ALLUMEZ VOS FEUX	ALLUMEZ VOS FEUX	ALLUMEZ VOS FEUX	ALLUMEZ VOS FEUX

SIGNALISATION DE FIN D'OBLIGATION



Fin de voie réservée aux véhicules de transport en commun

Fin de piste ou bande obligatoire pour cyclistes

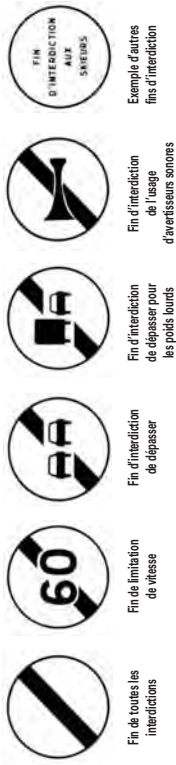
Fin de chemin obligatoire pour piétons

Fin de chemin obligatoire pour cavaliers

Fin de vitesse minimale obligatoire

Fin d'obligation de l'usage des chaînes à neige

SIGNALISATION DE FIN D'INTERDICTION



Fin de toutes les interdictions

Fin de limitation de vitesse

Fin d'interdiction de dépasser

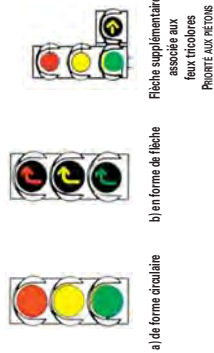
Fin d'interdiction de dépasser pour les poids lourds

Fin d'interdiction de l'usage d'avertisseurs sonores

Exemple d'autres fins d'interdiction

SIGNALISATION LUMINEUSE

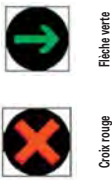
SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION



a) de forme circulaire

b) en forme de flèche
Flèche supplémentaire associée aux feux tricolores
PRIORITÉ AUX RETONS

FEUX D'EXPLOITATION PAR VOIE



Croix rouge

Flèche verte

SIGNALISATION DE STATIONNEMENT

SIGNALISATION DE STATIONNEMENT INTERDIT OU RÉGLÉMENTÉ



Stationnement interdit

Stationnement interdit du 16 au 31

Arrêt interdit

SIGNALISATION D'ENTRÉE ET DE SORTIE DE ZONE



Entrée de zone à stationnement interdit

Sortie de zone à stationnement interdit

SIGNALISATION D'INDICATION



Arrêt de tramway

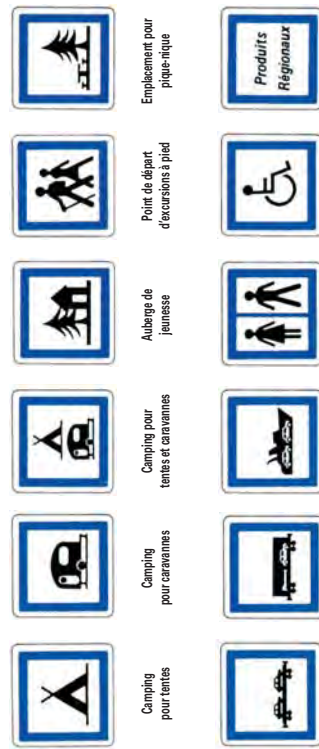
Vitesse conseillée

Fin de vitesse conseillée

Chemin sans issue

Présignification d'un chemin sans issue

Arrêt d'autobus



Camping pour tentes

Camping pour caravanes

Camping pour tentes et caravanes

Auergne de jeunesse

Point de départ d'excursions à pied

Emplacement pour pique-nique

Passage pour piétons sur chaussée

Circulation à sens unique

Priorité sur les véhicules venant en sens inverse

Route à accès réglementé

Fin de route à accès réglementé

Trains autos

Trains autos-couchettes

Embarcadere de bac

Toilettes ouvertes au public

Installations accessibles aux handicapés physiques

Exemple d'installations diverses



Éducation civique

Règles de passage aux intersections

Ce que l'élève doit retenir

◆ L'ordre de passage aux intersections

CAS GÉNÉRAL AU CARREFOUR, PRUDENCE !

Tout conducteur s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche.

D'après le Code de la route. Article R.415-1



En ville, en l'absence de signalisation, c'est la règle dite de la « priorité à droite » qui s'applique, même si les deux rues paraissent d'inégale importance.

C'est aussi bien entendu cette règle qui détermine, pour les assurances, les responsabilités en cas d'accident.

CAS N°1 LA RÈGLE DITE DE LA « PRIORITÉ À DROITE »



Absence de signalisation ou croix de St André.

Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur...

D'après le Code de la route. Article R.415-5

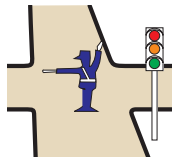
CAS N°2 UN AGENT RÈGLE LA CIRCULATION

Les indications données par les agents réglant la circulation prévalent sur toutes signalisations, feux de signalisation ou règles de circulation.

Agent de profil = Je passe

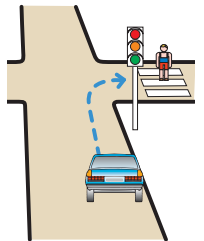
Agent de face ou de dos = Je m'arrête

D'après le Code de la route. Article R.411-28



CAS N°4 FEUX TRICOLORES

Les véhicules qui tournent à droite ou à gauche alors que le feu est vert doivent laisser passer les personnes engagées sur le passage pour piétons de la rue perpendiculaire (si le pictogramme piétons est vert).



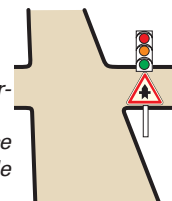
CAS N°3 LES FEUX DE SIGNALISATION

Feu rouge = arrêt absolu (R. 412-30)

Feu vert = autorise le passage si l'intersection est libre (R. 412-33)

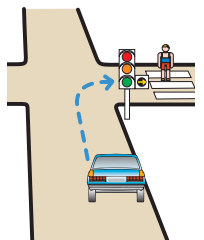
Feu orange = je dois m'arrêter, sauf si ce n'est pas possible dans des conditions de sécurité suffisantes (R. 412-31)

En cas d'arrêt des feux tricolores ou de mise à l'orange clignotant, l'ordre de passage est réglé par les panneaux situés sous les feux. En l'absence de panneaux, la règle de la « priorité à droite » s'applique.



CAS N°5 FLÈCHE CLIGNOTANTE ORANGE

Les usagers peuvent tourner à droite mais doivent céder le passage aux personnes engagées sur le passage pour piétons et aux véhicules débouchant de gauche (feu vert).

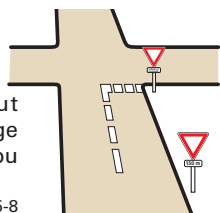


CAS N°6 CÉDEZ LE PASSAGE

À ce type d'intersection, tout conducteur doit céder le passage aux usagers venant de gauche ou de droite.

D'après le Code de la route. Article R.415-8

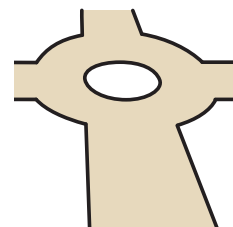
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :



Le panneau «Cédez le passage» (ici, à la fin d'une bande cyclable) implique de céder le passage aux véhicules venant de droite ou de gauche, mais n'oblige pas à un arrêt – nettement marqué – comme le stop.

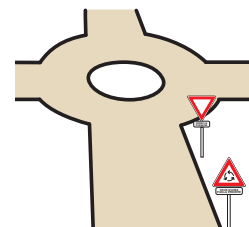
CAS N°8 ROND POINT

Dans ce type de carrefour, sans signalisation, c'est la règle de la priorité à droite qui s'applique.



CAS N°9 LE CARREFOUR À SENS GIRATOIRE

Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur la chaussée qui ceinture le carrefour à sens giratoire. Le parcours doit s'effectuer en circulant à droite.



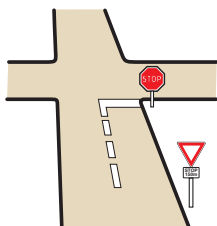
D'après le Code de la route. Article R.415-10

CAS N°7 LE STOP

À un STOP, tout conducteur doit **marquer un temps d'arrêt** à la limite de la chaussée abordée, céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre route et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

D'après le Code de la route. Article R415-6

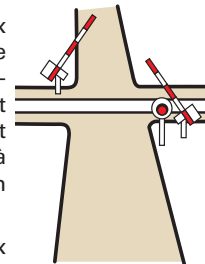
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :



Le stop : il impose un temps d'arrêt obligatoire (les usagers de deux roues doivent poser un pied à terre)

CAS N°10 PASSAGE À NIVEAU SIGNAL AUTOMATIQUE

Quand un train va passer, les feux rouges clignotants s'allument, une sonnerie retentit, puis les demi-barrières s'abaissent. Pendant tout ce temps, il est formellement interdit de franchir le passage à niveau, que l'on soit à pied, sur un deux roues ou en voiture.



ATTENTION : il peut y avoir deux trains qui se suivent ou se croisent. Le passage n'est autorisé qu'un fois les barrières relevées et le feu rouge éteint. Bien que clignotant, ce feu rouge signifie arrêt absolu alors que le feu clignotant orange que l'on peut trouver dans la circulation signifie « prudence ralentir ».





Éducation civique Français

Assurance et responsabilité

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ Pour utiliser un véhicule à moteur, il est obligatoire d'être assuré.
- ◆ Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise ou sur le garde-boue, pour les deux roues motorisés.
- ◆ Le défaut de certificat peut entraîner l'immobilisation du véhicule.
- ◆ En cas d'accident, il faut remplir un constat amiable et l'envoyer à l'assurance qui le prend comme base pour déterminer les responsabilités.
- ◆ L'assurance « de base » couvre les dommages causés aux autres, non à soi-même ni à son véhicule.



Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise de la voiture ou le garde-boue du deux roues.

Programme

Éducation civique : la solidarité.

Objectifs sécurité routière

L'assurance : obligation et limites.
Savoir lire, comprendre et remplir un constat amiable.

Activité

À partir du « constat amiable d'accident automobile » joint et du texte intitulé « l'assurance » :

1. Recherchez la signification des mots suivants :

constat amiable	assuré
dégâts matériels	souscrire
obligatoire	facultatif
assureur	dommages
indemnisation	

2. Retrouvez les renseignements suivants :

- Cyclomoteur
 - nom du conducteur
 - nom de celui qui a souscrit l'assurance
 - nom de la société d'assurance
- Automobiliste
 - nom du conducteur
 - quel permis de conduire possède-t-il ?

3. À quelle situation correspondent les croix tracées dans la colonne « circonstances » ?

Remarques pour l'enseignant

- Sur le croquis, le carrefour est dépourvu de toute signalisation : c'est donc la règle dite de la priorité à droite qui s'applique.
- En l'absence de feux ou de panneaux, le cyclomoteur aurait dû laisser passer la voiture. Lui ayant coupé la route, sa responsabilité est engagée à 100 %.
- Si le carrefour avait été équipé de feux ou de panneaux, il aurait fallu le mentionner sur le croquis, car le partage des responsabilités aurait pu être modifié.
- Si aucune case de la rubrique 12 « circonstances » ne correspond à la situation d'un des véhicules, il faut utiliser la case 14 « observations ».

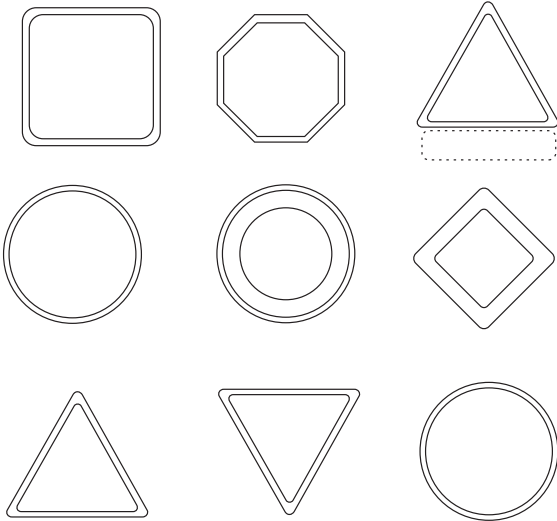
En cas d'accident, il est indispensable de remplir un constat amiable pour informer au plus vite votre assureur (même si les forces de l'ordre sont présentes et établissent un procès-verbal de leur côté, même si vous êtes seul en cause dans l'accident).

Remplissez le constat immédiatement après l'accident, sur place, alors que vous avez encore les éléments matériels (trace de choc, de freinage) sous les yeux : ainsi la contestation des faits devient difficile.

Le constat ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais une description des faits. C'est pour cela qu'il doit être signé des deux conducteurs.

Le verso du constat, que vous remplirez également avant de l'expédier, ne constitue qu'un complément d'information pour l'assurance. Il ne sera pas utilisé pour déterminer les responsabilités et il est donc inutile d'y faire figurer une version des faits différente de celle du recto.

4. D'après le plan, dessinez les panneaux qu'il est possible de trouver sur l'une ou l'autre des voies en vous aidant des formes ci-dessous. Écrivez leur nom et numérotez-les. Inscrivez le numéro à l'endroit où ils doivent se situer sur le plan. Faites vérifier votre travail par un camarade et essayez de trouver des situations différentes (sens unique ou double sens, interdiction de tourner à..., balises, priorité à droite, etc.).



5. Écrivez un récit

Après discussion collective amenant à énoncer des points de vue très opposés sur les circonstances de l'accident, rédigez deux textes par groupe racontant le même événement, selon M. Henry et selon Mlle Martin (dans chaque équipe, chacun choisira l'une des deux personnes).

Décrivez cet événement à un(e) ami(e). Précisez quand et pourquoi chacun se déplaçait et ajoutez les détails qui permettront de rendre compte des conséquences de l'accident (risques encourus, retard, réparations, privation de moyen de transport, papiers à remplir, démarches administratives, incidences financières...).

Être responsable

Chacun doit réparer le tort qu'il a causé à quelqu'un d'autre.

La responsabilité civile oblige à réparer financièrement les conséquences des dommages que l'on a causés à quelqu'un d'autre :

- soit du fait de ses propres actions ;
- soit du « fait d'autrui », c'est-à-dire des gens dont on est responsable. Ainsi, les parents sont civilement responsables de leurs enfants mineurs, les instituteurs de leurs élèves, les patrons de leurs employés, les maîtres d'apprentissage de leurs apprentis ;
- soit encore du « fait des choses » dont on est propriétaire ou de l'animal dont on est le gardien.

Chacun d'entre nous est donc civilement responsable, partout et toujours, même s'il n'a pas eu l'intention de nuire, même s'il n'a pas commis de faute.

Quand l'on s'« assure », on verse régulièrement une certaine somme à un assureur qui devra, en cas de malheur, indemniser la ou les victimes à sa place. Dans certains cas où les dommages peuvent être considérables, la loi rend l'assurance obligatoire. Elle s'exerce dès la naissance et tout au long de la vie.

La responsabilité pénale oblige à subir la peine prévue par la loi lorsque l'on a commis une faute.

- On n'est responsable que de sa propre faute.
 - Celle-ci ne peut pas être assurée.
- Elle s'exerce à partir de l'âge de 13 ans.*

L'ASSURANCE

- Qu'est-ce qu'un contrat d'assurance ?
C'est un document écrit qui fixe les droits et les devoirs de l'assuré (le souscripteur) et de l'assureur.
- Assurance obligatoire pour les véhicules à moteur :
Le propriétaire d'un véhicule à moteur est tenu (c'est obligatoire) de souscrire une assurance de responsabilité qui sert à payer les dommages (dégâts matériels ou blessures) causés **aux autres** lors d'un accident (on dit aussi « sinistre »).
- Important** : pour être soi-même indemnisé, il faut demander à l'assureur une garantie personnelle supplémentaire.
- Comment prouve-t-on que l'on est assuré ?
L'utilisateur du véhicule doit être en mesure de présenter à la police une attestation d'assurance ou une carte verte. Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise de la voiture ou le garde boue du deux roues.
- Quelques garanties facultatives :
Il est possible de garantir **en plus** les dommages que peut subir le véhicule suite à un incendie, à un vol... ou à un choc, quel que soit le responsable de l'accident.
- Le prix de l'assurance :
Il varie selon le véhicule (puissance...), la localisation (zone urbaine, rurale...) et les garanties souscrites.
- Attention !
Il ne faut pas « gonfler » le moteur. En effet, en cas « d'accident responsable », l'assurance risque de ne jouer qu'en partie ou de ne pas jouer du tout. Le propriétaire du véhicule devra alors, finalement, payer tout ou partie des dommages causés.
- Que faire en cas d'accident ?
Il faut remplir, avec le conducteur de l'autre véhicule, un constat amiable et il faut le remplir avec soin. En effet, ce document sert aux assureurs à déterminer les responsabilités. Un constat mal rempli risque de priver le propriétaire d'un véhicule « non fautif » de toute indemnisation.

déclaration

à remplir et à transmettre dans les cinq jours à votre assureur.
 Cette déclaration complémentaire vous permet de mieux expliquer les circonstances de l'accident, toutfois les éléments qui sont contraires à ce qui mentionné au recto signe de votre adversaire ne peuvent lui être opposés

- 1. nom de l'assuré :** profession: _____ e-mail: _____ n° tél: _____
 Est-il : célibataire marié autre
 Réside-t-il habituellement chez l'assuré? OUI NON Sinon à quel titre conduisait-il? _____
- 2. conducteur du véhicule :** profession: _____
 Est-il le conducteur habituel du véhicule? OUI NON Réside-t-il habituellement chez l'assuré? OUI NON
 Est-il salarié de l'assuré? OUI NON Sinon à quel titre conduisait-il? _____
- 3. circonstances de l'accident :**
 Désigner les véhicules A et B conformément au recto.
 Préciser : 1. Le type des véhicules - 2. La direction (par des flèches) des véhicules A, B - 3. Leur position au moment du choc - 4. Les signaux routiers - 5. Le nom des rues (ou routes)
 CROQUIS
 (à préciser dans tous les cas même si un procès-verbal de gendarmerie ou un rapport de police a été établi).
- 4. A-t-il établi un procès-verbal de gendarmerie** OUI NON un rapport de police OUI NON
 une main-courante OUI NON Si oui : Brigade ou Commissariat de _____
- 5. véhicule assuré :** lieu habituel de garage
 EXPERTISE des DÉGÂTS : Réparateur chez qui le véhicule sera visible
 tél: _____ fax: _____ e-mail: _____
 Quand ? _____
 à des voix, indiquer son numéro dans la série du type (voir carte, grille)
 — est gage ou fait l'objet d'un contrat de location (ou crédit-bail) : nom et adresse de l'organisme concerné
 Si le véhicule — est un poids lourd : poids total en charge
 — était attelé à un autre véhicule (tractant ou remorqué) au moment de l'accident, indiquer le poids total en charge : _____
 Nom de la Société qui l'assure : _____ n° de contrat dans la Société : _____
- 6. dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B (nature et importance; nom et adresse du propriétaire) :**

7. blessé(s) NOM _____

Prénom _____

Age _____

Adresse _____

Téléphone _____

Profession _____

Situation au moment de l'accident (indiquer le statut de l'assuré au 10/10/2008) _____

Portait-il casque ou ceinture? OUI NON

1^{er} soins ou hospitalisation à _____

Nature et gravité des blessures _____

A _____ le _____ 20 _____ Signature de l'assuré _____

CONSTAT AMIABLE D'ACCIDENT AUTOMOBILE

feuilles 1/2
 Date de l'accident Heure Localisation lieu: L 40V
 Billet(s) annexé(s) non oui
 Dégâts matériels à des véhicules autres que A et B (déjà, autres que des véhicules non oui)
 Féminin : nom, adresse et tél. NÉANT

12. CIRCONSTANCES
 Mettre une croix dans chaque des cases utiles pour préciser le coup.
 A 1 en stationnement / 3 arrêté
 B 2 * rattaché à un stationnement / 4 arrêté
 3 devant une parabole
 4 prêtait un stationnement
 5 sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre
 6 s'engageait dans un parking, un lieu privé, un chemin de terre.
 7 s'engageait sur une place à sens giratoire
 8 roulait sur une place à sens giratoire
 9 heurtait à l'arrêt, en roulant dans le même sens et sur une même file
 10 roulait dans le même sens et sur une file différente
 11 changeait de file
 12 dépassait
 13 allait à droite
 14 venait à gauche
 15 roulait
 16 importait sur une voie réservée à la circulation en sens inverse
 17 venait de droite (dans un carrefour) n'avait pas observé un signal de priorité ou un feu rouge
 18 n'aurait pas dû être en priorité sur un feu rouge
 19 manquait d'une croix

VÉHICULE A
 1. Premier (assuré) / 2. Assuré (non assuré)
 NOM: HENRY
 Prénom: Fabrice
 Adresse: 3 rue de la République
 Code Postal: 69001 Pys: LYON (FRANCE)
 Tél. ou e-mail: _____
 3. Véhicule: Renault
 Marque, type: Renault
 Matricule: 6916 VZ 69
 N° d'immatriculation: 6916 VZ 69
 Pys d'immatriculation: France
 4. Société d'assurance (ou adresse d'assurance)
 NOM: GAN
 Prénom: _____
 Adresse: 65424 T
 N° de carte verte: _____
 Annulation d'assurance: _____
 Agence ou courtier: de 1-104 sur 1-05
 Agence (ou bureau, ou courtier): L 40V
 N° de carte verte: _____
 Annulation d'assurance: _____
 Agence ou courtier: de 1-104 sur 1-05
 Agence (ou bureau, ou courtier): L 40V
 N° de carte verte: _____
 Annulation d'assurance: _____

VÉHICULE B
 1. Premier (assuré) / 2. Assuré (non assuré)
 NOM: Jeanne
 Prénom: Jeanne
 Adresse: 8 rue Lumière
 Code Postal: 69005 Pys: LYON
 Tél. ou e-mail: _____
 3. Véhicule: Renault
 Marque, type: Renault
 Matricule: 498 cm3
 N° d'immatriculation: 6352 47 R
 Pys d'immatriculation: France
 4. Société d'assurance (ou adresse d'assurance)
 NOM: GAN
 Prénom: _____
 Adresse: 65424 T
 N° de carte verte: _____
 Annulation d'assurance: _____
 Agence ou courtier: de 1-104 sur 1-05
 Agence (ou bureau, ou courtier): L 40V
 N° de carte verte: _____
 Annulation d'assurance: _____

13. Lieu de l'accident
 Rue de la République
 Rue de la Liberté
 Rue de la République
 Rue de la Liberté

14. Mes observations :
 A: J'ai vu tout droit, le cycle tournait à gauche.
 B: J'ai vu tout droit, le cycle tournait à gauche.

15. Signature des conducteurs
 A: _____
 B: _____

16. Dégâts matériels
 10 Indiquer le point de choc initial au véhicule A par une flèche →
 11 Indiquer le point de choc initial au véhicule B par une flèche →
 Dégâts apparents au véhicule A: Cassé droit, capot.
 Dégâts apparents au véhicule B: roue gauche, pare-brise, capot.

Copyright CEA 2008



Témoign d'un accident : que faire ?

Secourir

- 1 Laissez les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque.
- 2 La victime est inconsciente, mettez-la en position latérale de sécurité.
(A effectuer que si vous êtes détenteur d'un brevet de secouriste).
- 3 En cas d'hémorragie abondante, comprimez la plaie.



- 4 Couvrez les victimes.
- 5 Parlez aux blessés, réconfortez-les.
- 6 Demandez aux badauds de vous aider... ou de s'éloigner.

ATTENTION

- Ne pas déplacer un blessé, sauf en cas de danger imminent.



- Ne pas retirer le casque.



- Ne donner ni à boire ni à manger.
- Ne pas arracher les vêtements d'un brûlé.

Feu de véhicule

- En cas de départ de feu, utilisez votre extincteur pour attaquer le feu : sous le moteur et par la calandre.



- Si le feu est déjà déclaré, éloignez-vous du véhicule au plus vite, après avoir mis les éventuelles victimes en sécurité.

- N'utilisez jamais d'eau !
 - Ne soulevez jamais le capot !
- Attention aux véhicules GPL : risque d'explosion !

LA LOI

> ARTICLE 434-10 DU CODE PÉNAL
Pour un conducteur qui, après un accident et qui ne s'arrête pas comme un délit de fuite et qui commet un délit de fuite est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende.

> ARTICLE 223-6 DU CODE PÉNAL
Tout conducteur qui, après un accident, ne s'arrête pas pour porter secours à une personne en danger, soit en agissant elle-même, soit en prévenant les secours, risque une peine de 5 ans d'emprisonnement et une amende de 75.000 euros.

Alerter

Prévenir les secours ! Ne jamais penser qu'une autre personne les aura déjà prévenus. Garder son calme. Être bref et précis.

SUR AUTOROUTE

- Appeler impérativement depuis une borne d'appel d'urgence. C'est le seul moyen de contacter directement les secours concernés et d'être immédiatement localisé.

SUR ROUTE

- Borne d'appel d'urgence : ligne directe
- Téléphone fixe, cabine téléphonique ou téléphone mobile :

15 SAMU

17 Police Gendarmerie

18 Pompiers

112 Toutes urgences

Ce qu'il faut savoir

- Les bornes d'appel sont situées tous les deux kilomètres sur autoroute. On les trouve également sur les voies rapides, les périphériques et les tunnels.

Le 112 est valable dans les pays de l'Union européenne. Il donne accès à tous les services d'urgence. Dès réception de votre appel, un opérateur vous aiguille vers le service adéquat.

- Depuis un téléphone fixe, les numéros d'urgence sont accessibles gratuitement, même lorsque la ligne a été coupée. Depuis une cabine téléphonique, ils sont joignables sans moyen de paiement.

Depuis un téléphone mobile, on peut les composer gratuitement, même sans carte SIM ou lorsque le forfait est épuisé.

Des précisions vitales !

- Pour agir vite et avec le maximum d'efficacité, les secours ont besoin de certaines précisions. Vous devez leur transmettre :
 - le lieu précis de l'accident (numéro de la voie, point kilométrique), sauf si vous appelez depuis une borne d'appel d'urgence ;
 - le nombre et le type de véhicules impliqués ;
 - le nombre, l'état apparent et la situation des victimes ;
 - l'existence de facteurs aggravants (incendie, carburant sur la chaussée, route bloquée, odeur suspecte, véhicule tombé à l'eau...).

33 1203



Attention : accident impliquant un transport de produit dangereux. Éloignez-vous de ce véhicule s'il est impliqué dans un accident et signalez-le aux secours.

Protéger

SUR AUTOROUTE

- 1 Allumer ses feux de détresse dès le ralentissement.
- 2 Se garer avec prudence sur la bande d'arrêt d'urgence s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention.

- 3 Mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule, derrière les barrières de sécurité si elles existent, ou loin de la chaussée.

- 4 Se diriger immédiatement vers la borne d'appel d'urgence la plus proche.

- 5 Interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie.

- 6 Conserver la fluidité du trafic lorsqu'un accident survient sur la voie en sens inverse. Ne pas ralentir pour regarder.

SUR ROUTE

- 1 Allumer ses feux de détresse dès le ralentissement.

- 2 Se garer avec prudence en évitant de gêner l'accès aux secours, s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention.

- 3 Mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule. Sortir du côté opposé au trafic.

- 4 Baliser l'accident par un triangle à 200 m en amont, s'il est possible de le faire en toute sécurité (densité de circulation, visibilité...).

- 5 Interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie.

Pour les véhicules accidentés

- Couper le contact de tous les véhicules.
- Débrancher la batterie car risque d'incendie si étincelles.
- Couler les véhicules en cas d'instabilité. Passer une vitesse ou serrer le frein à main.





Éducation civique

Les transports scolaires

Ce que l'élève doit retenir

◆ C'est au point de montée et de descente des transports en commun que se produisent les accidents les plus graves.

◆ Il ne faut pas se précipiter ou se bousculer à l'arrivée du véhicule mais attendre en retrait de la chaussée son arrêt complet.

◆ Avant de traverser la chaussée, il faut impérativement attendre que le car ou le bus se soit éloigné et que la visibilité soit dégagée.

◆ Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans les cars qui en sont équipés. Dans tous les cas, il faut rester assis pendant tout le trajet et jusqu'à l'arrêt complet du car.

◆ Crier ou chahuter gêne et distraie le conducteur et peut être à l'origine d'un accident.

Montée et descente du bus : consignes à respecter

La montée et la descente des élèves doivent s'effectuer avec ordre. Les élèves doivent attendre pour ce faire l'arrêt complet du véhicule et la descente des passagers avant de monter.

Après la descente, les élèves ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après le départ du car et après s'être assurés qu'ils peuvent le faire en toute sécurité, notamment après avoir attendu que le car soit suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où le car s'éloigne.

Ceinture de sécurité et obligation de son port

Article R 412-1 du code de la route :

En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé en application des dispositions du livre III. Chaque siège équipé d'une ceinture de sécurité ne peut être occupé que par une seule personne.

Ceinture de sécurité dans les voitures individuelles

Bien entendu, le port de la ceinture de sécurité est également obligatoire dans les voitures individuelles, à l'avant comme à l'arrière. La présence d'air-bags assure une protection supplémentaire mais ne remplace pas la ceinture et ne dispense pas de son port.

Le conducteur doit s'assurer que les passagers âgés de moins de 18 ans sont attachés (R. 412-2).





Éducation civique

Le coût d'un accident

Un cyclomotoriste « grille » un stop et entre en collision avec une voiture, une autre voiture fait un écart et percute la vitrine d'un restaurant...

L'étude de ce cas concret veut donner une idée d'une part, de la complexité des contrats d'assurance que chaque élève, devenu adulte, sera amené à souscrire, d'autre part du coût réel d'un accident et de la nécessité d'être assuré.

L'enseignant est invité à compléter cette étude par une réflexion, par exemple sous forme de débat, sur les conséquences humaines et sociales de nos actes et sur le rôle et la place, dans ce contexte, de l'assurance, dont l'existence ne doit surtout pas nous déresponsabiliser.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Avant de prendre la route avec un engin à moteur, même s'il s'agit de petits trajets et de véhicules de petite cylindrée, il est obligatoire de prendre un certain nombre de précautions, en particulier celle d'être assuré et de pouvoir prouver son affiliation à une compagnie.

Programme

Premier niveau :

La sécurité routière : éducation à la responsabilité et à la citoyenneté.

Second niveau :

L'éducation au droit dans la formation du citoyen : l'exemple du contrat d'assurance.

Objectifs sécurité routière

Avoir quelques notions sur le contenu des contrats d'assurance.

Faire prendre conscience de la nécessité de posséder une assurance.

Connaître les responsabilités et les risques encourus en cas d'absence d'assurance.

Comprendre qu'être assuré ne nous exonère pas d'un comportement responsable dans la vie collective.

L'assurance : une obligation même pour un cyclomoteur !

L'ensemble des cotisations ou primes versées par les assurés à leur assurance permet à cette dernière, à partir du fond commun constitué, de régler les dommages causés ou subis par certains d'entre eux.

Pour la compréhension de certains termes se reporter à la fiche « Assurance et responsabilité » (page 36) et au glossaire en fin de livret (page 75).

1. L'assurance : une obligation

La conduite d'un véhicule terrestre à moteur est assujettie à l'obligation d'assurance : ne pas assurer son véhicule, c'est donc s'exposer à des sanctions pénales mais cela signifie également qu'un assureur ne sera pas là pour couvrir les conséquences d'un accident et prendre en charge les préjudices subis par un tiers ou par soi-même.

2. Scénario d'accident

Scénario d'un accident survenu en milieu urbain, vers 17 heures, de jour, et dans lequel sont impliqués :

- une voiture (véhicule A) ;
- une seconde voiture (véhicule B) ;
- un scooter (véhicule C).

Le scooter, piloté par un garçon de 15 ans transportant une passagère de 13 ans, remonte la file de véhicules arrêtés au stop et s'engage dans le carrefour sans marquer l'arrêt au stop.

Le véhicule A, circulant normalement et venant de la gauche du scooter, heurte le scooter qui vient de lui refuser la priorité (choc 1).

Le véhicule B arrive en face du véhicule A. Pour éviter les deux cyclomotoristes tombés dans sa voie de circulation, il donne un coup de volant à droite et endommage la vitrine d'un restaurant (choc 2).

La responsabilité de l'accident est imputable en totalité au pilote du scooter qui n'a pas respecté le STOP.





3. Conséquences de l'accident

Corporelles :

- le conducteur du scooter : fracture de la clavicule + fracture du péroné ;
- la passagère du scooter : traumatisme crânien avec perte de connaissance (le casque n'était pas attaché) + fracture de la cheville.

Matérielles :

- le scooter : irréparable ;
- le véhicule A : dommages à l'avant ;
- le véhicule B : dommages à l'avant très importants ;
- le restaurant : vitrine, porte et mobilier endommagés.

4. Montant des préjudices (ou dommages) corporels

Total : 38 000 euros (7 000 € pour conducteur du cyclomoteur, 31 000 € pour la passagère du cyclomoteur).

Observations : Les préjudices tiennent compte des frais médicaux, d'hospitalisation et de rééducation, des séquelles persistantes, exprimées en taux d'invalidité et fixées par un médecin expert.

5. Montant des préjudices (ou dégâts) matériels

Total : 16 000 euros (1 200 € pour le scooter, 2 300 € pour le véhicule A, 5 500 € pour le véhicule B, 7 000 € pour le restaurant).

6. Bilan

Il faut distinguer les dommages occasionnés aux tiers (aux autres), qui sont du ressort de la garantie « responsabilité civile » ou « dommages causés à autrui » d'un contrat d'assurance et les dommages subis par l'assuré, lesquels se rattachent :

- **pour les dommages corporels** à la partie de l'assurance qui s'appelle « l'individuelle accident » (cette partie « individuelle accident » n'est pas obligatoirement comprise dans les contrats proposés par les assurances ; si elle l'est, elle peut comporter un plafond) ;
- **pour les dommages matériels** à la garantie optionnelle « tous risques » ou « dommages aux véhicules ».

6.1. Dommages occasionnés aux tiers

Au total, les préjudices devant être indemnisés au titre de la responsabilité civile du jeune cyclomotoriste s'élèvent à 45 800 euros (préjudice corporel de la passagère + préjudices matériels du véhicule A, du véhicule B et du restaurant).

Si ce dernier n'avait pas été assuré, ses parents, civilement responsables, auraient dû subir les recours des assureurs des véhicules, et du propriétaire du restaurant.

Le poids financier d'un défaut d'assurance en cas d'accident peut s'avérer donc dramatique et entraîner des paiements sur plusieurs années.

6.2. Dommages subis par le cyclomotoriste

Pour son propre préjudice, le jeune cyclomotoriste, s'il n'avait pas été assuré, aurait dû supporter les frais consécutifs à son dommage corporel (après intervention, il est vrai, de sa caisse d'assurance maladie et de son éventuelle complémentaire) et n'aurait pu prétendre à aucune indemnisation relative au handicap persistant éventuel. On imagine aisément les implications d'une telle situation en cas de séquelles très graves (tétraplégie, par exemple). Quant au scooter, il aurait dû le remplacer à ses propres frais.

Questions

1. Tracer un plan de l'accident.

2. Quelles sont les infractions commises lors de cet accident ?

Le cyclomotoriste ne doit pas doubler les voitures par la droite. Il doit marquer le stop. Le casque de la passagère doit être attaché.

3. Les contrats d'assurance sont-ils tous équivalents ?

Non. De nombreuses options sont en effet possibles (individuelle accident, formule tous risques...) et peuvent comporter elles-mêmes des franchises, des plafonds... Il faut donc bien savoir ce que propose une assurance pour un montant donné.

4. Faire un tableau récapitulatif des dommages corporels et matériels consécutifs à cet accident ainsi que leur prise en charge par l'assurance.

	Dommages corporels (blessures)	Dégâts matériels	Dommages subis par l'assuré (pris en charge au titre de l'assurance « individuelle accident », si le contrat l'a prévu)	Dommages subis par des tiers (pris en charge au titre de l'assurance de responsabilité civile)
Assuré, conducteur du scooter	7 000 €		7 000 €	
Passagère du scooter	31 000 €			31 000 €
Scooter		1 200 €	1 200 €	
Véhicule A		2 300 €		2 300 €
Véhicule B		5 500 €		5 500 €
Restaurant		7 000 €		7 000 €
Total	38 000 €	16 000 €	8 200 €	45 800 €

Débat avec les élèves

Certains comportements, quand ils sont irréfléchis et irresponsables, peuvent entraîner des conséquences catastrophiques pour soi et pour les autres.

Demander aux élèves de montrer, à partir d'exemples précis tirés de leur expérience, que l'assurance est indispensable mais qu'elle ne dispense pas d'un comportement responsable.



Sciences de la vie et de la Terre

Alcool, drogues, médicaments : action sur le système nerveux et risques d'accident

Ce que l'élève doit retenir

◆ La consommation ou l'abus de certaines substances (médicaments, alcool), détériorent le système nerveux ou perturbent son fonctionnement.

◆ Pour conduire, en France, l'alcoolémie doit être inférieure à 0,5 g par litre de sang. Elle doit être inférieure à 0,2 g par litre de sang pour les conducteurs de véhicules de transport en commun.

Programme

Premier niveau :

Fonctionnement de l'organisme et besoin en énergie.

Second niveau :

Responsabilité humaine en matière de santé et d'environnement.

Thèmes de convergence :

• Santé :

La plupart des comportements nocifs s'acquièrent pendant l'enfance et l'adolescence. Pour l'alcool, les aspects quantitatifs doivent être discutés avec précision.

• Sécurité :

Les notions dégagées lors de l'étude des fonctions sensibilisent aux graves conséquences, sur l'organisme humain, du non

respect des règles de sécurité et d'hygiène dans le domaine de la santé. Les conduites à risques sont largement décrites en insistant sur les abus de certaines substances : tabac, alcool, médicaments, dopants, prise de drogue et dysfonctionnement du système nerveux.

Les effets de l'alcool

- L'alcool allonge la durée du temps de réaction.
- Il restreint le champ visuel, en particulier la vision latérale.
- Il perturbe l'appréciation du danger et favorise la prise de risque (il désinhibe).

Fiche élèves

Comment un usager de la rue perçoit-il son environnement ?

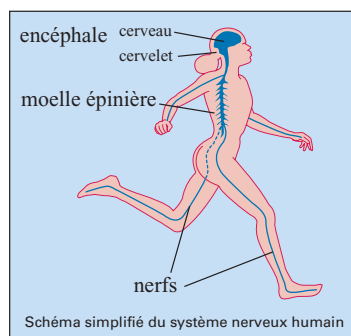
Cite les différents usagers de la rue :

(Piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes, automobilistes, conducteurs de transports en commun, de poids lourds...)

Cite les différents obstacles :

(véhicules à l'arrêt, véhicules en mouvement, travaux, piétons, étalages, panneaux publicitaires, terrasses de café...)

Observe le schéma suivant et repère les différentes parties de la chaîne d'éléments, à l'intérieur du corps, qui permettent à l'usager de la rue de s'arrêter pour ne pas percuter un obstacle :



1. Organe sensoriel : l'œil,
2. Nerf sensitif (optique),
3. Centre nerveux : le cerveau,
4. Centre nerveux : la moelle épinière,
5. Nerf moteur,
6. Muscles des membres supérieurs et inférieurs.

N.B. : le temps nécessaire pour parcourir cette chaîne d'éléments à l'intérieur du corps humain représente le temps de réaction ; il varie d'une à deux secondes selon les individus et peut être modifié avec l'alcool, la drogue, les médicaments...



Activité 1

Indiquer les modifications essentielles provoquées par l'absorption d'alcool

Examiner le tableau suivant et l'interpréter en indiquant quelles sont les modifications essentielles dues à l'absorption d'alcool.

Test effectué	Sans absorption d'alcool	Après absorption d'alcool
Test d'attention : temps de réaction (en 1/100 de seconde)	22	31
Temps de réaction auditive : rapidité (en 1/100 de seconde)	20,26	26,88

Le temps de réaction d'une personne ayant absorbé de l'alcool augmente par rapport à celui d'une personne n'ayant pas absorbé d'alcool.

Activité 2

Indiquer l'action de l'alcool sur le temps de réaction

Lorsqu'un obstacle se présente sur la route, le conducteur d'un véhicule freine pour arrêter son véhicule.

La distance d'arrêt du véhicule comprend :

- **la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur** : c'est-à-dire le temps nécessaire à la transmission des messages nerveux dans le corps humain ou temps écoulé entre le moment où le conducteur voit l'obstacle et celui où il commence à freiner (un automobiliste met entre 1 et 2 secondes avant de freiner, en fonction de son degré de vigilance, de la complexité de la situation, de son expérience...).
- **la distance parcourue pendant le temps de freinage.**

Grâce à un simulateur de conduite, on évalue la distance nécessaire à l'arrêt complet d'un véhicule, à différentes vitesses, en fonction d'un taux d'alcool croissant dans le sang d'un individu.

Voici un exemple de résultats obtenus :

Vitesse (en km/h)	Distance parcourue (en m) Individu à jeun alcoolémie nulle (0 g/L)	Distance parcourue (en m) Individu ayant bu 2 verres de vin à 11° alcoolémie 0,5 g/L	Distance parcourue (en m) individu ayant bu 3/4 de litre de vin à 11° alcoolémie 0,8 g/L
50	29	36	40
90	71	76	85
110	108	113	123
130	131	140	

Indiquer, quelle que soit la vitesse du véhicule, comment évolue la distance parcourue lorsque le taux d'alcool dans le sang augmente.

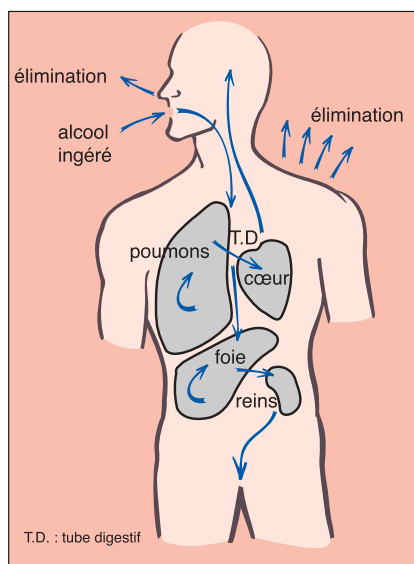
La distance parcourue est plus élevée lorsque le taux d'alcool dans le sang augmente.

Activité 3

Détecter la présence d'alcool dans l'organisme

L'alcool ingéré lors d'un repas diffuse à travers la paroi de l'intestin sans subir de transformation dans le tube digestif. Rapidement, suite à cette diffusion à travers la paroi du tube digestif, il apparaît dans le sang et se répand dans tout l'organisme.

90 à 95 % de l'alcool est transformé dans le foie. Les substances résultant de cette transformation sont éliminées par les reins dans les urines, par la peau dans la sueur et par les poumons dans l'air expiré.



1. Indiquer ce que mesure l'alcootest.

L'alcootest réagit à la teneur en alcool de l'air expiré.

2. Préciser à partir de quel principe l'éthylomètre permet de mesurer le taux d'alcool dans le sang.

L'éthylomètre permet d'évaluer le taux d'alcool dans le sang puisque des substances résultant de la transformation de l'alcool sont éliminées par les poumons dans l'air expiré.



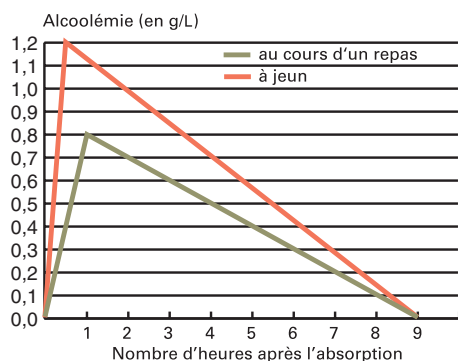
Un verre de bière (25 cl), un verre de vin (12 cl), un verre de whisky (3 cl), servis dans les débits de boisson, contiennent à peu près la même quantité d'alcool pur (environ 10 g).



Activité 4

Mesurer l'alcoolémie après la prise d'une boisson alcoolisée

On mesure l'alcoolémie chez un homme après l'absorption d'une boisson alcoolisée à jeun et au cours d'un repas. On obtient les courbes suivantes.



- Repérer les moments où l'alcoolémie atteint son maximum chez l'individu à jeun, chez celui qui est en train de manger.

Quand on est à jeun, le taux maximum est atteint en une demi-heure ; quand on est en train de manger, le taux maximum est atteint une heure après le dernier verre.

- Indiquer la durée nécessaire à une élimination totale de l'alcool contenu dans le sang.

Il faut attendre 9 heures après l'absorption pour que l'alcool soit complètement éliminé (en une heure, on élimine en moyenne 0,15 g d'alcool par litre de sang).

- Préciser si la durée d'élimination de l'alcool est la même ou non chez l'individu à jeun et chez celui en train de manger. Justifier en faisant référence au fonctionnement du corps humain.

Le temps mis par le foie pour digérer l'alcool est le même dans les deux cas.

Informations pratiques

A. ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

On considère que le risque d'accident est multiplié par 2 avec une alcoolémie de 0,5g/litre de sang, par 10 avec une alcoolémie de 0,8g/L et par 35 avec une alcoolémie de 1,2g/L.

La constatation de l'état alcoolique

Cette constatation est effectuée par voie de dépistage.

Dans quel cas le contrôle est-il organisé ?

Il peut être ordonné par :

- le procureur de la République ;
- un officier de police judiciaire.

Il est obligatoire dans les cas suivants :

- accident corporel de la circulation ;
- infractions prévues par l'article L. 234-3 du Code de la route (ex : dépassement des vitesses autorisées, non port de la ceinture, non port du casque pour le conducteur d'un cyclomoteur ou d'une moto...).

Il peut être organisé lors d'un accident sans conséquence corporelle.

Les techniques de dépistage

Pour le dépistage par l'air expiré, 2 types d'éthylotests peuvent être utilisés :

- les appareils de catégorie A, dits « alcootests chimiques » qui fonctionnent par changement de couleur d'un réactif chimique en présence de vapeurs d'alcool et qui ne sont utilisables qu'une fois ;

- les appareils de catégorie B, dits « éthylotests électroniques » qui utilisent les variations, en présence de vapeurs d'alcool, d'une cellule chimique couplée à un dispositif électrique et qui sont utilisables plusieurs fois.



Si le contrôle est positif, la personne contrôlée est conduite au bureau de gendarmerie ou de police le plus proche pour vérification.



Alors, la détermination légale du taux d'alcool est effectuée à l'aide d'un éthylomètre.



Une prise de sang n'est effectuée que dans le seul cas d'impossibilité d'utiliser l'éthylotest ou l'éthylomètre (incapacité physique de souffler attestée par un médecin : blessure...).





Les conséquences administratives et judiciaires

À la suite des opérations de constatation de l'état alcoolique, les dispositions de l'article L. 224-2 du Code de la route peuvent conduire aux mesures administratives et judiciaires suivantes :

- rétention immédiate du permis de conduire ;
- immobilisation du véhicule ;
- mise en garde à vue du conducteur ou de l'accompagnateur de l'élève conducteur (conduite accompagnée) ;
- suspension du permis de conduire (la durée de cette suspension dépendra notamment du taux d'alcoolémie ou de la gravité de l'infraction).

Alcool et conduite : des sanctions sévères

Pour conduire, en France, l'alcoolémie doit être inférieure à 0,5 g par litre de sang. Au-delà de ce seuil, les sanctions sont sévères.

Ce que vous encourez :

- entre 0,5 g et 0,8 g d'alcool par litre de sang :
 - retrait de 6 points du permis de conduire ;
 - amende forfaitaire de 135 €.
- à partir de 0,8 g d'alcool par litre de sang : **vous commettez un délit.**
 - retrait de 6 points du permis de conduire ;
 - suspension du permis de conduire pour une durée pouvant aller jusqu'à trois ans ;
 - amende pouvant aller jusqu'à 4 500 € ;
 - peine de prison pouvant atteindre deux ans après jugement du tribunal.

Toutes ces sanctions pourront être aggravées en cas d'accident provoquant des blessures graves (jusqu'à 150 000 euros et 10 ans de prison en cas d'accident mortel).

B. DROGUES ILLICITES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La prise de drogue, associée à la conduite, est dangereuse.

En France, la loi du 19 juin 1999 (section 5. Article 9) instaure désormais un dépistage systématique des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel.

Si les effets disparaissent au bout de quelques heures, **les traces se détectent encore plusieurs semaines après la prise.** L'usage de stupéfiants associé à la conduite constitue un délit puni de deux ans de prison, 4 500 euros d'amende et trois ans de suspension du permis.

C. MÉDICAMENTS ET ACCIDENTS DE LA ROUTE

- La somnolence représente l'effet le plus dangereux.

- Des interactions dangereuses sont possibles entre différents médicaments et entre médicaments et alcool.
- L'association de plusieurs facteurs de risques multiplie les effets.

Nouveaux pictogrammes figurant sur certaines boîtes de médicaments :



TÉLÉPHONE PORTABLE

Article R. 412-6-1

L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire.

Cette interdiction vaut pour le conducteur d'un deux roues. Son usage, pour le passager d'un deux roues à moteur, même s'il n'est pas interdit, est déconseillé (risque d'être déstabilisé...).





Sciences de la vie et de la Terre

Vigilance et conduite

Sur autoroute, les accidents liés à l'assoupissement représentent entre 12 et 22% des accidents et la première cause de mortalité.

Programme

Second niveau :

Responsabilité humaine en matière de santé et d'environnement.

Thèmes de convergence :

• Santé :

La plupart des comportements nocifs s'acquièrent pendant l'enfance et l'adolescence.

Pour l'alcool, les aspects quantitatifs doivent être discutés avec précision.

• Sécurité :

Les notions dégagées lors de l'étude des fonctions sensibilisent aux graves conséquences, sur l'organisme humain, du non respect des règles de sécurité et d'hygiène dans le domaine de la santé. Les conduites à risques sont largement décrites en insistant sur les abus de certaines substances : tabac, alcool, médicaments, dopants, prise de drogue et dysfonctionnement du système nerveux.

Le cerveau assure un rôle primordial dans la perception de notre environnement. Certaines techniques permettent d'étudier cet organe en fonctionnement.

La technique de l'électro-encéphalogramme consiste en la pose d'électrodes, reliées à un amplificateur, sur le crâne. L'appareil enregistre les variations du potentiel électrique provenant de l'activité du cerveau.

On obtient ainsi un tracé appelé électro-encéphalogramme (EEG). L'étude d'un tel tracé permet de suivre les phases d'activité et les phases de repos d'un individu sur un grand laps de temps.

Le niveau de vigilance d'un individu correspond au degré d'attention qu'il porte au monde environnant. Afin de se rendre compte si le niveau de vigilance d'un conducteur est toujours maximum, on se propose d'étudier l'électro-encéphalogramme d'un conducteur au volant d'une automobile se rendant de Villefranche/Saône à Paris.

Consignes pour comprendre l'électro-encéphalogramme :

- Chaque pic observé sur l'EEG (marqué par un astérisque) correspond à un moment d'«hypovigilance» où le conducteur est moins attentif, moins vigilant au monde qui l'entoure.
- En cas d'absence de pic, le conducteur est attentif, vigilant au monde qui l'entoure.

Les périodes d'hypovigilance correspondent à des périodes où l'individu est «rêveur», au cours desquelles l'individu tombe dans des phases de sommeil léger, à peine perceptible. L'inconvénient majeur de ce type de phase d'hypovigilance est que le temps de réaction de l'individu est augmenté.

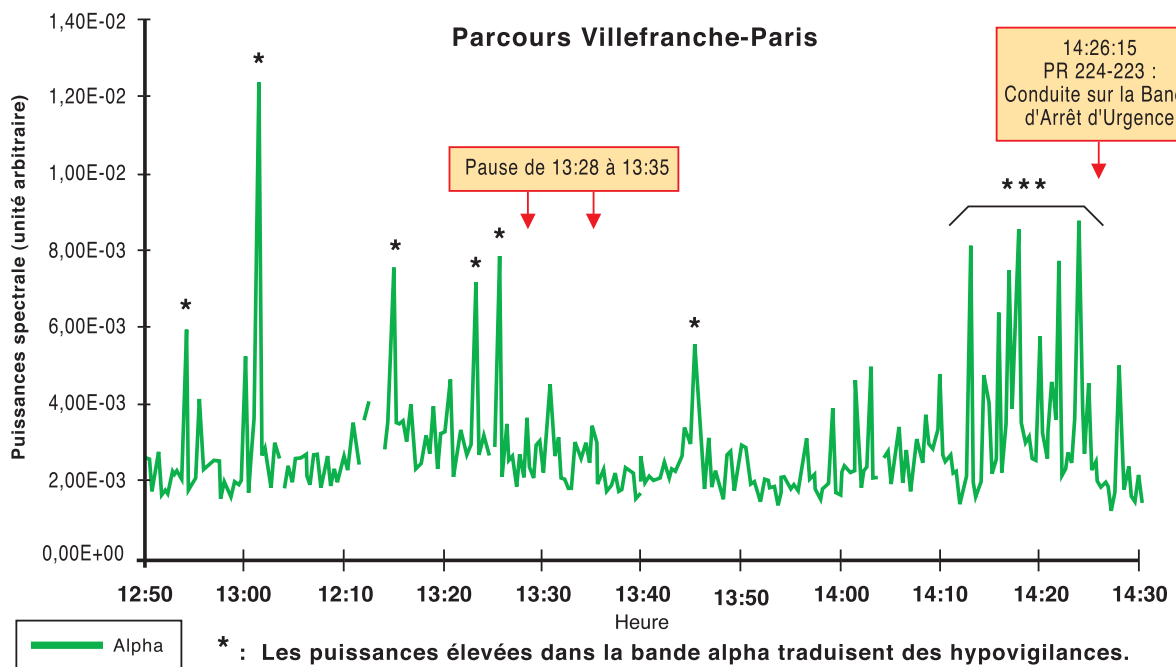
Question : Qu'est-ce que le temps de réaction d'un individu ?

Il s'agit du temps mis entre la perception d'un stimulus et la réaction de l'individu (ex : un chat qui surgit sur la chaussée, le temps de réaction est le temps entre le moment où le chat est vu et le moment où le conducteur commence à freiner).

Pour s'entraîner

Question : Qu'est-ce que le niveau de vigilance d'un individu ?

Il s'agit du niveau d'attention que porte un individu sur le monde qui l'entoure.



Question : Quelles conséquences une baisse du niveau de vigilance peut-elle avoir en terme de sécurité routière ?

Le niveau de vigilance conditionne la rapidité avec laquelle la personne va réagir. Une baisse du niveau de vigilance augmente le temps de réaction et l'individu risque de ne pas pouvoir éviter l'obstacle.

Le graphique ci-dessus présente une partie de l'EEG d'un conducteur effectuant un long voyage, de Villefranche à Paris. L'axe horizontal indique le temps, l'axe vertical représente l'activité du cerveau du conducteur.

Question : À l'aide de l'échelle des temps, évaluer la durée moyenne d'une période de baisse de vigilance.

Période d'environ 1 minute.

Question : Relevez le nombre de périodes d'hypovigilance de 13 h à 13 h 30.

On en compte 4.

Question : Relevez le nombre de périodes d'hypovigilance de 13 h 30 à 14 h.

On ne compte qu'une période d'hypovigilance.

Question : Donner une explication à la diminution du nombre de périodes de baisse de vigilance à partir de 13 h 30.

Le conducteur s'est reposé entre temps.

Question : Donner une explication à l'augmentation du nombre de périodes de baisse de vigilance à partir de 14 h 10.

Le conducteur est en pleine digestion.

À retenir

Un conducteur appelé à conduire longtemps doit prendre en compte la baisse inévitable de sa vigilance au cours du trajet.

Pour cela, il est recommandé de faire des pauses fréquentes (au moins toutes les 2 heures sur les grands trajets) de ne pas prendre de repas trop gras ou trop copieux (qui favorisent l'endormissement) et surtout de ne pas consommer d'alcool.

Un long trajet se prépare à l'avance, il faut essayer de dormir plusieurs nuits consécutives d'un bon sommeil. Il est recommandé de rompre la monotonie du voyage par tous les moyens : radio, discussions avec les passagers.



Français

Deux roues : le plaisir peut être dangereux



Programme

Lire la presse.

Objectifs disciplinaires

Lire des textes informatifs, argumenter.

Objectifs sécurité routière

Conduire un cyclomoteur.

Connaître et respecter les réglementations, les règles de sécurité ; comprendre les comportements.

D'après deux articles extraits du journal « Le Bien Public »

Document 1

58 mineurs blessés l'an dernier dans la seule agglomération dijonnaise

Deux roues : le plaisir peut être dangereux

Chaque semaine, l'année passée, au moins un jeune de moins de 18 ans, conducteur ou passager de deux roues, a été blessé dans un accident de la circulation sur le seul territoire de la circonscription de la police de Dijon. Un chiffre qui a de quoi effrayer... Sauf si l'on est sûr de soi, de l'équipement de son cyclomoteur et si l'on respecte quelques règles très simples.

Sur 570 accidents corporels constatés l'année passée par les policiers de la circonscription de Dijon, 58 ont blessé des mineurs conducteurs ou passagers de cyclomoteurs (pour la plupart) ou de cycles. Plus d'un enfant blessé chaque semaine ! Même si, dans la majorité des cas, les blessés ne souffrent que de contusions, ainsi que le précisent les policiers, le chiffre est parlant.

Cela ne signifie pas forcément que les cyclomotoristes ont une conduite dangereuse : sur les 58 enquêtes d'accidents traitées par la police, trente ont mis hors de cause le conducteur du deux roues. La responsabilité des automobilistes a été établie dans 26 accidents (non-respect des priorités, brusque changement de direction, conduite en état d'ivresse...) celle de piétons traversant hors de passages protégés ou sans regarder a été établie à trois reprises, et... un chien traversant la chaussée a même été à l'origine d'un accident survenu boulevard du Chanoine Kir au cours duquel un jeune de 16 ans a été blessé en juillet dernier.

Mais un fait s'impose : dans chacun des 58 accidents (sauf ceux qui ont impliqué des piétons) les cyclomotoristes ont été blessés. Jamais les automobilistes. Tout simplement parce la seule carrosserie dont dispose un conducteur de deux roues, c'est son casque et... son corps.

«Aussi étonnant que cela puisse paraître explique un motard, la meilleure solution pour moins risquer l'accident, c'est de rouler. Rouler beaucoup, ne pas avoir honte de ne pas rouler vite. C'est

ainsi que l'on se forme, que l'on apprend à connaître sa machine, à se connaître, à mieux gérer ses trajectoires, à comprendre à quel moment se situe la prise de risque, lors d'un dépassement par exemple, ou lorsque l'on suit un véhicule à quatre roues. C'est en roulant que l'on apprend à se méfier des automobilistes, à repérer les traces d'huile sur la chaussée. Après, seulement, on prend un réel plaisir. Un plaisir d'autant plus grand que l'on apprend à le consommer avec modération. Être sur deux roues, c'est une sensation fabuleuse, une impression de glisse, de liberté que l'on apprécie de plus en plus avec l'expérience, lorsque l'on atteint une bonne maîtrise de soi et une bonne appréhension du danger que peuvent représenter les autres. Mais attention même si c'est facile à dire, il ne faut pas, non plus devenir trop sûr de soi parce que là, on ne mesure plus bien les risques».

Bien entendu, il ne faut pas négliger non plus le respect du code de la route. Ainsi, sur les 58 cyclomotoristes mineurs blessés à Dijon, cinq avaient «grillé» une priorité, trois avaient franchi un feu rouge, trois circulaient en sens interdit et un avait brûlé un stop ! Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes...

L'équipement entre également en ligne de compte : les infractions les plus fréquentes relevées par les forces de l'ordre sont le défaut du port de casque, la circulation sur le trottoir, les freins inefficaces, les pneumatiques lisses, le défaut de brevet de sécurité routière.

Force est de reconnaître à la lumière de tous ces chiffres, que finalement, le cyclomotoriste est soumis aux mêmes contraintes que l'automobiliste : il doit se méfier à la fois de lui-même et des autres. À une différence près, et elle est de taille : pour le conducteur de deux roues il n'y a pas de tôle froissée lors d'un accident. Il y a un corps blessé, parfois très gravement.

Gilles Dupont.



Document 2

Ce que l'on risque...

Certes, on risque sa vie à ne pas respecter certaines règles lorsque l'on circule à cyclomoteur. Mais on risque aussi des amendes dans les cas suivants :

- défaut de port de casque obligatoire ;
- circulation sur un trottoir ;
- transport d'un passager sur un cyclomoteur non aménagé ;
- cyclomotoristes circulant de front ;
- freins inefficaces sur cyclomoteur ;
- pneumatique lisse ;
- défaut de rétroviseur ;
- défaut de brevet de sécurité routière ;
- cyclomotoriste n'empruntant pas les bandes ou pistes cyclables lorsqu'elles existent ;
- absence d'utilisation des feux de croisement.

Document 3

Alex, 25 ans paraplégique après un accident de moto

« La moto me manque, c'est horrible ! ». Alex, 25 ans, étudiant, se déplace aujourd'hui dans un fauteuil roulant.

Il y a deux ans, presque jour pour jour, il a perdu l'usage de ses membres inférieurs dans une courbe.

Alex avait son permis moto depuis 4 mois. Il a abordé une première courbe au guidon de sa 600 cm³. « C'était un virage en S. Je ne roulais pas trop vite, mais j'ai pris une mauvaise trajectoire. Dans le second virage, je suis allé tout droit, dans un champ. On m'a retrouvé à 100 mètres de la route. Je n'ai pas perdu conscience, et j'ai compris tout de suite ce qui m'arrivait... ». Cheville cassée, décollement de la carotide et surtout... fracture vertébrale. La compression de la moelle épinière a définitivement privé Alex de l'usage de ses jambes.

« La meilleure solution, au moment de l'accident, aurait été que je lâche le guidon, que je me laisse glisser. Je ne l'ai pas fait. La moto ne pardonne pas les erreurs. Je suis bien conscient qu'après 4 mois de permis, on est encore un apprenti. Après 2 000 ou 3 000 kilomètres, on pense connaître la machine, la dominer. Or, ça n'est pas le cas. Je suis bien placé pour le dire... Je n'allais pas trop vite, mais je me suis vauté ». Sourire. « Si moi,

j'ai quelque chose à dire aux cyclomotoristes, c'est pour la ville. C'est ridicule de rouler avec des machines hyper puissantes. Et puis, il y a des trottoirs partout. Le trottoir, il n'y a rien de tel pour faire des tétraplégiques. Il y a aussi de l'huile sur les ronds-points. Et puis il y a les automobilistes. Méfiez-vous toujours des automobilistes, ne faites jamais confiance à la voiture qui est devant vous. Restez à distance ».

La vitesse ? « C'est une question d'intelligence. S'il y a quelque chose à dire aux jeunes motards, c'est calmos ! Il est dommage de vouloir se faire plaisir tout de suite, alors que si on est prudent on pourra en profiter plus longtemps. Si vous voulez vraiment rouler vite, allez sur un circuit ».

Alex continue à vivre à cent à l'heure entre ses études et toutes les activités qu'il pratique avec passion : « J'ai toujours l'esprit motard. C'est un style de vie. J'aime la glisse, je fais toujours du ski, j'ai fait de l'ULM, je pratique le kayak, le basket et je me suis remis au tir à l'arc... Si un jour j'arrive à rebouger un peu, ce sera bien. Mais pour l'instant, je considère que c'est terminé. Vous savez, un accident, c'est toujours vite arrivé. Alors ça n'est pas la peine de le provoquer en faisant n'importe quoi ! ».

Gilles Dupont.

Document 1 et 2

Lire le document 1 puis répondre aux questions.

De quel type de document s'agit-il ?

Un article de presse.

Analyser le titre : les informations concernent quel type d'usagers ? Quelle zone géographique ?

Cet article concerne les accidents ayant impliqué les conducteurs de deux roues (cyclomoteurs) de l'agglomération dijonnaise.

Comment la typographie met-elle en valeur le premier paragraphe ? Pourquoi ?

Elle utilise des caractères gras. Il s'agit du chapeau (texte court qui présente un autre texte après le titre).

Comment ce paragraphe reformule-t-il l'information chiffrée donnée dans le titre ? Quel chiffre vous semble le plus marquant ?

Le chiffre semble plus significatif lorsqu'on se rend compte que plus d'un accident se produit par semaine.

Quelle est l'origine de ces informations ?

Les policiers chargés des accidents et des délits routiers de l'agglomération dijonnaise.

Quel est le thème du texte ?

Les dangers liés à la conduite d'un deux roues.

Rappelez la définition du cyclomoteur.

C'est un véhicule à deux roues. Sa cylindrée est de 50 cm³ maximum. La vitesse maximale est de 45 km/h. Il faut avoir 14 ans pour conduire un cyclomoteur.





I. Mieux comprendre les informations chiffrées

Sur ces 58 accidents dans combien de cas les conducteurs des cyclomoteurs ont-ils été mis hors de cause ? Exprimer ensuite ce chiffre en pourcentage.

Sur ces 58 accidents les conducteurs des cyclomoteurs ont été mis hors de cause 30 fois, soit 51%.

Pour chaque accident impliquant un cyclomoteur, quel est le pourcentage de cyclomotoristes blessés ?

100%.

Ces blessures sont-elles graves ? Relever un mot dans le texte qui désigne le type de blessure le plus souvent occasionné.

Ce sont le plus souvent des contusions.

II. Se connaître et connaître les risques

Pourquoi le quatrième paragraphe comporte-t-il des guillemets ? Qui s'exprime ?

Il s'agit de paroles rapportées directement, ce sont celles d'un motard.

Quels sont les deux conseils qu'il donne aux jeunes conducteurs ?

Rouler beaucoup, ne pas avoir honte de rouler doucement.

D'après lui, quelle erreur ne doivent pas commettre les conducteurs plus expérimentés ?

Ils ne doivent pas être trop sûrs d'eux.

Quels dangers cite-t-il ?

La maîtrise de machines puissantes, les automobilistes (les autres usagers) et les traces d'huile sur la chaussée.

III. Connaître les réglementations et les respecter

Quelles sont les infractions commises par les conducteurs de cyclomoteurs responsables d'un accident ? Relevez les exemples cités.

Refus de priorité, feu rouge ou stop non respectés, circulation du cyclomoteur en sens interdit.

Le danger peut venir de l'équipement, relevez les cas donnés en exemples.

Défaut du port de casque, freins inefficaces, pneumatiques lisses.

IV. Conclusion

Pour quelle raison le conducteur de deux roues n'a-t-il pas droit à l'erreur ?

À cause de sa vulnérabilité, rien ne le protège, il n'a que le casque et ses vêtements !

Quelle est la visée de ce texte : déconseiller l'usage des deux roues aux jeunes ou bien informer les usagers des deux roues pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour leur sécurité ?

La visée de cet article est d'informer les usagers des deux roues pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour leur sécurité.

Document 3

Travail de l'élève

À qui doit-on attribuer la première phrase du texte ? Qu'exprime-t-il ? Comment ses paroles sont-elles distinguées du reste du texte ? À qui s'adresse-t-il ?

La première phrase du texte est d'Alex. Dans le reste du texte, ses paroles (à la première personne) sont entre guillemets. Ses propos sont rapportés par le journaliste.

Quel rapport voyez-vous avec le document 1 ?

Ce témoignage concerne un accident impliquant un jeune motard.

Que signifie le mot paraplégique ? Relevez une expression synonyme dans le texte ?

« Il a perdu l'usage de ses membres inférieurs ».

Dans quelles circonstances Alex est-il devenu paraplégique ?

Il conduisait une moto et il en a perdu le contrôle. Sa chute a provoqué une fracture vertébrale et une compression de la moelle épinière.

Quels risques cite-t-il pour les conducteurs de deux roues en ville ?

Il cite d'abord les trottoirs, les traces d'huile et enfin les autres usagers, notamment les automobilistes.

I. Un apprentissage

Quelle erreur Alex pense-t-il avoir commise ?

Il pense que s'il avait lâché le guidon lors de sa chute, la moto ne l'aurait pas entraîné si loin et son accident aurait été moins violent.

Quelle erreur un jeune conducteur ne doit surtout pas commettre quand il obtient son permis ?

Il ne doit pas croire qu'il connaît sa machine et qu'il la domine.

II. Le prix de la liberté et du plaisir

Quels conseils Alex donne-t-il aux jeunes motards ?

L'accident est souvent provoqué par une infraction du code de la route, un excès de confiance, un comportement dangereux, il faut donc réserver les exploits aux circuits pour profiter longtemps du plaisir de la moto.

Après un bilan oral, ce travail pourra se poursuivre par un sujet d'expression écrite :

Les parents de Thomas viennent de lui offrir un cyclomoteur pour se rendre au collège. Thomas est plutôt casse-cou. Après un premier incident sans gravité, vous décidez de lui faire prendre conscience des risques qu'il prend et de son manque d'expérience. La route n'est pas un terrain de jeu ! Thomas a-t-il déjà entendu parler du trial ? Ce sport lui permettrait de concilier son goût du risque, sa sécurité et celle des autres usagers.

Votre travail prendra la forme d'un dialogue argumentatif, vous présenterez quatre arguments au moins pour convaincre Thomas.





Français

Faits divers

Pour des raisons de déontologie, les journalistes doivent s'attacher à relater les accidents en se limitant à décrire les faits dûment établis. Un exercice difficile dont le résultat peut parfois engendrer chez le lecteur un sentiment de frustration...

Ce que l'élève doit retenir

◆ Il faut prendre conscience du drame humain qui peut se cacher derrière un accident.

Objectifs disciplinaires

Lecture : initier à la lecture de la presse.
Lexique : enrichir son vocabulaire ; une famille étymologique.
Grammaire : la phrase, les compléments circonstanciels.
Écriture : écrire pour autrui ; un monologue intérieur.
Oral : écouter, parler.

Objectifs sécurité routière

Prendre conscience du drame humain qui se cache derrière un article de faits divers.

SOMME

LAHOUSOYE : UN BLESSE GRAVE

Un accident de la route s'est produit dans la nuit de vendredi à samedi, aux environs de 1h35, entre la commune d'Amiens et Albert.

Kévin D., un habitant de Lahoussoye, âgé de 20 ans, circulait sur un chemin communal, au volant de sa GTI. Il en a perdu le contrôle et la voiture a heurté le parapet d'un pont.

Dans le choc, le conducteur a été éjecté.

Gravement blessé, il a été évacué sur le centre hospitalier nord d'Amiens.

LE COURRIER PICARD, 2 janvier 2000

Fiche élèves

Questions à partir du texte

- Dans quel quotidien cet article a-t-il été publié ? A quelle date ?
- Qu'annonce le titre ? Quel type de récit attend-on ? Dans quelle rubrique le trouve-t-on ?
- Selon la formule des journalistes anglais, un bon article doit répondre aux cinq « w » : who ? where ? when ? what ? why ? Pouvez-vous ici répondre à ces cinq questions : qui ? où ? quand ? quoi ? pourquoi ?
- Relevez des mots et des expressions (noms, adjectifs, verbes, adverbes) qui dramatisent le fait.

Enrichissez votre vocabulaire

- Expliquez les mots ou expressions suivants : « blessé grave », « communal », « parapet » et « évacué ».
- Quelle est l'étymologie du mot « ambulance » ? Recherchez d'autres mots qui comportent le même radical et précisez le sens des mots trouvés. Utilisez certains des mots trouvés dans des phrases de votre composition.
- Cherchez la définition des termes suivants, puis classez-les d'après le registre de langue auquel ils appartiennent : accidenté, amputé, amoché, bancal, bien arrangé, blessé, boiteux, contusionné, couvert de blessures, écharpé, en compote, en marmelade, estropié, infirme, invalide, paraplégique, tétraplégique, traumatisé.



Étude de la grammaire

Trouvez dans le texte :

- un complément circonstanciel de temps ;
- un complément circonstanciel de lieu ;
- un complément circonstanciel de cause ;
- un complément circonstanciel de manière.

Expression écrite

- Recopiez la phrase qui vous a le plus frappé et dites pourquoi.
- Imaginez le monologue intérieur du rescapé de l'accident. Marquez son émotion.

Fiche professeur

S'en tenir aux faits, un exercice difficile

Nous avons vu, dans la partie « questions sur le texte » que l'article fournit les renseignements indispensables à une information sur l'accident. Le lecteur aura peut-être cependant le sentiment de rester sur sa faim et sera conduit à se poser un certain nombre de questions à propos des différentes circonstances et causes possibles de cet accident.

Circonstances : retour du travail, retour d'un voyage, d'une soirée entre amis, d'une discothèque ?

Facteurs en cause possibles : fatigue, moindre vigilance due à l'approche du domicile, vitesse, consommation d'alcool, de médicaments, ou bien aucune cause identifiable ?

Nature des blessures, conséquences sur la vie de l'accidenté ?

Montrer cependant que les réponses à ces questions seraient soit du domaine de la vie privée de la victime, soit des hypothèses que seule une enquête des forces de l'ordre pourrait établir.

C'est pourquoi les articles de presse relatant des accidents comportent souvent la mention « ...pour des raisons que l'enquête s'efforcera d'établir... »

Montrer que le monologue intérieur de l'accidenté se situera sur un tout autre registre que celui du journaliste, puisqu'il abordera précisément toute la dimension intime, personnelle, de l'accident.



EXERCICES COMPLEMENTAIRES

(susceptible de faire l'objet d'un travail à la maison, par exemple)

1. Enrichir son vocabulaire Préparer une rédaction

- Précisez le sens des mots et expressions suivants.
- Utilisez sept de ces termes dans un petit texte de votre invention, où vous raconterez et décrierez un accident auquel vous avez assisté ou que l'on vous a raconté.

Vigilant

Balilage, signalisation, marquage au sol

Distance de sécurité, distance d'arrêt, distance de freinage

Vitesse maximale

Temps de réaction

Giratoire, intersection

Cyclomoteur, deux-roues

Non port

Alcootest, alcoolémie, éthylomètre, éthylotest, ivresse

Agglomération, rase-campagne

Dégâts

Intempéries

2. Préciser un certain nombre de termes souvent utilisés dans les questions de l'ASSR :

Cocher

Obligatoire, possible, autorisé, facultatif, toléré, interdit

Prévenir, prévoir, anticiper

Pouvoir, devoir

Attitude, comportement

Maximum, maximal

Prévention, préventif

Responsabilité, responsable

Répression, réprimer, sanctionné

Usager

Règle, règlement, loi, code

Utilisez cinq de ces termes dans des phrases de votre invention.

3. Jeu

L'ordre alphabétique

Sachant que chaque lettre est codée selon sa place dans l'alphabet, déchiffrez les messages suivants :

3 5 12 21 9 17 21 9 3 15 14 4 21 9 20 3 5 19 20 3 5 12 21
9 17 21 9 14 5 2 15 9 20 16 1 19

Réponse : Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas



Français

Comme une boule de feu

Ce texte de Le Clezio relate un accident de voiture, sur une route de montagne du sud de la France au cours duquel une jeune femme va trouver la mort. La cause en paraît banale : l'éblouissement par le soleil à l'entrée d'un virage. Une réflexion plus approfondie permet de mettre en évidence le rôle essentiel de la vision et l'importance, en définitive, du comportement personnel dans l'activité quotidienne de la conduite.

Ce que l'élève doit retenir

◆ 90 % des décisions et des gestes nécessaires à la conduite dépendent des yeux du conducteur. Il faut donc adapter sa conduite aux conditions de visibilité. La visibilité est réduite de nuit, par mauvais temps, bien sûr, mais le grand soleil peut être aussi source de danger (éblouissement, contre-jour...).

Objectifs disciplinaires

Analyse ; compréhension d'un texte (étude d'un champ lexical, discours direct et indirect).

Objectifs sécurité routière

Le rôle de la vision et l'importance du comportement personnel sur la route.



C'est le crépuscule bientôt. Le jour a glissé vite vers l'autre côté de l'horizon, sans un nuage, sans rien qui freine le temps. Le jour a glissé comme vers le passé, entraînant ceux qui vivent vers ceux qui sont morts. Aujourd'hui, c'est le même jour qu'il y a un an. L'auto vert sombre roule sur la route chaude, suspendue entre la mer et le ciel. La lumière fait une ouverture immense, ou bien étend son dôme étincelant, pareil à deux ailes d'ange.

Alors la lumière devient plus douce, trouble un peu, comme à l'approche du crépuscule. Le vent siffle sur le pare-brise, dans les roues, en faisant sa musique lointaine. La route conduit vers le grand virage, d'où l'on voit la côte de l'Italie, au loin, pareille à une île de hautes montagnes sous l'aile d'un avion.

La voiture vert sombre d'Anne roule vite vers la courbe, sans la voir, parce qu'à cet instant il y a une explosion de lumière sur la carrosserie d'un poids lourd ; elle ferme les yeux, longtemps, les mains accrochées désespérément au volant, tandis que dans un bruit de tôle qui se déchire, l'auto arrache la balustrade de ciment et plonge vers le ravin. Plus tard, le chauffeur du poids lourd dit, il répète sans s'arrêter, sans comprendre : « Elle est tombée comme une pierre et elle a explosé en bas ; comme une boule de feu. Comme une boule de feu ».

J.M.G. Le Clezio - La ronde et autres faits divers Nouvelles (Éd. Gallimard)

Questions

1. Relevez dans le texte le champ lexical de la lumière. Quel rôle joue-t-il dans le récit ?
2. Mettez au discours indirect les paroles du chauffeur du poids lourd en faisant les transformations nécessaires.
3. Sous la forme d'un rapport établi par les gendarmes, racontez les circonstances de l'accident. Comment s'est-il produit, où, pourquoi ? Faites la liste des facteurs de l'accident (éblouissement – courbe – vitesse...). Aurait-il pu être évité et comment ? (montrez que les facteurs sur lesquels il est possible d'intervenir sont du domaine du comportement personnel : port de lunettes de soleil, utilisation du pare-soleil, maîtrise de la vitesse, choix d'une autre heure pour se déplacer...).

En passant en revue les situations de conduite au cours desquelles la visibilité est réduite, on pourra mettre en évidence le fait que l'excès de lumière peut être aussi dangereux que son absence.

N.B. : cette question peut également faire l'objet d'un débat en classe.

Remarque : ce texte permettant d'aborder les problèmes liés à la vision, on peut organiser, avec le concours de la mission de promotion de la santé en faveur des élèves (médecins et infirmier(ères) scolaires), une séance de dépistage des troubles de la vision des élèves.

Les informations visuelles dans la circulation

La vue est le sens qui permet de capter jusqu'à 90% des informations nécessaires à la conduite automobile.

Ce tableau énumère un certain nombre de signaux visuels grâce auxquels les usagers peuvent communiquer entre eux.

Signal visuel	Activité correspondante
Avertisseur de changement de direction (clignotants)	Changer de direction, s'insérer dans la circulation, quitter la circulation, manœuvrer...
Feux stop	Freinage, arrêt...
Feux de détresse	Panne, annonce d'un fort ralentissement, bus à l'arrêt
Feux de recul	Manœuvre de recul
Girophares	Véhicule en intervention (pompiers...), véhicules lents (tracteurs...)
Feux de croisement, feux de position arrière	Pour se rendre visible dans la circulation
Vêtements clairs, vêtements ou éléments rétro-réfléchissants	Pour se rendre visible dans la circulation

Bien voir pour bien conduire

Il ne suffit pas d'avoir une bonne vision pour bien conduire. Il faut aussi développer de bonnes habitudes visuelles pour saisir rapidement un maximum d'informations.

Des règles élémentaires avant de démarrer

Des études ont montré qu'un automobiliste sur trois présente un défaut visuel et l'ignore. Faire contrôler sa vue régulièrement et si nécessaire la faire corriger, font partie des règles élémentaires à respecter avant de prendre le volant.

- Quand le temps est lumineux, portez des lunettes de soleil de qualité, traitées contre les ultraviolets.

- Ce qui affecte la santé affecte également la vision. Évitez de conduire si vous êtes fatigué. Attention, certains médicaments (pour la plupart signalés par un triangle Danger Somnolence) peuvent fausser votre appréciation des distances et de la vitesse.

Le véhicule : pour une visibilité optimale

- Avant le départ, nettoyez le pare-brise, les vitres et les rétroviseurs, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du véhicule, ainsi que vos propres lunettes ou votre visière pour les motards.
- Nettoyez régulièrement les phares et les feux de votre véhicule.

Apprendre à voir vite

Outre une bonne vision, la conduite demande un apprentissage méthodique du regard.

- Restez vigilant. Votre attention doit rester soutenue afin de sélectionner les informations pertinentes pour la conduite : objets en mouvement, signalisation, indices de danger, etc. Vous devez être en mesure de réagir instantanément à tout événement survenant dans le champ visuel.
- Gardez les yeux en mouvement d'une source d'informations à l'autre. Outre la chaussée, surveillez en particulier les trottoirs et les intersections.

Apprendre à voir loin

Conservez une distance de sécurité suffisante avec les véhicules vous précédant.

Attention : la fatigue augmente le temps de réaction et la vitesse augmente la distance de freinage.

Pour réagir à temps, il faut donc regarder loin, très en avant.

Apprendre à voir large

- Le champ visuel est l'espace que l'on peut percevoir grâce à la vision périphérique, qui nous renseigne sur ce qui se passe sur les côtés.
- Attention, plus la vitesse augmente, plus le champ visuel se réduit. À grande vitesse, il se limite à une vision centrale de la route.

Rétroviseur et angle mort

- Les rétroviseurs, intérieur et extérieurs,

permettent au conducteur de compléter son champ visuel vers l'arrière.

Malgré tout, un angle mort subsiste de chaque côté du véhicule. Il peut cacher une voiture, un camion, un cycliste, etc. Pour vérifier, tournez la tête au-dessus de l'épaule et jetez un regard rapide, en particulier lors d'un changement de direction ou d'une insertion dans la circulation.



Apprendre à voir la nuit

La nuit, l'acuité visuelle baisse, la vision des contrastes et des couleurs s'atténue et l'appréciation du relief est perturbée. Tout conducteur a alors tendance à sous-estimer les distances. C'est pourquoi vous devez adapter votre conduite et votre vitesse. Les phares ne projetant qu'un étroit faisceau de lumière, le champ visuel se trouve réduit. En outre, l'œil s'adapte plus ou moins rapidement aux changements d'éclairage (éblouissements, alternance route éclairée/ obscurité, enseignes lumineuses, crépuscule...).

D'après un document de l'ASNAV et de la Sécurité Routière



Français

Circulation routière et comportement individuel

Ce que l'élève doit retenir

◆ *La rue est un espace social, qui nécessite le respect des règles, mais aussi une attitude de tolérance.*

Objectifs disciplinaires

Dans une séquence où l'on s'attache à lire méthodiquement des textes littéraires narratifs, à y étudier en particulier le point de vue (qui sait ?, qui voit ?, qui parle ?), à analyser la perspective (personnage central) et enfin à en repérer la tonalité, on peut intégrer ce texte d'Albert Camus.

Divers exercices de langue (discours direct / indirect, vocabulaire) et de compréhension, peuvent permettre de déboucher sur des exercices

écrits : modifier la perspective, changer de point de vue ou, en tenant compte des indices du texte, imaginer une suite.

Objectifs sécurité routière

Comprendre que le Code de la route est un ensemble de règles destinées à régir le comportement des usagers.

Comprendre qu'au-delà de l'application des règles, les usagers doivent faire preuve d'une attitude positive vis-à-vis des autres (tolérance...).

Une motocyclette conduite par un petit homme sec, portant lorgnon et pantalon de golf, m'avait doublé et s'était installée devant moi, au feu rouge. En stoppant, le petit homme avait calé son moteur et s'évertuait en vain à lui redonner souffle. Au feu vert, je lui demandai, avec mon habituelle politesse, de ranger sa motocyclette pour que je puisse passer. Le petit homme s'énervait encore sur son moteur poussif. Il me répondit donc, selon les règles de la courtoisie parisienne, d'aller me rhabiller. J'insistai, toujours poli, mais avec une légère nuance d'impatience dans la voix. On me fit savoir aussitôt que, de toute manière, on m'emmenait à pied et à cheval. Pendant ce temps, quelques avertisseurs commençaient, derrière moi, de se faire entendre. Avec plus de fermeté, je priai mon interlocuteur d'être poli et de considérer qu'il entravait la circulation. L'irascible personnage, exaspéré sans doute par la mauvaise volonté, devenue évidente, de son moteur, m'informa que si je désirais ce qu'il appelait une déroutée, il me l'offrirait de grand cœur. Tant de cynisme me remplit d'une bonne fureur et je sortis de ma voiture dans l'intention de frotter les oreilles de ce mal embouché.

Je ne pense pas être lâche (mais que ne pense-t-on pas !), je dépassais d'une tête mon adversaire, mes muscles m'ont toujours bien servi. Je crois encore maintenant que la déroutée aurait été reçue plutôt qu'offerte. Mais j'étais à peine sur la chaussée que, de la foule qui commençait à s'assembler, un homme sortit, se précipita sur moi, vint m'assurer que j'étais le dernier des derniers et qu'il ne me permettrait pas de frapper un homme qui avait une motocyclette entre les jambes et s'en trouvait, par conséquent désavantagé. Je fis face à ce mousquetaire et, en vérité, ne le vis même pas. À peine, en effet, avais-je la tête tournée que, presque en même temps, j'entendis la motocyclette pétarader de nouveau et je reçus un coup violent sur l'oreille. Avant que j'aie eu le temps d'enregistrer ce qui s'était passé, la motocyclette s'éloigna. Étourdi, je marchai machinalement vers d'Artagnan quand, au même moment, un concert exaspéré d'avertisseurs s'éleva de la file, devenue considérable, des véhicules. Le feu vert revenait.

Albert Camus, *La Chute*, Gallimard, coll. livre de poche, 1956.



Questions sur le texte d'Albert Camus

(On peut éventuellement utiliser une partie de ces questions, selon les compétences des élèves, pour un devoir « type brevet ».)

Grammaire

- Quels sont les temps de l'indicatif, utilisés dans ce texte narratif ? Quel en est le temps principal ?
- Relevez trois exemples pour chacun des trois temps et justifiez l'emploi de ces différents temps.
- Le narrateur rapporte les paroles échangées entre les divers personnages au « discours indirect » (subordination au récit). Repérez tous ces passages et transformez-les (ou une partie d'entre eux) au « discours direct ». Soulignez les transformations.

Vocabulaire

- Remplacez dans les phrases du texte les mots « cynisme », « lâche » par un synonyme. Donnez pour chacun un antonyme.
- « Je fis face à ce mousquetaire ». Justifiez le choix de ce mot par le narrateur. Quel autre mot du texte reprend le procédé stylistique ?

Compréhension

- À quelle époque situez-vous cette scène ? Quels indices vous le confirment ?
- Qui raconte la scène ? Qui sont les personnages de la scène ? Relevez pour chacun les termes qui les désignent et caractérisez le niveau de langue qu'ils utilisent.
- Humour : relevez dans les passages qui font sourire les procédés de style (moyens d'écriture) qui conduisent à cet effet.



Prolongement, expression orale : débat

- Faire lister par les élèves (présentation sous forme de tableau) la diversité des usagers de la route (piétons, automobilistes, cyclistes, etc.), la diversité de l'usage qu'ils en font (professionnel : livraisons, trajet domicile-travail,... ou privé : déplacement personnel, courses, tourisme...)
- Mettre en évidence les conflits possibles entre les différentes catégories d'usagers de la route et de la rue, mais aussi entre les individus.
- Montrer, à l'aide d'exemples concrets tirés de l'expérience de chacun, que le Code de la route rassemble l'ensemble des textes qui règlent les rapports entre les usagers de l'espace de circulation, mais qu'au-delà de l'application stricte des règles, interviennent des attitudes personnelles morales (tolérances, courtoisie).
- Conclure que le comportement sur la route ou dans la rue constitue un exemple de citoyenneté.

Expression écrite : sujets d'imagination

1. Quelle suite peut-on imaginer à cette histoire ?
2. Supposez que « le petit homme sec » ou le « mousquetaire » donne sa version de l'histoire.
3. Imaginez une autre scène où soit respecté, dans un cadre différent, le caractère d'un des personnages (sans-gêne, assurance bafouée, sens de la justice).





Éducation physique et sportive

De la prise d'informations à la crise d'informations

Lorsque nous sommes piéton, cycliste ou automobiliste, nous évoluons dans un environnement riche et mouvant dans lequel nous devons en permanence prélever des informations et les traiter, ce qui nous permet de choisir les solutions garantes de notre sécurité et de celle des autres usagers de la route. Quand, par malheur, l'accident survient, ces deux processus de prise d'informations d'une part, de traitement de ces informations et de choix moteurs d'autre part, sont en cause. En liaison avec les finalités officielles disciplinaires, les situations proposées dans cette fiche d'EPS placent peu à peu l'élève en situation de manque d'informations, de « crise d'informations ».

Ce que l'élève doit retenir

◆ Dans la circulation, la prise d'informations visuelles et la vitesse de réaction constituent des éléments prépondérants qui sont diminués par la fatigue et la routine.

1. PÔLE ÉLÈVE PARTIE INFORMATIVE

1. Le rôle de la vue est prépondérant pour l'utilisateur de la route (piéton, cycliste, automobiliste). Les yeux doivent en permanence être disponibles pour lire l'environnement.
2. Afin de faire face à des événements imprévisibles, le conducteur doit avoir souvent recours à des réflexes très rapides.
3. Le risque d'accident augmente avec l'élévation de la vitesse et avec l'augmentation du nombre d'informations à traiter. En clair, les éléments à observer et le nombre de ces éléments peuvent varier en permanence selon l'endroit (campagne, ville...), l'heure (jour, crépuscule, nuit, heures de faible ou fort trafic...), la météo (temps ensoleillé, brumeux, pluvieux...), ainsi qu'avec la vitesse de déplacement. Cela signifie donc que le conducteur doit adapter en permanence sa vitesse pour qu'aucun paramètre du milieu ne lui échappe. Il doit être en mesure de tout voir afin de prévoir à chaque instant, évitant ainsi l'accident.

4. Le conducteur doit avoir parfaitement intégré le Code de la route, et pouvoir agir en accord avec celui-ci sans qu'il le contraigne. En d'autres termes, il doit respecter ce Code sans avoir à y penser, de façon naturelle et inconsciente. Ceci lui permet de réserver toute son attention pour ce qui se passe autour de son véhicule.

5. La fatigue et la routine diminuent les capacités d'attention. Bref, plus l'on est fatigué et plus on a l'habitude de suivre un trajet toujours identique, moins on est concentré sur la route.

2. PÔLE ENSEIGNANT : Objectifs « sécurité routière » liés à l'EPS

Préambule : finalités de l'EPS

- Développement des capacités nécessaires aux conduites motrices.
- Acquisition, par la pratique, des compétences et connaissances relatives aux activités sportives, physiques et d'expression.
- Accès aux connaissances relatives à l'organisation et à l'entretien de la vie physique.



Le thème de la sécurité routière semble donc essentiellement se rattacher à la 1^{re} finalité, puisqu'il va dans le sens de la prévention des accidents de la route à l'adolescence et à l'âge adulte.

1. Dans une optique de sécurité, **solliciter et développer les prises d'informations visuelles**, notamment grâce à la vision périphérique, puis **traiter** ces informations dans le but de prendre des décisions rapides et pertinentes, et d'anticiper ses réponses motrices à partir du milieu ambiant.

2. **Solliciter et développer les réflexes sensori-moteurs**, en intervenant sur les temps de réaction et la signifiante des signaux visuels émis (certains signaux peuvent être sans valeur pour l'acte décisionnel).

3. **Mettre en jeu l'acte de décision en référence à un code** de circulation simple et appris, dans un contexte où les informations issues du milieu peuvent varier en quantité et en qualité (les informations issues du milieu varient et ne sont pas toutes utiles : le coût attentionnel fluctue). Il s'agit donc ici d'une compétence liée à la lecture du milieu en référence au Code de la route.

4. **Mettre en évidence les facteurs fatigue et routine**, ces facteurs nuisant aux ressources d'attention et démultipliant les risques encourus.

3. Séquence de travail n°1

Activité «support» : handball ou football.

Objectifs : améliorer l'acte réflexe, la rapidité d'intervention ; diminuer les temps de réaction ; améliorer la capacité à prélever des informations visuelles (utilisation et exploitation de la vision périphérique en complément de la vision centrale).

But pour l'élève : l'élève est gardien de but (GB), et doit arrêter le plus de balles possible sur des séries de 10 tirs consécutifs ordonnés par l'enseignant.

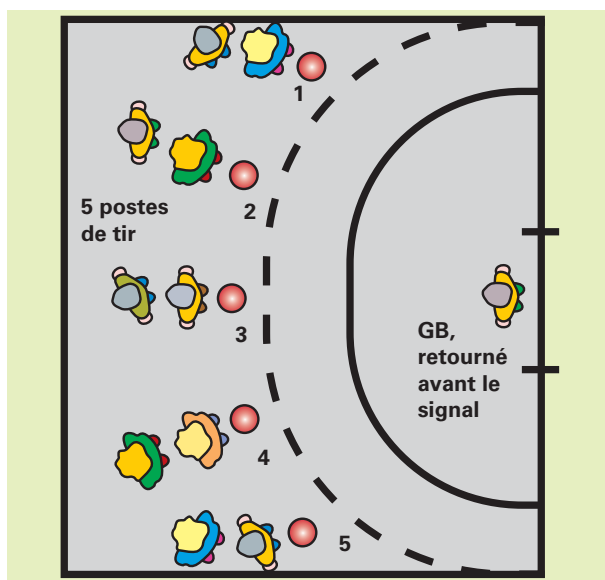
Dispositif : les tirs peuvent provenir de 5 postes différents répartis autour de la zone de handball (extrêmes gauche et droite du but, gauche et droite, centre). Le gardien de buts se tourne dos au tireur avant chaque tir, et il ne peut se retourner qu'au signal de l'enseignant. Ainsi, avant le signal, le gardien se tourne et l'enseignant désigne au hasard un des 5 tireurs. Le gardien de buts ne sait donc pas d'où va provenir le tir. Au signal, le gardien de buts en "crise d'information" se retourne, et le tireur désigné s'élance. Ne sont comptés que les tirs cadrés. À l'issue des 10 tirs, on apprécie alors le nombre de tirs arrêtés et on fait changer les élèves aux différents postes.



Critères de réussite : le rapport nombre de tirs tentés / nombre de tirs cadrés sert de référentiel individuel et collectif, permettant à chaque élève de se situer. Ce rapport est directement en relation avec l'efficacité de traitement visuel de la situation, ainsi qu'avec l'efficacité des réflexes sensori-moteurs de chaque élève.

Variables : afin de stresser davantage l'élève, il est possible de faire évoluer la situation en difficulté (en jouant sur le paramètre temps : vitesse d'enchaînement des tirs par exemple), et en complexité (en jouant sur le nombre de paramètres à prendre en compte pour le gardien de buts). Par exemple :

- les 10 tirs doivent être réalisés en moins d'1 minute, puis moins de 45 secondes etc...
- possibilité d'ajouter des postes de tir (8 postes par ex.)
- possibilité de déterminer des zones cibles à viser pour les tireurs dans le but (les coins en bas par ex.)
- possibilité d'avoir recours à de fausses informations (informations signifiantes et non signifiantes ; feintes ; lecture des informations) ; par exemple, l'enseignant désigne 2 élèves qui s'élancent, avec 1 seul qui tire réellement ; au signal, le gardien de buts doit lire la feinte pour éviter de se faire piéger par la situation...





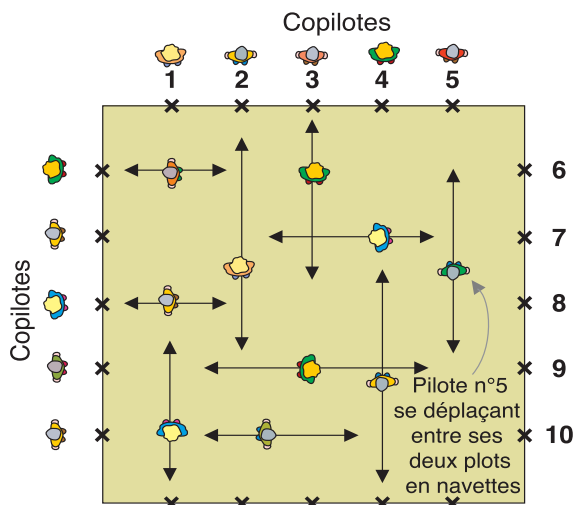
4. Séquence de travail n°2

Activité «support» : handball ou basket-ball en sports collectifs ; course de longue durée en athlétisme ; éventuellement adaptable en vélo/VTT.

Objectifs : développer les prises d'informations visuelles (visions centrale et périphérique) pour adapter sa vitesse de déplacement ; anticiper la mouvance de l'environnement afin de réaliser les choix permettant d'éviter les collisions ; solliciter le domaine énergétique aérobie ; rester attentif et pertinent dans ses choix malgré la routine des trajets associée à la fatigue croissante.



But pour l'élève : chaque élève doit effectuer des navettes répétitives entre 2 plots pendant un temps donné (par exemple, 10 minutes) ; il doit faire le plus d'allers et retours possible et avoir le moins de collisions possible. En handball ou basket-ball, l'élève court cette fois-ci en dribblant (surcharge attentionnelle). Il doit également faire le plus d'allers et retours possible, avoir le moins de collisions possible, et interrompre le moins possible son dribble.



Dispositif : 1/2 terrain de handball ; 10 élèves sont «pilotes», et 10 autres sont «copilotes» (groupe classe séparé en 2 groupes). Tous les élèves «pilotes» réalisent l'épreuve en même temps. Au début, 5 pilotes partent sur une largeur de l'espace d'évolution, tandis que 5 autres partent sur la largeur adjacente. Chacun d'entre eux doit rallier en ligne droite le plus de fois possible le plot situé de l'autre côté du terrain, en face de lui.

Les 10 «pilotes» vont donc courir strictement en ligne droite, et se croiser en permanence en évitant les collisions. Pendant le temps de course, chaque «copilote» reste à l'extérieur de l'espace de course et observe son «pilote». Il comptabilise le nombre de navettes réalisées, le nombre de collisions ou d'écarts de trajectoire (1 écart = 1 collision), ainsi que le nombre d'interruptions du dribble.

Chaque «pilote» ne peut strictement se déplacer qu'en ligne droite, n'agissant que sur sa vitesse de course pour éviter les collisions. À la fin de l'épreuve, des points sont attribués à chaque pilote par son copilote selon le barème indicatif suivant :

- 1 navette réalisée = +1 point.
- 1 collision ou 1 écart de trajectoire = - 5 points.
- 1 balle perdue ou dribble interrompu entre les plots = -1 point.

Après l'annonce des résultats, on inverse les rôles entre «pilotes» et «copilotes».

Critères de réussite : le score obtenu par chaque «pilote» sert de référent individuel ; on peut éventuellement fixer un score minimum permettant d'obtenir son permis ou son titre de «pilote» (par exemple 30 points) ; on peut également distinguer les «pilotes» de façon honorifique, selon les points obtenus à la fin de l'épreuve. À titre d'exemple :

- moins de 25 points = chauffard.
- 25 points = pilote de bronze.
- 35 points = pilote d'argent.
- 45 points = pilote d'or.

Variables : afin de stresser davantage les «pilotes», il est possible de faire varier l'épreuve en difficulté et en complexité, en changeant plusieurs paramètres :

- augmenter la durée de course (fatigue et routine) ;
- augmenter ou diminuer la surface d'évolution : plus l'espace est restreint, plus la charge attentionnelle s'élève. Les informations à prendre en compte sont plus condensées ;
- augmenter ou diminuer le nombre de «pilotes» évoluant en même temps sur le terrain (plus il y a de «pilotes», plus il y a de croisements, d'informations à traiter et de collisions potentielles) ;
- avec ou sans ballon (donc avec ou sans dribble). Le coût attentionnel est plus élevé avec dribble (surcharge d'informations à traiter), mais l'épreuve fait alors intervenir une habileté motrice qui doit avoir été enseignée auparavant ;
- préparer des parcours plus complexes avec 3 ou 4 plots à rallier en ligne brisée. Le parcours de chaque «pilote» étant plus complexe, les possibilités d'anticipation du



déplacement des autres sont aussi plus complexes. Les informations à prélever et à traiter sont alors encore plus nombreuses et aléatoires.

Remarque : il peut être intéressant de comparer pour chaque élève les scores obtenus sans ballon, puis avec ballon dans les mêmes conditions de course. Ceci nous renseigne alors sur la capacité de chacun à gérer la surcharge en informations à traiter, et sur la capacité à utiliser efficacement la vision périphérique (le maintien du dribble oblige le coureur à faire davantage confiance aux informations issues de sa vision périphérique).

5. Séquence de travail n°3

Activité «support» : vélo ou VTT ; jeu de rôles.

Objectifs : respecter un code de circulation simple sur un parcours répétitif (5 règles de circulation à respecter) ; prélever les informations issues du milieu afin de prévoir les événements et d'anticiper sur le présent ; dans une optique de sécurité, réguler en permanence sa vitesse de circulation en fonction de l'environnement et du code de circulation, afin de faire les choix pertinents ; conserver son attention malgré la fatigue et la routine ; mobiliser le secteur énergétique aérobie.

But pour l'élève : faire le plus de tours de circuit possible en un temps donné (par exemple 15 minutes), tout en conservant le maximum de points sur son permis (chaque cycliste part au départ avec 12 points sur son permis). Chaque infraction au code de circulation commun fait perdre des points.

Dispositif : un circuit est mis en place sur un grand plateau extérieur, ou sur un terrain de football à l'aide de plots et/ou d'un balisage. Ce circuit simple comporte plusieurs intersections. Il est nécessaire de prévoir une séquence de 2 heures pour cette situation.

La classe est répartie en 3 groupes d'élèves de même effectif : les cyclistes, les gendarmes et les piétons (par exemple, 3 groupes de 8 élèves). Chaque groupe d'élève passe successivement dans les 3 rôles. Chaque groupe a un rôle et un but différents :



- **Les cyclistes** : chaque cycliste doit réaliser le plus de tours de circuit en 15 minutes (par exemple), en tentant de conserver le plus de points possible sur son permis (12 points au début de l'épreuve). Il porte son permis sur lui (petite fiche cartonnée avec le nombre de points inscrit au stylo). Chaque infraction au Code lui fait perdre des points. Chaque cycliste a un parcours répétitif à suivre qui lui est propre, défini par son «gendarme» avant le départ. Il ne doit jamais s'en écarter. Au début de la course, chaque cycliste part à un endroit différent sur le parcours, afin d'éviter les «embouteillages» classiques d'un départ groupé. Les règles de circulation à respecter sont les suivantes :

- rouler à droite de la chaussée ;
- s'arrêter à un «STOP» ;
- à une intersection, priorité à droite ;
- respecter les passages pour piétons lorsque des piétons s'y engagent ou vont s'y engager ;
- s'arrêter au feu rouge et au feu orange, passer au feu vert.

- **Les gendarmes** : chaque gendarme est responsable de l'observation et de la surveillance d'un cycliste. Il détermine au départ son itinéraire et son lieu de départ, puis comptabilise le nombre de tours de circuits réalisés. À l'aide d'un sifflet, il arrête son cycliste en cas d'infraction, lui explique la faute, et lui retire en direct des points sur son permis à l'aide d'un stylo. Le barème suivant est appliqué :

- 1 infraction au Code : – 2 points.
- 1 accident provoqué : – 6 points.
- 1 agression verbale envers 1 autre cycliste, 1 piéton ou 1 gendarme : – 4 points.

Si par malheur un cycliste perd tous ses points, son gendarme doit immédiatement aller retirer le permis du cycliste et lui confisquer son vélo. Le cycliste concerné subit donc une mesure de retrait de permis.

- **Les piétons** : avant le début de la course, l'enseignant détermine précisément un scénario avec les piétons. Toutes les idées intéressantes sont bonnes à tester. À titre d'exemple, voici quelques idées :

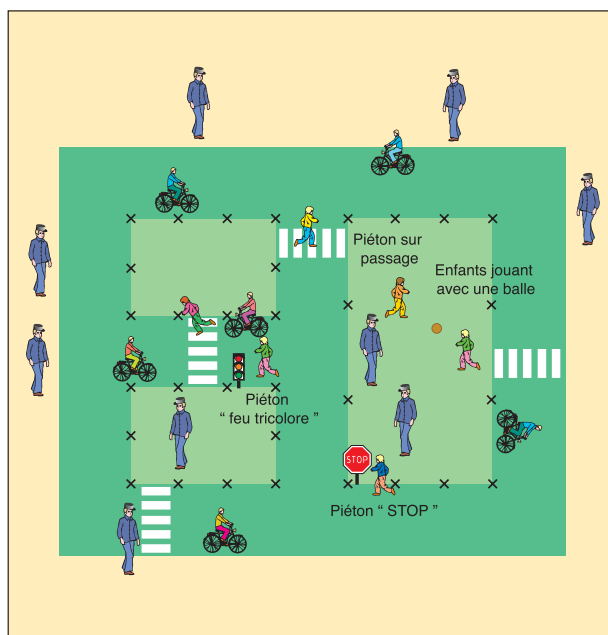
- 1 piéton joue le rôle du «STOP» : il se place à une intersection avec 1 écriteau cartonné sur lequel est inscrit «STOP» ; selon le scénario, il peut éventuellement se déplacer et changer d'intersection en cours de jeu.
- 1 piéton joue le rôle du feu tricolore, à l'aide de chasubles vertes, orange et rouges. Il se place aussi à une intersection, et peut changer à volonté de chasuble (à chaque fois, la chasuble est enfilée ou enlevée entièrement, cet acte laissant le temps aux cyclistes d'anticiper). Selon le scénario, il peut aussi se déplacer sur le circuit et changer d'intersection.
- Quelques piétons «badauds» se promènent à leur guise sur l'aire de jeu, empruntant les passages pour piétons à chaque fois qu'ils veulent traverser une avenue.
- Quelques piétons «enfants» jouent avec une balle sur un terre-plein, et laissent parfois échapper leur balle



sur l'avenue. Ils courent alors derrière leur balle sans emprunter les passages pour piétons. Ces instants peuvent être prévus par le scénario, ou au contraire être aléatoires.

- Un piéton « vieillard », se déplace très lentement avec une canne, empruntant les passages pour piétons.
- Etc.

Critères de réussite : la réussite est appréciée en premier lieu grâce au nombre de points restant sur le permis de chaque cycliste à la fin de l'épreuve, puis en second lieu grâce au nombre de tours de circuit réalisés. En clair, le nombre de points restant est prioritaire sur le nombre de tours. À égalité de points sur le permis, le nombre de tours effectués départage les cyclistes.



Variables : il est possible de faire fluctuer à volonté la difficulté et la complexité de l'épreuve, en intervenant sur les paramètres suivants :

- durée de l'épreuve : plus elle est longue, plus la fatigue et la routine s'installent, donc plus le niveau d'attention du cycliste tend à chuter ;
- nombre de cyclistes évoluant en même temps sur le circuit : plus il est grand, plus le nombre d'informations à prendre en compte est important, donc plus les choix sont complexes ;
- superficie de l'espace d'évolution : plus elle est réduite, plus les contraintes temporelles sont fortes, donc plus l'épreuve est complexe ;
- contenu du scénario des piétons : toutes les simulations sont intéressantes à mettre en place, pourvu qu'elles soient liées aux objectifs, suffisamment réalistes et réalisables ;
- aspect prévu ou imprévu des événements (facteur aléa) : certains événements peuvent être entièrement prévus par l'enseignant, d'autres laissés à l'initiative des piétons, contraignant les cyclistes à s'adapter dans l'action et à mobiliser leurs réflexes ;
- mobilité éventuelle des « feux tricolores » et des « STOP » sur le circuit.



Les deux roues doivent se montrer particulièrement vigilants dans le flot de la circulation urbaine.



Sciences Physiques

Collision, étude des systèmes de protection

Après une étude des forces s'exerçant lors d'une collision, cette fiche montre l'intérêt des nouveaux dispositifs de protection, qui associent ceinture et sac gonflable.

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ Les ceintures de sécurité constituent des éléments de sécurité indispensables et obligatoires, tant à l'avant qu'à l'arrière.
- ◆ Le sac gonflable (airbag) complète la ceinture, mais ne la remplace pas.

Programme

Notre environnement physique (Mouvement et forces)

Contenus - notions

Actions exercées sur un objet (par un autre objet), effets observés (modification du mouvement, déformation). Modélisation d'actions par des forces. Représentation d'une force localisée par un vecteur et un point d'application.

Compétences

Identifier l'objet d'étude sur lequel s'exerce l'action ; distinguer les différents effets de l'action.

Mesurer une force avec un dynamomètre.

Le newton (N), unité de force du S.I. Savoir représenter graphiquement une force.

Objectifs sécurité routière

Évaluation du traumatisme créé par un choc sur le corps humain.

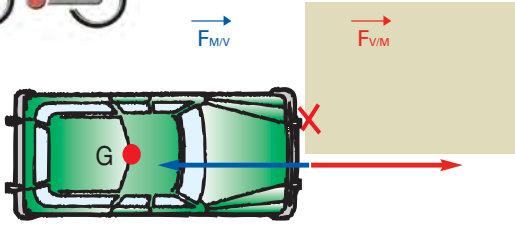
Connaître et savoir utiliser les dispositifs de protection dans les véhicules.

Activités

Lors d'une collision, un véhicule doit instantanément évacuer l'énergie cinétique due à sa masse en mouvement. Afin que toute l'énergie ne soit pas transmise aux occupants, les véhicules sont constitués d'une structure avant absorbante et d'une cage de survie rigide (l'habitacle). Plus le véhicule est résistant, plus le choc sera ressenti par les occupants. S'il l'est insuffisamment, la pénétration des organes du véhicule dans l'habitacle blessera les passagers. Les ingénieurs ont pour tâche de réaliser le meilleur compromis entre ces deux contraintes. Les études sont réalisées lors d'un choc contre un obstacle décalé en béton (ou une structure métallique) à la vitesse de 56 km/h environ.

Le Moniteur Automobile n° 1148, Crash-test de la Toyota AVENSIS





Choc

1. Quelle est l'action du véhicule sur le mur ? Que provoque t-elle ?

Le mur est frappé par le véhicule : c'est une action mécanique de contact qui a pour effet de légèrement le déformer.

2. Modéliser et représenter cette action par la force $F_{V/M}$ (force exercée par le véhicule sur le mur).

Cette force est représentée par un vecteur dont le point d'application est le milieu de la surface de contact ; sa direction est la perpendiculaire à la surface de contact, son sens va du véhicule vers le bloc de béton, sa norme est ici arbitraire.

3. Quelle est l'action du mur sur le véhicule ? Que provoque t-elle ?

Le véhicule entre en collision avec le mur : c'est une action de contact qui a d'abord pour effet de stopper le véhicule (modification de la trajectoire et de la vitesse) et de le déformer. Cette force ne passant pas par le centre d'inertie G du véhicule, elle a pour effet de provoquer une rotation du véhicule autour de G.

4. Modéliser et représenter cette action par la force $F_{M/V}$ (force exercée par le mur sur le véhicule).

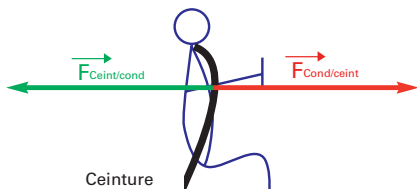
Le vecteur représentant cette force a même point d'application, même direction et même norme que le vecteur force $F_{V/M}$, mais un sens opposé.

À l'intérieur du véhicule

1. Que provoque l'arrêt du véhicule sur ses occupants ?

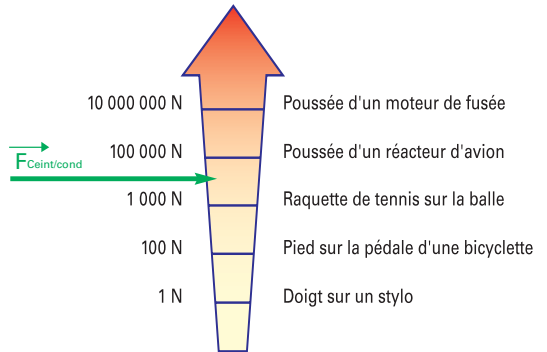
Lors de l'arrêt brutal du véhicule, les occupants conservent leur énergie cinétique et restent en mouvement alors que le véhicule est déjà arrêté. Ils sont donc projetés vers l'avant par rapport au véhicule. Afin d'éviter la projection des passagers sur la planche de bord, ou la projection des passagers placés à l'arrière contre les sièges avant, voire d'éviter l'éjection hors du véhicule, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire à l'arrière comme à l'avant.(1)

2. Représenter $F_{cond/ceint}$ (force exercée par le conducteur sur sa ceinture de sécurité dont l'intensité est voisine de 10000 N = 1000 daN) et $F_{ceint/cond}$ (force exercée par la ceinture sur le conducteur). Prendre pour échelle des forces 1 cm / 2000 N.



(1) À noter de surcroît que les passagers arrières non ceinturés peuvent constituer de dangereux « projectiles » pour les passagers situés à l'avant. C'est pourquoi il est nécessaire d'attacher sa ceinture pour sa propre sécurité comme pour celle des autres.

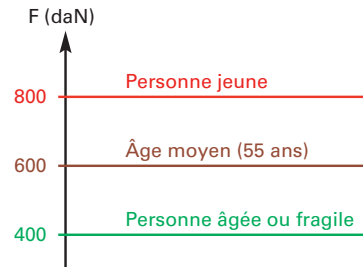
3. Situer l'intensité de la force appliquée sur la cage thoracique du conducteur sur le schéma suivant.



Étude des systèmes de protection

1. La cage thoracique

Le graphe ci-contre présente, en fonction des classes d'individus, la valeur limite de la force applicable à la cage thoracique.



Document 1 : valeur critique de force exercée sur la cage thoracique en fonction des classes

a. Toutes les personnes sont-elles égales devant un choc ?

La résistance de la cage thoracique humaine n'est pas illimitée et diminue avec l'âge.

b. L'intensité de la force $F_{ceint/cond}$ est-elle supportable par tous les individus ?

Une ceinture traditionnelle, sans limiteur d'effort, exerce une pression allant jusqu'à 1000 daN, dépassant le seuil critique pour une jeune personne (voir schéma ci-dessous). Cette force provoque une compression thoracique de 75 mm, valeur maximale admissible pour l'organisme.

c. Quels systèmes de protection trouve t-on actuellement aux places avant des véhicules ?

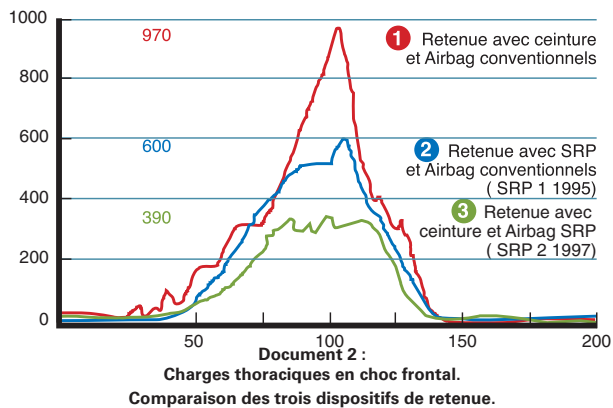
Les constructeurs ont conçu un système de protection global associant ceinture de sécurité (pour la retenue) et airbag (pour l'amortissement).

2. Évolution des systèmes de protection

Le document suivant (extrait de la revue *Le moniteur Automobile*, n° 1135, traitant des dernières recherches de Renault sur la sécurité) présente l'évolution de la charge thoracique au cours du choc, pour différents



systèmes de protections. Il permet d'apprécier l'avancée, au plan de la sécurité, dûe aux progrès technologiques.



a. Le premier système combinant ceinture + airbag suffit-il à assurer la protection des personnes ? Quelle est la durée du choc ?

Le seuil maximal avoisine les 1000 daN ce qui, compte tenu du document 1, demeure trop élevé. Le choc dure environ 100 ms et c'est à la moitié de ce temps qu'apparaît le pic de charge. Au départ, ce système associait une ceinture de sécurité à un airbag classique en vigueur aux USA. Les deux dispositifs, conçus pour fonctionner de manière indépendante, ne combinaient pas leurs effets. Les spécialistes ont donc étudié des dispositifs globaux de sécurité où ceinture et airbag interagissent.

La présence d'airbags ne dispense donc pas du port de la ceinture ! La ceinture est toujours obligatoire.

b. Quel est le seuil limite retenu par les ingénieurs de Renault pour leur dernier système ?

Le seuil de 400 daN est supportable pour la quasi-totalité des personnes.

c. Comparer l'évolution de la charge thoracique au cours du temps entre le premier et le dernier système de protection en date.

Protégée par un système conventionnel, la cage thoracique subit une contrainte très élevée pendant un temps assez bref : l'effort est violent. Le dernier système répartit l'effort maximal de 390 daN sur la durée de 50 ms, permettant de gommer le pic de charge.



d. Fonctionnement

Le document 3 présente en temps réel le fonctionnement du système de retenue programmée (SRP) de Renault composé d'organes (ceinture et airbag) rendus « intelligents ».



Document 3 (source : RENAULT):
Fonctionnement du système de retenue (SRP)

1. Dans les 15 premières millisecondes, l'airbag se déclenche et un pré-tensionneur tend la ceinture pour plaquer le passager sur son siège.
2. L'airbag s'est gonflé et sa pression est stabilisée. La pression de la ceinture augmente progressivement avec l'avancée du haut du corps.
3. Lorsque le thorax entre en contact avec l'airbag, un événement s'ouvre à une pression donnée pour libérer une partie des gaz contenus dans le sac. Le limiteur d'effort se détend pour soulager les contraintes locales.
4. Dans les dernières millisecondes, le limiteur d'effort de ceinture et l'événement d'extraction contrôlée conjuguent leurs actions afin de répartir l'absorption de l'énergie cinétique sur toute la surface du thorax pendant une durée acceptable.

N'oublions pas que ces systèmes de protection satisfont aux normes de chocs référencés à la vitesse de 56 km/h, critère largement inférieur aux vitesses de croisement des véhicules sur nos routes...

Selon la Sécurité Routière, la vitesse, comme facteur déterminant et/ou aggravant, est présente dans la moitié des accidents mortels (un accident mortel sur deux).



Sciences Physiques

Réaction, freinage : influence de différents facteurs

Il est important de bien connaître, pour la prendre en compte, l'influence de différents facteurs sur la distance de freinage, la distance parcourue pendant le temps de réaction et la distance d'arrêt.

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage.
- ◆ Le temps de réaction est d'environ 1 à 2 s pour un conducteur en bonne condition physique.
- ◆ Certaines conditions peuvent avoir une influence sur ces différentes distances.

Programme

Observation de différents types de mouvements/vitesse/freinage.

Objectifs disciplinaires

Savoir que la distance d'arrêt n'est pas la distance de freinage.
Savoir déterminer l'influence de différents facteurs sur la distance parcourue pendant le temps de réaction, la distance de freinage et la distance d'arrêt.

Objectifs sécurité routière

Savoir ce qu'est la distance d'arrêt et les facteurs qui peuvent la modifier.
Savoir que le non-respect du code de la route peut entraîner des conséquences dramatiques.
Savoir qu'il est indispensable d'être très vigilant dans le milieu où l'on évolue.

On retiendra la relation : $d_a = d_r + d_f$.

La distance parcourue pendant le temps de réaction d_r est directement proportionnelle au temps de réaction t_r . Cela signifie, que plus la réaction du conducteur est rapide, plus la distance d_r sera courte.

On estime en moyenne le temps de réaction à une ou deux secondes.

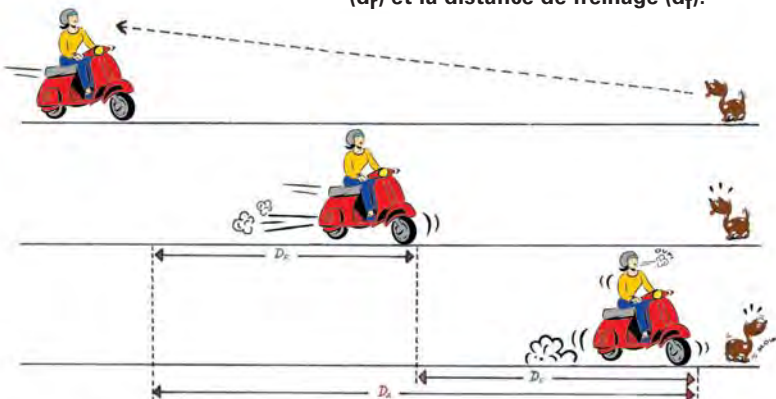
La distance de freinage est la distance parcourue entre l'instant où le frein est serré et celui où le véhicule est immobilisé.

Voici quelques ordres de grandeur :

Vitesse du véhicule (en km/h)	Distance de freinage sur route sèche (en m)
10	1,8
30	6,9
40	10,3
50	16,1
70	31,4
80	41,0
90	52,0
100	64,6
110	78,1
130	108,5
140	123,0

Document 1

La distance d'arrêt d'un véhicule (d_a) s'obtient en ajoutant la distance parcourue pendant le temps de réaction (d_r) et la distance de freinage (d_f).





Document 2

Voici une liste de différents facteurs pouvant avoir une influence sur notre conduite :

- l'état de fatigue du conducteur ;
- le système de freinage ;
- la présence de brouillard ;
- de mauvaises conditions météo (pluie, neige) ;
- la consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments ;
- l'état des pneumatiques ;
- la vitesse à laquelle on roule ;
- la présence de verglas sur la route ;
- un soleil éblouissant et de face ;
- ...

Questionnaire

Question n°1

À quoi correspond la distance d'arrêt d'un véhicule ?

C'est la somme de la distance que l'on parcourt pendant le temps de réaction et de la distance parcourue pendant le freinage.

Question n°2

Compléter le tableau suivant en cochant la case vrai si le facteur cité a une influence sur une des trois distances évoquées ou en cochant faux dans le cas contraire.

	d_r dépend...		d_f dépend...		d_a dépend...	
	vrai	faux	vrai	faux	vrai	faux
... de l'état de fatigue du conducteur.						
... du système de freinage.						
... de mauvaises conditions météo (pluie, neige).						
... de la consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments.						
... de l'état des pneumatiques.						
... de la vitesse à laquelle on roule.						
... de la présence de verglas sur la route.						

	d_r dépend...		d_f dépend...		d_a dépend...	
	vrai	faux	vrai	faux	vrai	faux
... de l'état de fatigue du conducteur.	✓			✓	✓	
... du système de freinage.		✓	✓		✓	
... de mauvaises conditions météo (pluie, neige).		✓	✓		✓	
... de la consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments.	✓			✓	✓	
... de l'état des pneumatiques.		✓	✓		✓	
... de la vitesse à laquelle on roule.	✓		✓		✓	
... de la présence de verglas sur la route.		✓	✓		✓	

Question n°3

Citer d'autres phénomènes qui pourraient avoir une incidence sur le temps mis à réagir, et, par conséquent sur la distance parcourue pendant le temps de réaction.

Téléphoner en conduisant, chercher une station de radio, manger ou boire, prendre une cigarette, bref, tout ce qui est susceptible, en mobilisant notre attention sur autre chose que la conduite, de retarder notre réaction après perception d'un obstacle brusquement apparu...

Question n°4

Citer d'autres phénomènes qui pourraient avoir une incidence sur la distance de freinage.

Une route en mauvais état, ou trop lisse, ou humide, ou comportant des gravillons... peut augmenter la distance de freinage.



Sciences Physiques

Évaluer une distance de sécurité

Même si nous avons conscience qu'il est important de laisser une distance suffisante entre notre véhicule et le véhicule qui nous précède, il est parfois difficile d'évaluer concrètement cette distance.

Ce que l'élève doit retenir

◆ La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage.

◆ Le temps de réaction est d'environ 1 à 2 s pour un conducteur en bonne condition physique.

◆ Quelques valeurs concrètes.

Programme

Observation de différents types de mouvements/vitesse/freinage.

Objectifs disciplinaires

La distance d'arrêt n'est pas la distance de freinage.

La vitesse d'un véhicule, même limitée, permet de parcourir des distances non négligeables en peu de temps.

Objectifs sécurité routière

La distance d'arrêt et les facteurs qui peuvent la modifier.

Le non-respect du code de la route peut entraîner des conséquences dramatiques.

Il est indispensable d'être très vigilant dans le milieu où l'on évolue.

Savoir évaluer correctement une distance de sécurité.

Document 1

Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir un intervalle de sécurité suffisant pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui précède.

Plus la vitesse est élevée, plus l'intervalle doit être long.

Il correspond à la distance parcourue par le véhicule en 2 SECONDES.

Pour évaluer cet intervalle sur route, il y a un « truc » à connaître :

- J'attends que le véhicule qui me précède passe devant un repère fixe.
- Je compte alors 2 secondes (pour compter 2 secondes, on peut prononcer lentement : « un Y – deux Y », cela prend environ 2 secondes).

- Si j'atteins le repère avant la fin des 2 secondes (ou avant la fin du deuxième Y), c'est que je suis trop près. Dans ce cas, je dois ralentir.

Document 2

La distance d'arrêt d'un véhicule (d_a) s'obtient en ajoutant la distance parcourue pendant le temps de réaction (d_r) et la distance de freinage (d_f).

A – La distance d_r parcourue pendant le temps de réaction t_r

La distance de réaction d_r est la distance parcourue à la vitesse v pendant le temps de réaction t_r . Le temps de réaction t_r est la durée entre le moment où le conducteur perçoit un obstacle (œil) et celui où il commence à freiner.





Cette durée est en moyenne de une à deux secondes. **Attention !** Cette durée est fonction de l'état de vigilance du conducteur (fatigue, alcoolémie,...).

$$d_r = v \times t_r$$

La distance d_r parcourue pendant le temps de réaction t_r varie proportionnellement à la vitesse v . **Ainsi, si la vitesse est multipliée par 2, la distance parcourue pendant le temps de réaction est aussi multipliée par 2. D'où l'importance de modérer la vitesse à laquelle on roule !**

Exemple : à 45 km/h, la distance parcourue pendant 1 s est de 12,5 m. A 90 km/h, la distance parcourue pendant 1 s est de 25 m.

B – La distance de freinage d_f

Il s'agit de la distance parcourue entre l'instant où le frein est serré et celui où le véhicule est immobilisé. Cette distance est fonction de la vitesse initiale, du système de freinage, de la manière de freiner (roues bloquées ou non), du type de la chaussée, de l'état des pneumatiques...

Vitesse du véhicule (en km/h)	10	30	40	50	70	80	90	100	110	130	140
Distance de freinage sur route sèche (en m)	1,8	6,9	10,3	16,1	31,4	41,0	52,0	64,6	78,1	108,5	123,0

NB. : La vitesse, comme facteur déterminant et/ou aggravant, est présente dans la moitié des accidents mortels.

Document 3

Longueur d'un terrain de football	Longueur d'un court de tennis	Hauteur d'un immeuble de 4 étages	Longueur d'une voiture	Hauteur de l'Arc de Triomphe à Paris
120 m	24 m	10 m	4 m	50 m

Questionnaire

Sur autoroute, un automobiliste roule à 130 km/h. Il fait beau, la route est sèche. On suppose qu'il est en bonne condition physique et que son temps de réaction est de 1 s. Soudain, un obstacle se dessine à l'horizon.

Question n°1

Quelle est la distance parcourue pendant le temps de réaction? Donner le résultat en mètre.

$d_r = v \times t_r$ avec $v = 130 \text{ km/h} = 130 \times 1000 / 3600 \text{ m/s} \approx 36 \text{ m/s}$. Donc $d_r \approx 36 \times 1 \approx 36 \text{ m}$. Il parcourt 36 m environ pendant le temps de réaction.

Question n°2

En parcourant cette distance, le conducteur a-t-il commencé à freiner?

Non, parce qu'il n'a pas encore réagi.

Question n°3

Citer des phénomènes qui pourraient avoir une incidence sur le temps de réaction.

L'absorption d'alcool, de drogues ou de médicaments, la fatigue, le manque de vigilance (lors d'une conversation au téléphone par exemple) ... peuvent ralentir le temps de réaction.

Question n°4

À combien est évaluée la distance de freinage à cette vitesse?

Elle est d'environ 109 m.

Question n°5

Qu'est-ce qui peut avoir une incidence sur cette distance de freinage?

La vitesse initiale, le système de freinage, la manière de freiner, l'état de la chaussée, des pneus... peuvent avoir une incidence sur la distance de freinage.

Question n°6

Évaluer la distance d'arrêt, c'est-à-dire la distance totale nécessaire pour immobiliser le véhicule.

$d_a = d_r + d_f \approx 36 + 109 = 145 \text{ m}$.

La distance d'arrêt dans ces conditions est d'environ 145 m.

Question n°7

À l'aide d'un exemple concret, donner un ordre de grandeur de cette distance d'arrêt.

C'est plus long qu'un terrain de foot.

Question n°8

Pour se donner un ordre de grandeur, mesurer la longueur de la salle de physique.

Variable suivant les établissements.

Question n°9

Que doit-on faire si un véhicule vient s'intercaler dans l'intervalle de sécurité?

Il faut rétablir une bonne distance.



Sciences Physiques

Vitesse et gain de temps

Nous avons l'impression qu'en roulant plus vite, nous arriverons à l'heure à notre rendez-vous, nous ne manquerons pas le début du film au cinéma, nous ne serons pas en retard au travail... Qu'en est-il vraiment?



Ce que l'élève doit retenir

- ◆ La vitesse maximale autorisée pour un cyclomoteur est de 45 km/h sur toutes les routes.
- ◆ Le temps nécessaire pour parcourir une distance d à la vitesse v est : $t = d / v$.
- ◆ On passe des heures aux minutes en multipliant par 60.
- ◆ Une vitesse excessive fait prendre des risques mais ne fait pas gagner beaucoup de temps.

Programme

Distance parcourue en fonction du temps. Vitesse en fonction du temps.

Objectifs disciplinaires

Savoir évaluer le temps nécessaire pour parcourir une certaine distance en fonction de la vitesse à laquelle on roule.

Objectifs sécurité routière

Réaliser qu'un excès de vitesse ne fait pas gagner beaucoup de temps mais fait en revanche prendre de gros risques.

Document 1

Heures, minutes, secondes

1 heure est découpée en 60 minutes.

1 h = 60 min

2 h = 120 min

3 h = 180 min

... donc on passe des heures aux minutes en multipliant par 60.

Inversement, pour passer des minutes aux heures, on divise par 60.

1 minute est découpée en 60 secondes.

1 min = 60 s

2 min = 120 s

3 min = 180 s

... donc on passe des minutes aux secondes en multipliant par 60.

Inversement, pour passer des secondes aux minutes, on divise par 60.

Document 2

Vitesses maximales autorisées

	Vitesse maximale autorisée en agglomération	Vitesse maximale autorisée sur route	Vitesse maximale autorisée sur autoroute
Cyclomoteur	45 km/h (soit 12,5 m/s)	45 km/h (soit 12,5 m/s)	—
Voiture	50 km/h (soit 13,9 m/s)	90 km/h (soit 25 m/s)	130 km/h (soit 36,1 m/s) 110 km/h par temps de pluie ou pour les jeunes conducteurs



Document 3

Vitesse, distance et temps de parcours

La vitesse (v), la distance parcourue (d) et le temps de parcours (t) sont liés par la relation :

$$v = \frac{d}{t}$$

Si la distance est en kilomètre (km) et le temps en heure (h), la vitesse sera exprimée en kilomètres par heure (km/h).

Si la distance est en mètre (m) et le temps en seconde (s), la vitesse sera exprimée en mètres par seconde (m/s).

Remarque : on calcule ainsi la vitesse moyenne à laquelle cette distance a été parcourue. On ne tient pas compte des variations de vitesse qui ont pu se produire.

Questionnaire

À l'aide des documents fournis, répondre simplement aux questions suivantes :

Question n°1

Compléter le tableau suivant :

Durée d'un trajet en heures	0,5	1				5
Durée du même trajet en minutes			90	120	150	

Question n°2

a. Quelle est la vitesse maximale autorisée quand on roule en cyclomoteur?

La vitesse maximale autorisée est de 45 km/h en cyclomoteur.

b. Cette vitesse maximale dépend-elle du type de route sur laquelle on circule?

Non, la vitesse maximale autorisée est de 45 km/h en cyclomoteur en agglomération comme sur route.

c. Pourquoi, dans le tableau du document 2, n'y a-t-il pas de vitesse indiquée dans la troisième colonne pour le cyclomoteur?

Il est interdit de circuler sur autoroute en cyclomoteur.

Question n°3

À partir de la formule donnée dans le document 3, indiquez celle qui permettrait de calculer le temps de parcours à partir de la vitesse et de la distance parcourue.

$t = d/v$.

Question n°4

En admettant qu'un cyclomoteur roule à une vitesse moyenne de 40 km/h en agglomération, combien de temps lui faudra-t-il pour parcourir 10 km dans une agglomération? Donnez le résultat en heure puis en minute.

$t = d/v = 10/40 = 0,25$ h soit 15 min.

Question n°5

Sur le même trajet que dans la question précédente, le même cyclomoteur (sans doute pressé!) roule à 50 km/h. Combien de temps lui faudra-t-il pour parcourir les 10 km? Donnez le résultat en heure puis en minute.

$t = d/v = 10/50 = 0,2$ h soit 12 min.

Question n°6

Quel est finalement le gain de temps réalisé par ce cyclomoteur en excès de vitesse? Qu'en pensez-vous? *Il n'a gagné que 3 min sur son trajet en prenant certainement beaucoup de risques et en se mettant hors la loi.*

Question n°7

Calculez le temps nécessaire pour parcourir 50 km sur une route nationale si on roule en voiture à la vitesse maximale autorisée. Donnez le résultat en heure puis en minute.

$t = d/v = 50/90 = 0,56$ h soit 33 min environ.

Question n°8

On rencontre trop souvent des automobilistes qui roulent à 100 km/h sur ces routes (ou bien plus!). Combien de temps auront gagné ces automobilistes en excès de vitesse?

$t = d/v = 50/100 = 0,5$ h soit 30 min.. Ils ne gagnent que 3 minutes sur un trajet de 50 km!

Question n°9

Calculez le temps nécessaire pour parcourir 200 km sur autoroute si on roule en voiture à la vitesse maximale autorisée. Donnez le résultat en heure puis en minute.

$t = d/v = 200/130 = 1,54$ h soit 92 min environ.

Question n°10

Combien de temps gagnerait un automobiliste qui roulerait à 140 km/h?

$t = d/v = 200/140 = 1,43$ h soit 86 min environ. Il ne gagne que 6 minutes sur un trajet de 200 km!

Question n°11

Dans le document 3, on précise que la formule :

$$v = \frac{d}{t}$$

permet de calculer une « vitesse moyenne » et que l'on ne tient alors pas compte des éventuelles variations de vitesse qui peuvent se produire. Lors d'un trajet en agglomération par exemple, qu'est-ce qui peut causer ces écarts de vitesse?

Une accélération pour un dépassement, un ralentissement en vue d'une intersection, un arrêt (à un feu, à un STOP...), des embouteillages...

Conclusion

Si l'on est tenté de gagner du temps en roulant plus vite, il faut se souvenir du fait que le facteur « vitesse » intervient dans un accident mortel sur deux.



Anglais

Crossing the street

Ce que l'élève doit retenir

◆ En Grande-Bretagne le sens de circulation est inversé et il faut en tenir compte avant de traverser la chaussée.

Objectifs disciplinaires

Entraînement à l'expression orale à travers la description d'un document iconographique et l'analyse d'une situation.

Objectifs sécurité routière

Respect de la signalisation, au sol en particulier.

Déroulement de la séquence

Activité 1

Faire observer l'image et demander aux élèves de réagir.

Where does the scene take place ?
Who are the characters ? What are their feelings ? Why ?
What's the problem ? Find the two mistakes !

Wordbank : cross, scared, careful, careless, look left, look right, instead of, on the left, on the right, pedestrian, car driver, businessman, pavement, zebra crossing.

Activité 2

Faire parler les personnages
Suggestions : look out, be careful, don't, good heavens, dear me, crazy, London, here I am, where's Big Ben ?, I'm singing in the rain.

Activité 3

Complete the following sentences with MUST or MUSTN'T.
Circle the number of the instruction for British pedestrians only.

1. You obey the traffic signs.
2. You cross when the light is red.
3. You cross on a zebra crossing.
4. Before crossing the street, you look right first.
5. You keep your walkman on.
6. You pay attention to the traffic.

En observant ce dessin, on voit, marquée au sol, l'inscription LOOK RIGHT.

Faire un croquis sommaire d'une rue avec passage piétons et faire placer par les élèves l'inscription LOOK LEFT.





Allemand

Dans une ville allemande

Ce que l'élève doit retenir

- ◆ Apprendre à se déplacer dans une ville d'Allemagne.

Objectifs disciplinaires et de sécurité routière

Dans une ville allemande, être capable de se situer, de se déplacer, de reconnaître et respecter les panneaux.

1. Document de base

- Compréhension globale du dialogue.
- Compréhension détaillée et élucidation du lexique.
- Utilisation des verbes de modalité.

Die Szene spielt in München. Ein französischer Tourist fragt eine Frau nach seinem Weg. Es ist Mittag.

Der Tourist :

Grüß Gott, darf ich Sie um eine Auskunft bitten ? Können Sie mir bitte sagen, wie man am schnellsten zum Bahnhof kommt ?

Die Frau :

Aber gern ! Um wieviel Uhr soll Ihr Zug abfahren ?

Der Tourist :

Mein ICE fährt in einer halben Stunde ab und ich möchte ihn nicht verpassen !

Die Frau :

Keine Panik ! Sie wollen also zum Bahnhof gehen ! Das ist ja nicht so weit. Zuerst gehen Sie immer geradeaus durch die Theatinerstraße. Rechts sehen Sie eine Bäckerei und links einen Park. Sie gehen weiter geradeaus und kommen

zum Marienplatz. Das wunderschöne Gebäude links ist das Rathaus. Rechts ist eine Brauerei. Da biegen Sie um die Ecke und gehen die Kaufingerstraße entlang. Es ist eine Fußgängerzone mit zahlreichen Geschäften.

Der Tourist :

Also, wenn ich Sie gut verstanden habe, muß ich immer geradeaus bis zum Marienplatz gehen und dann gehe ich nach rechts.

Die Frau :

Genau ! Nach ungefähr vierhundert Metern erblicken Sie einen Springbrunnen : das ist der Karlsplatz. Da gehen Sie über die Straße und dann schließlich immer geradeaus. Sie gehen an einem Parkplatz vorbei und dann sind Sie endlich angekommen. Der Bahnhof liegt neben der Post. Sie können Sich nicht irren !

Der Tourist :

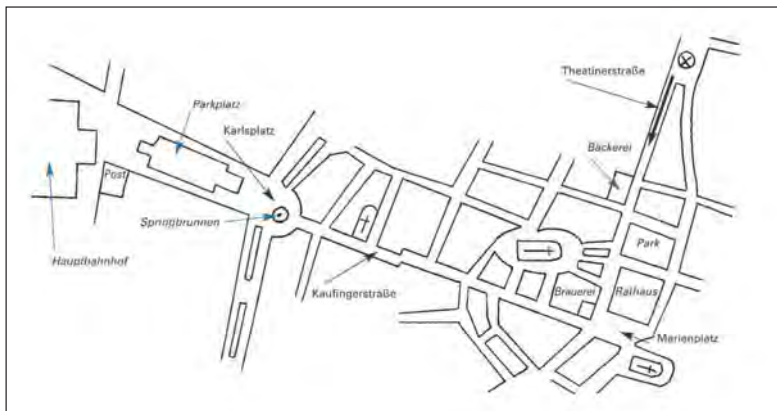
Vielen Dank für Ihre Hilfe !

2. Repérage du trajet sur un plan

- Tracer sur le plan ci-contre le trajet parcouru par le touriste.

3. Exploitation grammaticale

- Description des panneaux qu'aurait pu rencontrer le touriste.
- Utilisation systématique des verbes de modalité.
- Reconnaissance des formes des panneaux.



Die Fußgänger sind hier verboten.
Die Autofahrer müssen Schritttempo fahren.



Die Fußgänger müssen warten.
Die Autofahrer müssen warten, wenn ein Fußgänger die Straße überqueren möchte.

4. Exercice grammatical

- Décrire les panneaux suivants en utilisant un verbe de modalité.





Espagnol

Entretien sur un accident de la route

Ce que l'élève doit retenir

◆ *La sécurité sur la route dépend beaucoup de la vitesse ; excessive ou inadaptée, elle est responsable de 45 % des accidents mortels.*

Objectifs disciplinaires

Compréhension d'un document journalistique de type interview.
Lexique relatif à l'accident (conduite, voiture, constat médical).
Réactivation des temps du passé, de l'expression de l'ordre et de l'obligation.

Objectif sécurité routière

La sécurité sur la route dépend beaucoup de la vitesse ; excessive ou inadaptée, elle est responsable de 45 % des accidents mortels.

Activités

Exploitation du document

- Définition (définir la nature du document).
- Analyse du document : composition qui met en valeur le côté à la fois tragique et sensationnel en rapport avec le type de magazine dans lequel il est paru.
- Analyse du texte afin de dégager les circonstances et la cause principale de cet accident, en liaison étroite avec l'objectif sécurité routière.

Expression d'opinions sur les sujets

- importance du message,
- responsabilité du conducteur,
- comment cet accident aurait pu être évité, et ce qui a joué en faveur des occupants de la voiture (*coussin gonflable, ceinture de sécurité*),
- quels conseils auraient pu être donnés au conducteur avant l'accident.

Fiche élèves

- Vérification de la maîtrise de la conjugaison des temps du passé.
- – Un testigo del accidente cuenta lo ocurrido : « El coche... ».
- – Pon en primera persona de singular los verbos de las frases : « Sí, porque íbamos a gran velocidad. Chocamos contra un coche parado en la carretera y vivimos una situación en la que te ves impotente, viendo venir lo peor ».
- – Entraînement à l'utilisation de l'impératif et du subjonctif pour exprimer l'ordre et l'obligation.
- – Imagina que María José Suarez le da consejos al conductor antes del accidente.

Référence des documents
Interview de María José Suarez
parue dans le magazine HOLA
(printemps 1997).

Quando viajaba por la carretera de Burgos MARIA JOSE SUAREZ, «MISS ESPAÑA», SUFRIÓ UN ACCIDENTE DE COCHE

« Chocamos contra otro que estaba parado. Los ocupantes de nuestro vehículo resultaron ilesos, pero desgraciadamente no ocurrió lo mismo con los del otro coche. »



María José Suarez, actual «Miss España», salió ilesa días pasados de un grave accidente ocurrido en la carretera de Burgos, a la altura de Aranda de Duero.

Al igual que ella, los demás ocupantes del coche en el que viajaban también salieron ilesos, quizá gracias a que los «airbag» del vehículo saltaron, salvando la vida de sus ocupantes.

La propia María José nos cuenta lo sucedido.

–¿Cómo te encuentras?

–Perfectamente y contenta por haber salido bien.

–¿Puedes contar cómo sucedió?

–La verdad es que no me gustaría, porque fue muy desagradable. En momentos así ves cómo se te puede ir la vida.

–¿Tan fuerte fue el accidente?

–Sí, porque íbamos a gran velocidad. Chocamos contra un coche parado en la carretera y vivimos una situación en la que te

ves impotente, viendo venir lo peor. No es lo mismo chocar inesperadamente que pensar: Vamos a chocar, vamos a chocar. Pero bueno, gracias a Dios estamos aquí.

–¿Fuisteis a algún hospital?

–Sí, nos hicieron un reconocimiento y estuvimos hasta las cuatro de la mañana. Nos hicieron radiografías, porque, yo en concreto, tengo una contusión en la pierna. Todos sufrimos hematomas. También sufrí un golpe fuerte en la barbilla.



Glossaire

ABS : système de freinage qui évite le blocage des roues du véhicule pendant le freinage (de l'allemand : AntiBlokierSystem).

ACCIDENT CORPOREL de la circulation routière (mortel et non mortel) :

- provoque au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicules.

ACCOTEMENT : en rase campagne, espace situé de part et d'autre de la chaussée.

AGGLOMÉRATION : espace situé entre les panneaux d'entrée et de sortie portant le nom de la localité.

AIR BAG : voir sac gonflable.

AMENDE : peine pécuniaire prononcée en matière pénale.

ANGLES MORTS : zones de non-visibilité dans les rétroviseurs vers l'arrière et sur les côtés. Le conducteur doit en tenir compte en contrôlant en vision directe lors de situations particulières : dépassements, rabattements, changements de direction...

ARRÊT : immobilisation momentanée d'un véhicule, pour permettre à des passagers de descendre ou pour décharger des bagages, le conducteur étant resté au volant ou à proximité pour le déplacer en cas de besoin.

ASSURANCE : contrat par lequel un assureur garantit à l'assuré, moyennant une cotisation, une indemnisation en cas de survenue d'un risque déterminé.

ATTESTATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ASR) : épreuve de remplacement passée dans les GRETA pour les jeunes sortis du milieu scolaire et dans les CFA pour les apprentis qui n'ont pas obtenu l'une ou l'autre des ASSR. L'ASR a été mise en place depuis le 1^{er} janvier 2004.

ATTESTATION SCOLAIRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ASSR) : formation théorique générale assurée au collège ou établissement équivalent en classe de 5^e et de 3^e et sanctionnée par des épreuves.

Pour tous les jeunes nés depuis le 1^{er} janvier 1988 :

- l'ASSR de premier niveau ou de second niveau ou l'attestation de sécurité routière est obligatoire pour se présenter à la partie pratique du BSR et pouvoir conduire un cyclomoteur ;

- l'ASSR de second niveau ou l'ASR est obligatoire pour obtenir le permis de conduire.

ATTITUDE : manière de tenir son corps. Disposition, état d'esprit, manière dont on se comporte avec les autres. Ensemble de jugements et de tendances qui pousse à un comportement. Les attitudes orientent et déterminent le comportement.

AUTOBUS : véhicule affecté au transport de personnes sur de courtes distances en zone urbaine, les occupants pouvant voyager debout.

AUTOCAR : véhicule affecté au transport en commun de personnes sur de longues distances en places assises. Depuis le 9 juillet 2003, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour tous les occupants d'un autocar dès lors que celui-ci en est équipé.

AUTOROUTE : l'autoroute est constituée de deux chaussées à sens unique séparées par un terre-plein central. Chaque chaussée comporte généralement plusieurs voies. La bande d'arrêt d'urgence permet, en cas de nécessité absolue, l'arrêt et le stationnement des véhicules, ainsi que la circulation des véhicules d'intervention urgente et des véhicules des services d'entretien de l'autoroute.

BALISE : les balises servent à guider les usagers en matérialisant la position de dangers particuliers (balises de virages, d'intersection...).

BANDE CYCLABLE : désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles (et parfois aussi aux cyclomoteurs).

BAS-CÔTÉ : côté d'une voie, où les piétons peuvent marcher.

BREVET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : il se compose de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau ou de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière et de 5 heures de formation pratique par un organisme agréé.

Pour les jeunes nés depuis le 1^{er} janvier 1988, le brevet de sécurité routière est obligatoire pour conduire un cyclomoteur, sauf possession d'un permis de conduire.

CARREFOUR À SENS GIRATOIRE : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique.



CHAUSSÉE : la (ou les) partie(s) de la route normalement utilisée(s) pour la circulation des véhicules.

CITADIN : habitant d'une ville, concernant une ville.

CIVISME : pour un individu, sens de l'intérêt collectif.

CLIGNOTANT : tout véhicule automobile ou remorqué doit être pourvu de dispositifs indicateurs de changement de direction à position fixe et à lumière clignotante. Ceux-ci doivent émettre une lumière non éblouissante orangée vers l'avant et vers l'arrière. Les cyclomoteurs et quadricycles légers à moteur peuvent être munis de feux indicateurs de changement de direction.

CODE DE LA ROUTE : ensemble des prescriptions qui règlent les droits et les devoirs de tous les usagers de la route.

COMPORTEMENT : ensemble de toutes les réactions d'un être qui peuvent être observées (gestes, paroles...).

CONDUITE ACCOMPAGNÉE : la conduite accompagnée ou apprentissage anticipé de la conduite (AAC) permet dès l'âge de 16 ans et au terme d'une formation initiale dans une école de conduite, d'acquérir de l'expérience en conduisant avec un accompagnateur (parent...).

CONTRAVENTION : procès verbal constatant une infraction à un règlement.

CONTREVENANT : personne qui agit contrairement à une prescription, à une obligation.

CYCLOMOTEUR : tout véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 centimètres cubes s'il est à combustion interne (ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas quatre kilowatts pour les autres types de moteur), et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 kilomètres à l'heure.

CYLINDRÉE : capacité des cylindres d'un moteur. Elle est égale au produit de la surface du piston par sa course, multiplié par le nombre de cylindres que possède le moteur.

DÉRAILLEUR : dispositif permettant, en faisant passer la chaîne d'un pignon ou d'un plateau à un autre, de faire varier le développement d'une bicyclette.

DEUX ROUES : bicyclette, cyclomoteur, motocyclette.

DISPOSITIF RÉFLÉCHISSANT :

- **Cycle** : tout cycle doit être muni de jour comme de nuit, d'un ou de plusieurs dispositifs réfléchissants de couleur rouge visibles de l'arrière et de dispositifs réfléchissants visibles latéralement. Les pédales des cycles doivent comporter des dispositifs réfléchissants orange.

Pour les cycles vendus neufs depuis le 1^{er} septembre 1999, un dispositif de couleur blanche à l'avant.

- **Cyclomoteur** : tout cyclomoteur doit être muni d'un ou de deux catadioptres arrière et latéraux non triangulaires. Les pédales des cyclomoteurs doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas de cyclomoteurs à deux roues à pédales rétractables.

DISTANCE D'ARRÊT : entre le moment où l'usager perçoit un obstacle et celui où il commence à freiner s'écoule un temps appelé **temps de réaction**.

Entre le moment où l'usager actionne les freins et celui où il s'arrête s'écoule un temps appelé **temps de freinage**. La **distance d'arrêt** d'un véhicule est la somme des distances parcourues pendant le temps de réaction et le temps de freinage.

DISTANCE DE FREINAGE : distance parcourue entre le moment où l'on actionne le frein et l'arrêt complet du véhicule.

DYNAMO : abréviation courante pour machine dynamo-électrique transformant l'énergie mécanique en énergie électrique.

FACULTATIF : que l'on peut faire ou ne pas faire.

FOSSÉ : le long d'une route, partie creusée servant à l'écoulement des eaux.

HOMOLOGUÉ : validé, reconnu officiellement après vérification.

IMPRUDENCE : manque de prévoyance ou de précaution risquant de provoquer un accident.

INDICE : tout élément d'une situation qui nous avertit et nous permet de prévoir.

- **Formel** : indice intentionnellement placé pour nous avertir (signalisation routière).

- **Informel** : élément d'une situation qui n'a pas été créé pour nous renseigner (le comportement des autres usagers...).

INFRACTION : violation d'un règlement passible d'une sanction.

INFRASTRUCTURE : partie de l'environnement dans laquelle évolue la circulation routière.

INTERSECTION : lieu de jonction ou de croisement au même niveau de deux ou plusieurs chaussées.

OBLIGATOIRE : imposé par la réglementation. Contraire de facultatif.

PASSAGE POUR PIÉTONS : passage matérialisé par des bandes blanches que les piétons sont tenus d'utiliser pour traverser, s'il en existe un à moins de 50 mètres.



PERSONNE INDEMNÉ : personne impliquée dans un accident, non décédée et dont l'état de santé ne nécessite aucun soin médical.

PISTE CYCLABLE : désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles (et parfois aux cyclomoteurs).

RASE CAMPAGNE : ensemble des routes situées hors agglomération.

RÈGLE DE PRIORITÉ : règle fixant l'ordre de passage.

RÉSEAU ROUTIER : ensemble des routes d'un pays.

REVÊTEMENT : matériau qui recouvre la chaussée et sur lequel roulent les véhicules.

RESPONSABILITÉ CIVILE : obligation qu'a une personne de réparer les dommages causés à autrui.

RURAL : en sécurité routière, les zones rurales désignent la partie du réseau située en dehors des agglomérations.

SAC GONFLABLE : nouveau dispositif de sécurité proposé principalement aux places avant du véhicule. Ce sac gonfle en cas de choc en quelques millièmes de seconde et permet d'éviter les lésions à la face.

SAMU : Service Aide Médicale Urgente.

SANCTION : peine prévue par un texte en cas de non-respect d'une règle.

SIGNALISATION : ensemble des signaux destinés à assurer la bonne utilisation d'une voie et la sécurité des usagers.

- **Verticale** : elle regroupe les indications données par : les agents, les feux, les panneaux, les balises et les bornes.
- **Horizontale** : les marquages au sol délimitent avec précision les endroits où les différents usagers doivent circuler ou s'arrêter.
- **Temporaire** : la signalisation temporaire a pour but d'avertir, d'informer ou de prescrire provisoirement. Elle prévaut sur la signalisation habituelle. Elle est de couleur jaune.

STATIONNEMENT : immobilisation d'un véhicule en dehors des circonstances caractérisant l'arrêt.

TAUX D'ALCOOLÉMIE : quantité d'alcool dans le sang. Selon les cas, cette mesure peut être faite par une prise de sang ou avec un éthylomètre.

TAUX DE MORTALITÉ : rapport entre le nombre de personnes décédées et le chiffre total de la population considérée.

TEMPS DE RÉACTION : temps écoulé entre le moment où l'on voit un obstacle et le moment où l'on commence à réagir.

TRAFIC : circulation des véhicules.

TRANSPORT EN COMMUN : lorsque neuf personnes (y compris le conducteur) voyagent dans un même véhicule automobile il s'agit d'un transport en commun. Les enfants de moins de dix ans ne comptent que pour une demi-personne à la condition que leur nombre n'excède pas dix. Pour conduire ces véhicules, le conducteur doit être titulaire du permis D. Les passagers doivent être assis.

TROTTOIR : chemin surélevé, réservé à la circulation des piétons (sur les côtés d'une rue).

URBAIN : tout ce qui se rapporte à la ville. En France, on qualifie de ville, toute agglomération d'au moins 2000 habitants.

USAGER : piéton, deux roues, automobiliste, passager,...

VÉHICULE LÉGER : véhicule dont le poids est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

VICTIME : personne impliquée dans un accident et non indemne.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- **les blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

VISIBILITÉ : possibilité de voir plus ou moins bien (en fonction de la qualité de l'atmosphère, de l'éclairage, de la présence ou non d'obstacle...).

VOIE : subdivision de la chaussée permettant la circulation d'une file de véhicules.

VOIRIE : ensemble des voies de communication et des éléments qui s'y attachent.

VULNÉRABLE : fragile, qui peut être facilement atteint, blessé. Exposé aux risques, aux attaques.



Personnes et organismes ressources

NIVEAU NATIONAL

Ministère de l'éducation nationale

Bureau des collèges (DGESCO A1-2)
(2nd degré)
Direction générale
de l'Enseignement scolaire
107 rue de Grenelle
75007 Paris
tél. : 01 55 55 13 42
fax : 01 55 55 38 92

Bureau des écoles (DGESCO A1-1)
(1^{er} degré)
Direction générale
de l'Enseignement scolaire
107 rue de Grenelle
75007 Paris
tél. : 01 55 55 35 25
fax : 01 55 55 38 92

NIVEAU ACADÉMIQUE ET DÉPARTEMENTAL

Un(e) correspondant(e) académique sécurité est désigné(e) par chaque recteur (trice).

Un(e) correspondant(e) départemental(e) sécurité est désigné(e) par chaque inspecteur (trice) d'académie, directeur (trice) des services départementaux de l'éducation.

Leurs missions spécifiques dans le domaine de la sécurité routière ont été définies et figurent à l'annexe 4 de la note de service n° 2003-153 du 2 octobre 2003 publiée au BOEN n° 37 du 9 octobre 2003.

Leurs coordonnées peuvent être obtenues auprès de leurs services respectifs.

NIVEAU INTERMINISTÉRIEL

Conseiller technique Éducation Jeunesse à la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière

Georges ASCIONE
tél. : 01 40 81 81 54
fax : 01 40 81 81 71
georges.ascione@equipement.gouv.fr

Un coordonnateur sécurité routière est désigné dans chaque préfecture.

QUELQUES ADRESSES DE SITES

Ministère chargé de l'éducation nationale
Direction générale
de l'Enseignement scolaire
<http://www.eduscol.education.fr>

Sécurité routière
<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr>

Ministère chargé des transports
Direction de la sécurité
et de la circulation routières
<http://www.equipement.gouv.fr>

Assemblée nationale
<http://www.education.assemblee-nationale.fr>

Textes officiels
<http://www.legifrance.gouv.fr>

La Prévention Routière
<http://www.preventionroutiere.asso.fr>

Prévention MAIF
<http://www.maif.fr>

Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé (INPES)
<http://www.inpes.sante.fr>

Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP)
<http://www.anateep.asso.fr>

Centre National de Documentation Pédagogique (CNDP) Services Culture Éditions Ressources pour l'Éducation Nationale (SCEREN)
<http://www.cndp.fr/outils-doc>

Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et des Dépendances (MILDT)
<http://www.drogues.gouv.fr>

Mutuelle Accidents Élèves (MAE)
<http://www.mae.fr>

Mutuelle Générale de l'Éducation Nationale (MGEN) et ADOSEN
<http://www.mgen.fr>
<http://www.adosen.sante.com>

Union Nationale du Sport Scolaire (UNSS)
<http://www.unss.org>

Union Sportive de l'Enseignement Public (USEP)
<http://www.usep.org>

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
<http://www.inrets.fr>



Table des thèmes traités

ACCIDENTS

- p. 6 Les accidents de la route :
les victimes parmi les jeunes
- p. 39 Témoin d'un accident : que faire ?
- p. 52 Faits divers
- p. 54 Comme une boule de feu

ASSURANCES

- p. 36 Assurance et responsabilité
- p. 41 Le coût d'un accident

COMPORTEMENT

- p. 39 Témoin d'un accident : que faire ?
- p. 56 Circulation routière
et comportement individuel
- p. 72 Crossing the street
- p. 73 Dans une ville allemande
- p. 74 Entretien sur un accident de la route

CYCLOMOTEUR

- p. 20 Quelques points de réglementation
applicables aux deux roues
- p. 21 Le cyclomoteur et sa réglementation
- p. 22 Les équipements du cyclomoteur
- p. 24 Contrôle et entretien d'un cyclomoteur
- p. 28 ASSR, ASR, BSR
- p. 41 Le coût d'un accident
- p. 49 Deux roues : le plaisir peut être dangereux

ÉQUIPEMENTS DE L'USAGER

- p. 26 Le casque

GLOSSAIRE ... p. 75

INTERSECTIONS

- p. 34 Règles de passage aux intersections

PERSONNES ET ORGANISMES RESSOURCES ... p. 78

PIÉTONS

- p. 13 Les piétons en ville

RÉGLEMENTATION

- p. 20 Quelques points de réglementation
applicables aux deux roues
- p. 28 ASSR, ASR, BSR

ROLLERS

- p. 16 Les patins à roulettes (rollers)

SANTÉ ET CONDUITE

- p. 43 Alcool, drogues, médicaments :
action sur le système nerveux
et risques d'accident
- p. 47 Vigilance et conduite
- p. 55 Les informations visuelles
dans la circulation
- p. 58 De la prise d'informations
à la crise d'informations

SIGNALISATION

- p. 29 La signalisation routière :
principes généraux
- p. 32 Signalisation routière (panneaux)

TRANSPORT EN COMMUN

- p. 40 Les transports scolaires

VÉLO

- p. 17 Le vélo
- p. 20 Quelques points de réglementation
applicables aux deux roues

VITESSE

- p. 10 Vitesse et distance d'arrêt
- p. 63 Collision, étude des systèmes
de protection
- p. 66 Réaction, freinage :
influence de différents facteurs
- p. 68 Évaluer une distance de sécurité
- p. 70 Vitesse et gain de temps



**Groupe de relecture du livret
(année scolaire 2008-2009)**

M. BRANDY
Mme FANTHOU
Mme GRILLON

Mme HOULLIER
M. RABEVOLO

*Photos : J. MIROZ
O. STIVALET
P. TURC*

*Maquette : Studio STIVALET Dijon
PAO : Goubault imprimeur*