

LA SECURITE ROUTIERE

Fiche 1. Introduction. ASSR, BSR, AAC.



Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR) :

Il existe deux ASSR :

- * une de 1^{er} niveau qui se passe en Cinquième ;
- * une de 2nd niveau qui se passe en Troisième.

La préparation à ces deux attestations se fait dans les établissements scolaires. Elle est obligatoire et débouche sur un contrôle de connaissances. 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. Les actuels supports vidéo doivent être remplacés en 2007 par un outil informatique multimédia permettant une passation individuelle des épreuves, l'édition des attestations et la conservation des résultats.

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 ;
- * Posséder le 2nd niveau ne donne pas le 1^{er} niveau et ne le remplace pas.

Brevet de Sécurité Routière (BSR) :

Pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir au moins 14 ans et posséder le BSR (sauf pour ceux qui possèdent un permis de conduire).

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

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

- * la partie théorique est constituée par l'ASSR de 1^{er} niveau ;
- * la partie pratique comporte depuis 2013 7 heures de conduite sur la voie publique assurées par des professionnels de la conduite (moniteurs d'auto-écoles...) agréés par les préfetures. L'inscription à cette préparation pratique, non obligatoire, constitue un acte privé au même titre, par exemple, que l'inscription aux cours de préparation à la conduite automobile.

Permis de conduire :

La possession de l'ASSR de 2nd niveau est obligatoire pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique générale du permis de conduire (le Code), soit dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite à 16 ans, soit dans le cadre de la filière classique de la préparation du permis à 18 ans.

Apprentissage anticipé de la conduite (AAC) :

Pour s'inscrire à l'Apprentissage anticipé de la conduite (AAC) ou « conduite accompagnée », il faut : être âgé d'au moins 16 ans ; avoir l'accord de ses parents et de l'assureur du véhicule ; être titulaire de l'ASSR niveau 2 ou de l'ASR. Après une formation théorique et pratique, il faut parcourir au moins 3000 kilomètres avec un accompagnateur avant de passer le permis de conduire dès 18 ans. Ceux qui suivent cette filière connaissent un meilleur taux de réussite au permis de conduire.



Rappel : les thèmes de ce livret concernent l'histoire-géographie. D'autres thèmes sont étudiés dans les autres disciplines (vitesse et distance d'arrêt, effets de l'alcool, des drogues et des médicaments...)

Fiche 2. Les usagers de la route. Les piétons, les rollers et les skates.

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. En ville ou en rase campagne, la circulation des piétons fait également appel à un certain nombre de règles de prudence.

Quels sont les principaux points de réglementation applicables aux piétons ?

Les piétons ont des droits

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

- les personnes qui poussent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, 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, rollers ou de planches à roulettes (skate-board).

Le nouveau Code de la route, entré en vigueur en 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.

Les villes ont d'ailleurs multiplié les **zones piétonnes**. 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. Les conducteurs de cycles peuvent y circuler à l'**allure du pas** (c'est-à-dire à une vitesse égale ou inférieure à 6 km/h) et à condition de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Les piétons ont 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. Si vous ne pouvez pas utiliser les trottoirs et les accotements, vous pouvez marcher sur la chaussée en circulant près de ses bords, de préférence du côté gauche, face aux véhicules circulant en sens inverse, pour les voir arriver.

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 une zone de travaux).

Une zone de rencontre est un espace de circulation partagé. Les piétons peuvent circuler sur la même voie que les autres usagers (voitures, cyclomoteurs, vélos, rollers...) qui doivent leur laisser le passage, mais pas les gêner. La vitesse est limitée à 20 km/h.

L'autoroute et la route express sont strictement interdites aux piétons.

➤ 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. 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.

A 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

30% des accidents de piétons ont lieu sur un passage pour piétons. Même sur un passage pour piétons, il faut s'assurer, avant de s'engager, que tous les conducteurs à l'approche ont bien perçu notre présence et vont nous laisser le passage. Vous ne devez donc 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. Courir ou faire demi-tour sur un passage pour piétons est dangereux. En cas de passage en deux temps, il faut attendre sur le refuge que le pictogramme piéton passe à nouveau au vert pour terminer sa traversée.

Vous avez l'obligation d'emprunter les passages prévus pour les piétons, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres.

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 régit la circulation, il faut attendre son signal avant de traverser.

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. Hors des intersections, de la même façon, traversez la chaussée perpendiculairement à son axe.

Dans tous les cas, un piéton ne doit jamais traverser la chaussée en courant.

➤ 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 **rétroréfléchissantes** la nuit. Au minimum équipez-vous de brassards et de baudriers réfléchissants. À 100 km/h, la distance d'arrêt d'un véhicule est de 105 m. Un enfant « rétroréflécteurisé » est visible à 135 m.

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 : circulation sur les trottoirs, traversée sur les passages pour piétons et respect des signalisations tricolores lors de la traversée des chaussées. 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.

Une personne à rollers se déplace à environ 15 km/h, un piéton à environ 6 km/h. Sur 10 accidents de rollers, 8 sont dus 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).

Pour éviter les accidents, des règles de sécurité s'imposent : circuler au milieu du trottoir, dépasser les piétons par la gauche et 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, il faut porter systématiquement des vêtements clairs et des brassards rétroréfléchissants pour être bien vu.

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...

Les attitudes à adopter sont de 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 et en cas de déséquilibre, éviter de se rattraper à un piéton en s'agrippant à lui.

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.

Fiche 3. Les usagers de la route. Vélo et cyclomoteur.

1. 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.

Quels sont l'équipement obligatoire et l'équipement facultatif des cyclistes ?

Quelles sont les principales règles à respecter dans la circulation ?

Équipements obligatoires et facultatifs du cycliste

La période où les accidents sont les plus fréquents est celle du crépuscule. 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 pour éviter de se mettre eux mêmes en danger.

	Équipements réglementaires	Équipements facultatifs
L'engin	<p>Éclairage actif : feu avant et feu rouge arrière (obligatoires la nuit ou lorsque la lumière est insuffisante)</p> <p>Éclairage passif : dispositif réfléchissant blanc à l'avant, dispositif réfléchissant rouge à l'arrière (appelé aussi catadioptré) et dispositifs réfléchissants latéraux et sur les pédales</p> <p>Avertisseur sonore (timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins)</p> <p>Freins</p>	<p>Écarteur de danger</p> 
L'utilisateur		<p>Casque, gants</p> <p>Vêtements de couleur claire</p> <p>Vêtements réfléchissants</p> <p>Brassards rétro-réfléchissants ou à pile</p>

Les cyclistes ont des devoirs

Au même titre que les autres usagers, les cyclistes doivent observer les règles du Code de la route (feux, stop, priorités...). Pour traverser à un passage piéton, ils doivent obligatoirement tenir leur vélo à la main. Ils doivent être attentifs aux plus vulnérables qu'eux (piétons, enfants, personnes âgées...), notamment sur les espaces où il les côtoie de près. Enfin, les cyclistes doivent s'imposer des précautions qui ne sont pas forcément fixées par le Code (vigilance vis à vis des voitures qui les voient mal, notamment lors de l'ouverture des portières côté circulation, port de vêtements destinés à les rendre visibles...).

2. Le cyclomoteur

Un cyclomoteur est un véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ (vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h) ; toute transformation d'un cyclomoteur (par exemple pour aller plus vite ou faire plus de bruit) peut tomber sous le coup des sanctions prévues en cas de non conformité des véhicules.

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. Lors d'un contrôle routier, le cyclomotoriste doit être en possession de son BSR, son attestation d'assurance et son certificat d'immatriculation. De la même façon, l'usage du téléphone mobile lui est interdit. Un cyclomotoriste doit s'assurer que les équipements obligatoires de son cyclomoteur sont en bon état : un rétroviseur gauche, un avertisseur sonore, un projecteur éclairant à 25 mètres minimum, deux dispositifs de freinage (avant et arrière), un feu rouge arrière et un dispositif réfléchissant rouge, des dispositifs réfléchissants latéraux orange, une plaque du constructeur (cylindrée, type, niveau sonore). Une plaque réglementaire d'immatriculation.

3. Les règles applicables aux vélos et aux cyclomoteurs

CATÉGORIES	BICYCLETTE	CYCLOMOTEUR
Voies de circulation	autoroutes et périphériques interdits pistes ou bandes cyclables parfois obligatoires	
Trottoirs	seuls 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 circulation interdite mais conduite à la main autorisée	circulation interdite mais conduite à la main autorisée
Aires piétonnes	Circulation possible sur les aires piétonnes à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons	circulation interdite mais conduite à la main autorisée
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
Transport d'un passager	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	
Remorquage	Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule.	
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.	

4. Quelques conseils aux conducteurs de deux roues

Doubler

En ville, un deux roues qui double risque de ne pas être vu par l'automobiliste, 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. Penser d'ailleurs que doubler par la droite est interdit (que se passe-t-il si l'automobiliste tourne à ce moment à droite ?), même pour remonter une file de voitures arrêtées à un feu.

Pour un conducteur de camion ou de car, certaines zones, devant, derrière et sur les côtés de son véhicule sont "aveugles" malgré les rétroviseurs : il ne voit pas ce qui s'y passe ; ce sont les angles morts. Il est très dangereux pour un usager de s'y placer.

Freiner

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 déraper. Le port de gants est recommandé, pour limiter les blessures en cas de chute. Des freins défectueux mettent en danger. On risque d'occasionner un accident. Il est plus prudent de ne pas utiliser son deux roues et de le faire réparer au plus vite.

Vitesse autorisée et obstacles

La vitesse autorisée est la vitesse limite de circulation des cyclomoteurs : 45 km/h et non 50 km/h qui est la vitesse maximum des véhicules et des deux roues motorisés autres que les cyclomoteurs en agglomération. Lorsqu'un objet surgit sur la chaussée, il faut ralentir immédiatement et se tenir prêt à effectuer une manœuvre d'urgence. Si un obstacle se présente, il faut se déporter vers le milieu de la chaussée sans le dépasser, après avoir vérifié que l'on pouvait le faire en toute sécurité.

S'arrêter

Chaque cycliste et cyclomotoriste doit obligatoirement respecter le stop en marquant l'arrêt. Quand des deux roues circulent en groupe, l'arrêt au stop est obligatoire pour chacun d'entre eux. Pour mieux marquer l'arrêt, les conducteurs mettent un pied à terre.

Fiche 4. Le casque pour le cyclomotoriste.

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

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, une étiquette blanche sur laquelle figure la lettre E (pour Europe) accompagnée de chiffres.

Comment le choisir ?

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.

Recherchez d'abord l'estampille 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.

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.

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.

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. L'absence d'un casque ou le port incorrect (non attaché, relevé...) sont sanctionnés par une amende et l'immobilisation du deux roues. L'estampille reproduite ici est celle d'un casque italien (le chiffre 3 correspond à l'Italie, le chiffre 2 à la France...). Sous le E, à gauche, la référence à la norme, à droite, le numéro de série.

En cas d'accident

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.

Fiche 5. Le passager.

1. LE PASSAGER DU TRANSPORT SCOLAIRE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

Montée et descente du bus :

C'est à la montée et la descente des transports en commun que se produisent les plus graves accidents. Il ne faut pas se précipiter ou se bousculer à l'arrivée du véhicule mais attendre en retrait de la chaussée son arrêt complet. 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. Attention au car qui manœuvre : c'est un véhicule de grande dimension, avec des angles morts, c'est-à-dire des zones sans visibilité pour le conducteur.

Ceinture de sécurité et obligation de son port :

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

Attitude durant le trajet :

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

En cas d'incident dans un car, l'évacuation doit se faire dans le calme, sans courir. Les sacs doivent être abandonnés et les passagers doivent se regrouper, loin du car, en un lieu sécurisé.

2. LE PASSAGER D'UNE AUTOMOBILE

Montée et descente :

Pour sa sécurité, il faut monter dans le véhicule par la porte située du côté du trottoir.

Ceinture de sécurité et obligation de son port :

Le port de la ceinture est obligatoire pour tous, à l'avant et à l'arrière, durant tout le trajet.

Se détacher pendant la circulation du véhicule est interdit.

Sécurité durant le trajet :

Les objets embarqués peuvent devenir des projectiles en cas de freinage brusque ou de choc. Ils doivent être placés dans le coffre ou attachés.

Si l'automobile s'immobilise au bord d'une voie rapide, le conducteur. Les automobilistes, en cas d'incident, doivent allumer leurs feux de détresse, enfiler leur gilet rétro-réfléchissant avant de sortir.

Conducteur et passagers sortent du côté droit et se placent derrière la glissière de sécurité lorsqu'elle existe, à distance. Ils marchent jusqu'à la prochaine borne téléphonique située tous les 2 km.

L'installation des passagers dans un véhicule est de la responsabilité du conducteur, qui doit s'assurer que tous sont attachés avant de démarrer.

Téléphoner en conduisant est interdit parce que cela distrait et rend moins attentif à l'environnement.

Pour favoriser une conduite en toute sécurité, les passagers ne doivent pas distraire le conducteur, en lui passant le téléphone, en chahutant ou en écoutant une musique trop forte.

Fiche 6. La signalisation routière.

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.

Dans quelle mesure les panneaux de signalisation routière associent-ils des formes, des couleurs et des symboles ?

1. LA SIGNALISATION VERTICALE

FORME	SIGNIFICATION	DESCRIPTION	EXEMPLE
Triangle : danger	Danger permanent	Fond blanc à bord rouge. Les panneaux comportent souvent un pictogramme (le pictogramme est une forme stylisée).	
	Danger temporaire	Fond jaune à bord rouge	
Rond : prescription c'est-à-dire interdiction ou obligation	Interdiction	Bord rouge à fond blanc. Il comporte en général un pictogramme et sont barrés pour signifier l'action ou le type de véhicule non autorisé.	
		Bord rouge à fond bleu et barré Ils concernent le stationnement.	
	Fin d'interdiction	Fond blanc rayé de noir	
	Obligation	Fond bleu	
Rectangle, carré ou flèche : indication	Fin d'obligation	Fond bleu barré de rouge	
	Indication	Carré à fond bleu	
	Fin d'indication	Carré à fond bleu barré de rouge	
	Indication dite de « confort »	Carré à fond blanc entouré de bleu	
	Indication de direction	Rectangle ou flèche. Le fond est bleu pour les indications d'autoroute, vert pour les grands axes et blanc pour les indications locales.	
	Indication de localisation	Rectangle à fond blanc entouré de rouge	

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.

2. LA SIGNALISATION HORIZONTALE

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

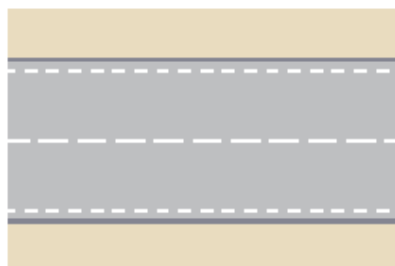
Ligne continue

Franchissement absolument interdit



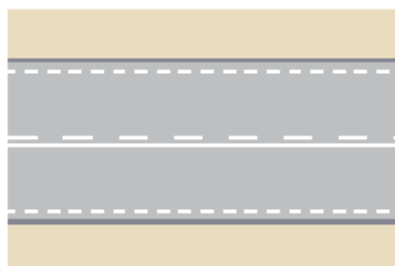
Ligne discontinue

Franchissement possible pour doubler ou traverser la chaussée.



Lignes mixtes

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



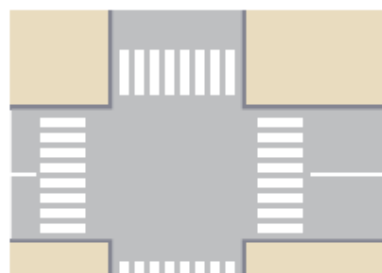
Flèches directionnelles

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



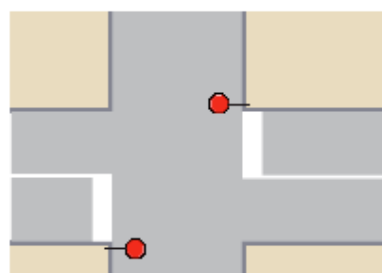
Les passages pour piétons

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

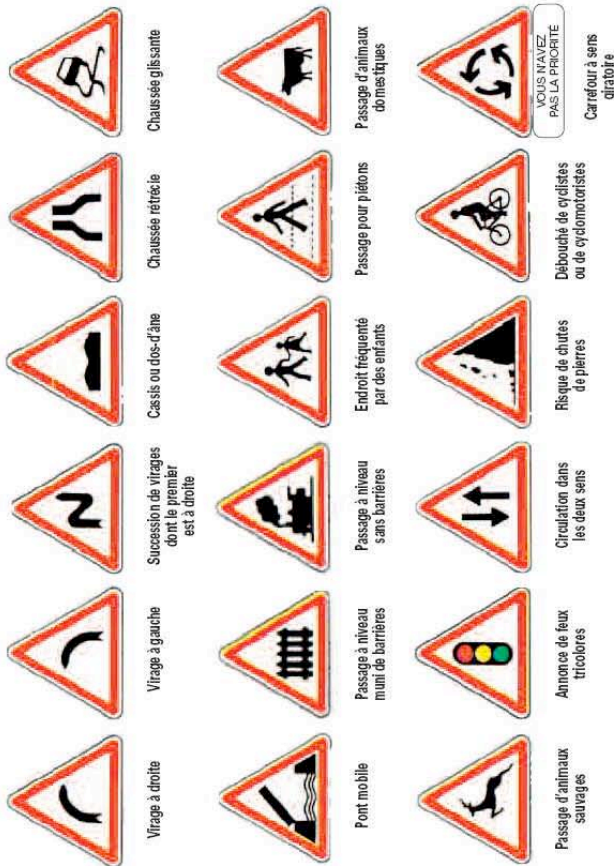


Cas particulier

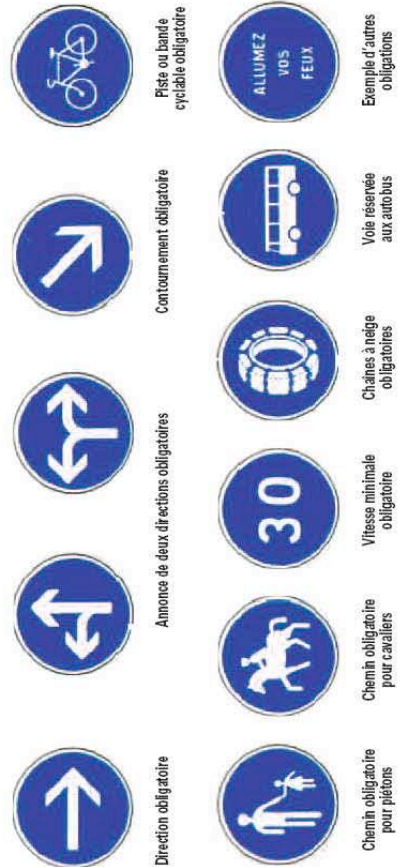
Une ligne continue large au stop matérialise l'endroit où il est obligatoire de marquer l'arrêt (en posant le pied à terre si l'on est en deux roues).



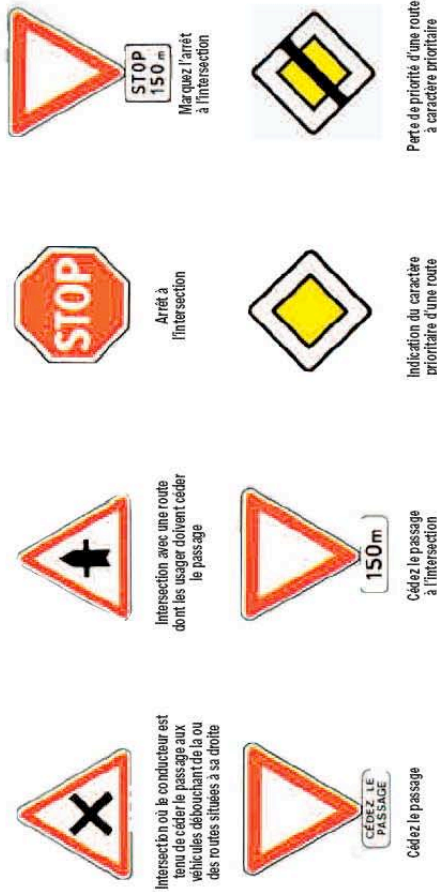
SIGNALISATION DE DANGER



SIGNALISATION D'OBLIGATION



SIGNALISATION D'INTERSECTION ET DE PRIORITÉ



SIGNALISATION D'INTERDICTION



Fiche 7. Les panneaux de signalisation routière.

SIGNALISATION DE FIN D'OBLIGATION



Fin de voie réservée aux véhicules de transport en commun

Fin de piste ou bande obligatoire pour cyclistes

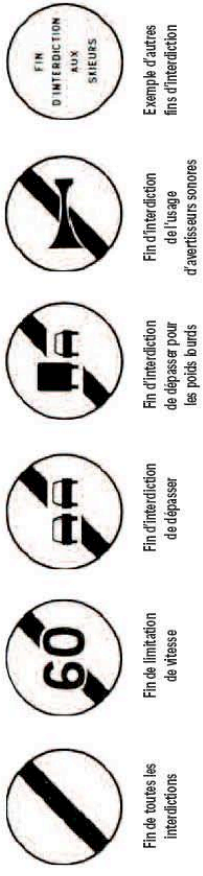
Fin de chemin obligatoire pour piétons

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 routes les Interdictions

Fin de limitation de vitesse

Fin d'interdiction de dépasser

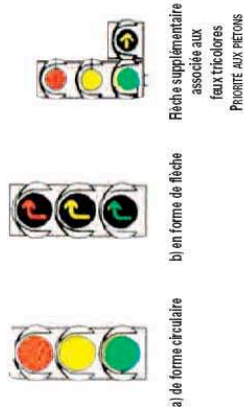
Fin d'interdiction de dépasser pour les poids lourds

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
PRIORITE AUX PEYONS

FEUX D'EXPLOITATION PAR VOIE



Croix rouge

Flèche verte

SIGNALISATION DE STATIONNEMENT INTERDIT OU RÉGLEMENTÉ



Stationnement interdit

Stationnement interdit du 16 au 31

Arrêt interdit

SIGNALISATION DE STATIONNEMENT

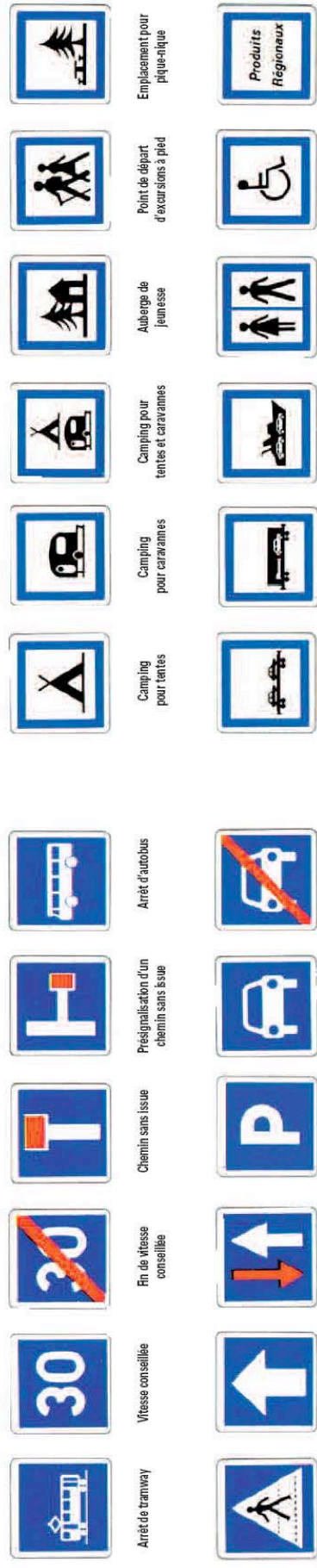
SIGNALISATION D'ENTRÉE ET DE SORTIE DE ZONE



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

Présignalisation d'un chemin sans issue

Arrêt d'autobus

Camping pour tentes

Camping pour caravannes

Camping pour tentes et caravannes

Auberge 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

Parcage

Route à accès réglementé

Fin de route à accès réglementé

Trains autos

Trains autos-couchettes

Embarcadere de bac



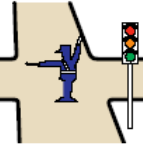



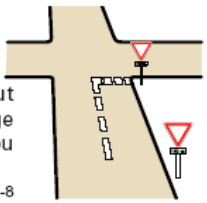

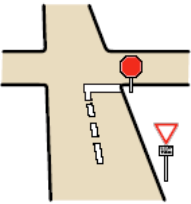


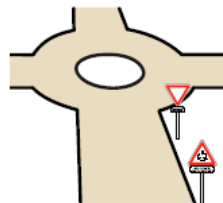
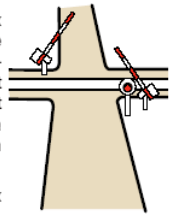
Toilettes ouvertes au public

Installations accessibles aux handicapés physiques

Exemple d'installations diverses

Fiche 8. Règles de passage aux intersections.

Quel est l'ordre de passage aux intersections ?

<p>CAS GÉNÉRAL AU CARREFOUR, PRUDENCE !</p> <p>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.</p> 	<p>CAS N°1 LA RÈGLE DITE DE LA «PRIORITÉ À DROITE»</p>  <p>Absence de signalisation ou croix de St André.</p> <p>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...</p>
<p>CAS N°2 UN AGENT RÈGLE LA CIRCULATION</p> <p>Les indications données par les agents réglant la circulation prévalent sur toutes signalisations, feux de signalisation ou règles de circulation.</p> <p><i>Agent de profil = Je passe</i> <i>Agent de face ou de dos = Je m'arrête</i></p> 	<p>CAS N°3 LES FEUX DE SIGNALISATION</p> <p><i>Feu rouge = arrêt absolu (R. 412-30)</i> <i>Feu vert = autorise le passage si l'intersection est libre (R. 412-33)</i> <i>Feu orange = je dois m'arrêter, sauf si ce n'est pas possible dans des conditions de sécurité suffisantes (R. 412-31)</i></p>  <p>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.</p>
<p>CAS N°4 FEUX TRICOLORS</p> <p>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).</p> 	<p>CAS N°5 FLÈCHE CLIGNOTANTE ORANGE</p> <p>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).</p> 
<p>CAS N°6 CÉDEZ LE PASSAGE</p> <p>À ce type d'intersection, tout conducteur doit céder le passage aux usagers venant de gauche ou de droite.</p> <p>D'après le Code de la route. Article R.415-8</p> <p><i>Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :</i></p>  	<p>CAS N°7 LE STOP</p> <p>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.</p>  <p>D'après le Code de la route. Article R415-6</p> <p><i>Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :</i></p> 
<p>CAS N°8 ROND POINT</p> <p>Dans ce type de carrefour, sans signalisation, c'est la règle de la priorité à droite qui s'applique.</p> 	<p>CAS N°9 LE CARREFOUR À SENS GIRATOIRE</p> <p>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.</p> 
<p>CAS N°10 PASSAGE À NIVEAU SIGNAL AUTOMATIQUE</p> <p>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.</p> <p>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».</p> 	

Fiche 9. Assurance et responsabilité routière.

Quelles sont les obligations liées à l'assurance ? Quelles en sont les limites ?

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.

Les obligations liées à l'assurance :

Pour utiliser un véhicule à moteur, il est obligatoire d'être assuré : 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 »).

Le prix de l'assurance varie selon le véhicule (puissance...), la localisation (zone urbaine, rurale...) et les garanties souscrites.

Le certificat d'assurance doit être collé sur le garde-boue, pour les deux roues motorisés.

Le défaut de certificat peut entraîner l'immobilisation du véhicule.

En cas d'accident :

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, 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.

Les limites de l'assurance :


L'assurance « de base » couvre les dommages causés aux autres, non à soi-même ni à son véhicule. Pour être soi-même indemnisé, il faut demander à l'assureur une garantie personnelle supplémentaire. Cette partie « individuelle accident » peut comporter un plafond. Il est possible aussi de garantir 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 (garantie « tous risques » ou « dommages aux véhicules »).

De plus, être assuré ne nous exonère pas d'un comportement responsable dans la vie collective.

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) et 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.

Conséquences de l'accident :

	Dommmages corporels (blessures)	Dégâts matériels	Dommmages subis par l'assuré (pris en charge au titre de l'assurance dite « individuelle accident », si le contrat l'a prévu)	Dommmages subis par des tiers (pris en charge au titre de l'assurance de responsabilité civile)
Assuré, conducteur du scooter	fracture de la clavicule + fracture du péroné 7 000 €		7 000 €	
Passagère du scooter	traumatisme crânien avec perte de connaissance (le casque n'était pas attaché) + fracture de la cheville 31 000 €			31 000 €
Scooter		irréparable 1 200 €	1 200 €	
Véhicule A		dommmages à l'avant 2 300 €		2 300 €
Véhicule B		dommmages à l'avant très importants 5 500 €		5 500 €
Restaurant		vitrine, porte et mobilier endommagés 7 000 €		7 000 €
Total	38 000 €	16 000 €	8 200 €	45 800 €

Questions

1. Tracer un plan de l'accident.
2. Quelles sont les infractions commises lors de cet accident ?
3. Les contrats d'assurance sont-ils tous équivalents ?

Débat

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

Montrer, à partir d'exemples précis tirés de votre expérience, que l'assurance est indispensable mais qu'elle ne dispense pas d'un comportement responsable.

Fiche 10. Témoin d'un accident : que faire ?

En présence d'un accident, après avoir sécurisé le lieu et informé les autres usagers par des gestes pour éviter un autre accident (sur-accident), il faut prévenir les secours, parler aux blessés pour les rassurer. On ne les déplace qu'en cas d'urgence vitale (par exemple le feu), sans se mettre en danger.

Protéger

SUR AUTOROUTE

- Allumer ses feux de détresse dès le ralentissement.
- Se garer avec prudence sur la bande d'arrêt d'urgence 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.
- Mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule, derrière les barrières de sécurité si elles existent, ou loin de la chaussée.
- Se diriger immédiatement vers la borne d'appel d'urgence la plus proche.
- Interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie.
- Conserver la fluidité du trafic lorsqu'un accident survient sur la voie en sens inverse. Ne pas ralentir pour regarder.

SUR ROUTE

- Allumer ses feux de détresse dès le ralentissement.
- 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.
- Mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule. Sortir du côté opposé au trafic.
- Baisser l'accident par un triangle à 200 m en amont, s'il est possible de le faire en toute sécurité (densité de circulation, visibilité...).
- Interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie.

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	17	18	112
SAMU	Police Gendarmerie	Pompiers	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 dans 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...).

Pour les véhicules accidentés

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

Secourir

- Laissez les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque.
- La victime est inconsciente, mettez-la en position latérale de sécurité. (A effectuer que si vous êtes détenteur d'un brevet de secouriste).
- En cas d'hémorragie abondante, comprimez la plaie.
- Couvrez les victimes.
- Parlez aux blessés, reconfortez-les.
- Demandez aux badauds de vous aider... ou de s'éloigner.



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.

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.

LA LOI

ARTICLE 223-6 DU CODE PÉNAL
Toute personne qui ne porte pas secours à une personne en danger, soit en aidant elle-même, soit en prévenant les secours, risque une peine de 5 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

ARTICLE 434-10 DU CODE PÉNAL
Tout conducteur impliqué dans un accident et qui ne s'arrête pas commet un délit de fuite et est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.



33 1203

Cette plaque indique un transport de produit dangereux. Éloignez-vous de ce véhicule s'il est impliqué dans un accident et signalez-le aux secours.

Attention ! Ne touchez pas à la plaque. Elle est destinée à être utilisée par les secours. Ne touchez pas à la plaque. Elle est destinée à être utilisée par les secours.

SITES POUR S'ENTRAINER :

	<p>http://preparer-assr.education-securite-routiere.fr Pour préparer les ASSR, vous avez le choix entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un module de préparation question par question, avec corrections et des liens pour apprendre • un module de test en situation de 8 questions tirées aléatoirement, suivi d'un bilan commenté.
	<p>http://www.preventionroutiere.asso.fr/education/cyclo/cyclo.htm?v1=APR&module= Cyclo expérience, des tests pour tout savoir sur le cyclo sur le site de la Prévention Routière</p>
	<p>http://www.zerotracas.com/popjeu2.html Préparation ASSR Zérotracas Cherchez lez erreurs !!!</p>
	<p>http://eduroute.ac-rouen.fr/prepassr/index.html? Prep'@ssr de l'Académie de Rouen</p>
	<p>http://www.aviva.fr/assurances/conseil-assurance/prevention-routiere/securite-routiere/jeu-alex-et-cie Jeu de panneau Alex et Compagnie est un test sur le code et la signalisation.</p>
	<p>http://www.preventionroutiere.asso.fr/education/labo/labo.htm?v1=APR&module= Moduloroute, le labo interactif de La Prévention Routière, vous propose de travailler (à partir de 14 ans) sur le thème de la sécurité routière grâce à des modules d'animations interactives, réalisés en Flash.</p>
	<p>http://www.code3000.net/tests-code-route.php Test gratuit sur le site code 3000 vous permet de vous entraîner pour le code de la route.</p>
	<p>http://www.preventionroutiere.asso.fr/education/evoluroute/evoluroute.htm?v1=APR&module=DS Des activités interactives pour mieux comprendre la route. Trois modules pour trois objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> Apprendre à se placer à une distance de sécurité suffisante Choisir le bon siège auto pour son enfant Acquérir les réflexes d'éco-conduite
	<p>http://www.zerotracas.com/zetrotracks/ ZéroTracks est un jeu de conduite. Vous êtes au volant et vous devez, tout en conduisant, collecter des bonus en forme de panneaux dissimulés dans le décor du jeu</p>