

1- L'attestation scolaire de sécurité routière comporte

- une attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de premier niveau qui se passe en cinquième ;
- une attestation scolaire de sécurité routière de second niveau qui se passe en troisième.

La préparation à ces deux attestations est du ressort des établissements scolaires. Elle est obligatoire.

2- Contrôle des connaissances

Chaque année, le ministère organise, au mois de mars, 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 ;

- Posséder le 2nd niveau ne donne pas le 1^{er} niveau et ne le remplace pas (voir plus loin l'articulation ASSR - BSR).

L'attestation est attribuée aux élèves ayant obtenu au moins 10/20 aux épreuves et donne lieu à la délivrance d'une carte de réussite.

La carte de réussite, au format d'une carte de crédit, possède au recto un film transparent autocollant destiné à assurer l'authenticité des informations (identité et photo) et au verso, des cases à tamponner, dater et signer par le chef d'établissement après réussite aux épreuves et par l'organisme de formation au BSR.

3- L'attestation scolaire de sécurité routière de 1er niveau (5^e) et le Brevet de Sécurité Routière (BSR)

Pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir au moins 14 ans et posséder le BSR.

Pour conduire un quadricycle léger à moteur (une voiturette), 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 et uniquement de ce niveau (l'ASSR de 2nd niveau n'en tient pas lieu).
- la partie pratique comporte 5 h de conduite sur la voie publique assurées par des professionnels de la conduite (moniteurs d'auto-écoles ...) 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).

4- Le BSR est obligatoire pour conduire un cyclomoteur

Posséder le BSR pour conduire un cyclomoteur était jusqu'alors obligatoire entre 14 et 16 ans seulement. Le décret 2002-675 du 30 avril 2002 le rend obligatoire sans limite d'âge pour tous ceux qui auront 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004 (nés depuis le 1^{er} janvier 1988), sauf pour ceux qui posséderont un permis.

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

Le même décret du 30 avril 2002 rend obligatoire la possession de l'ASSR de second niveau, passée en classe de troisième, 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.

Comme la précédente, cette disposition s'applique à tous ceux qui auront 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004.

Un dispositif spécifique, l'attestation de sécurité routière (ASR), est prévu dans le cadre des GRETA, pour les candidats non scolarisés.

6- Immatriculation des cyclomoteurs

Les cyclomoteurs mis en circulation après le 1^{er} janvier 2004 seront immatriculés par le vendeur.

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

Une législation plus sévère sanctionne les professionnels qui fabriquent, importent, vendent ou exposent des kits (2 ans de prison, 30 000 euros d'amende).

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).



de réussite à l'ASSR

POUR CONDUIRE UN CYCLOMOTEUR

Avoir **14 ans** (âge)

+

Etre titulaire du **BSR**

Brevet de Sécurité Routière

Partie théorique
ASSR de 1^{er} niveau
Collège, 5^e

Partie pratique
5 H de conduite
Auto-école

POUR PASSER LE CODE

(examen théorique du permis de conduire)

Avoir **16 ans** (âge)

+

Etre titulaire de l'**ASSR de 2nd niveau, 3^e**



Exercice n°1 : Les piétons

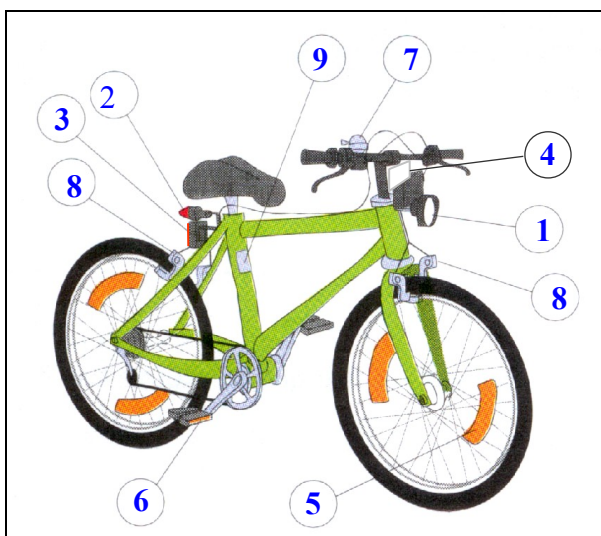
1- Où les piétons doivent-ils circuler en ville (doc.1) ? **Les piétons doivent marcher sur le trottoir et traverser la chaussée (la rue) sur les passages pour piétons s'il y en a à moins de 50 m. S'il y a des feux, il faut attendre que le feu passe au vert pour les piétons.**

2- Où doit-on circuler en skate ? quelle précaution faut-il prendre ? qui serait responsable en cas d'accident ? **Le jeune qui fait du skate, a le devoir de circuler sur le trottoir car il est considéré comme un piéton, mais il doit aller doucement pour ne bousculer personne : il serait responsable en cas d'accident.**



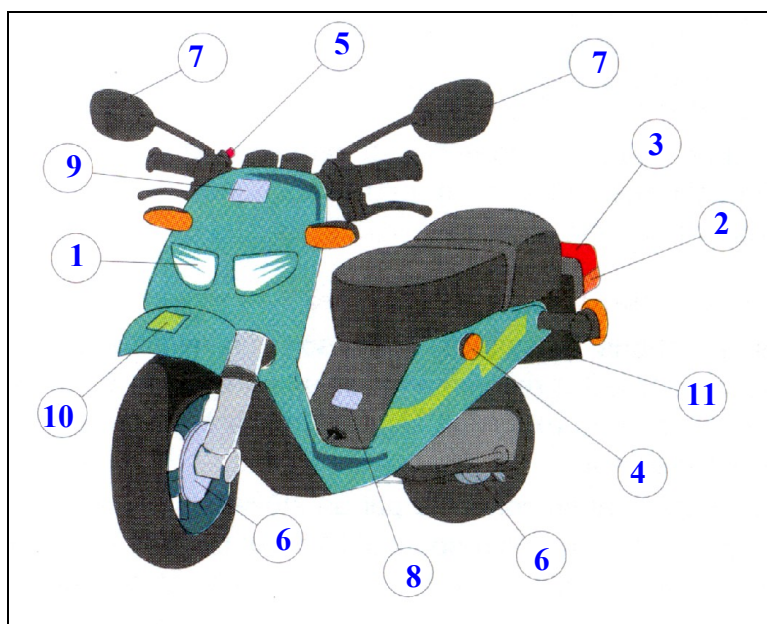
Doc.1 : Comment traverser une rue en ville

Exercice n°2 : Les cyclistes et les cyclomotoristes



Doc.3 : Les équipements obligatoires du vélo

1. Eclairage avant
2. Feu arrière
3. Dispositif réfléchissant rouge à l'arrière
4. Dispositif réfléchissant blanc à l'avant
5. Dispositifs réfléchissants latéraux (catadioptrics)
6. Dispositifs réfléchissants sur les pédales
7. Avertisseur sonore
8. Freins
9. Plaque avec le nom et l'adresse du propriétaire (facultatif)



Doc.4 : Les équipements obligatoires du cyclomoteur

1. Un ou deux feux de croisement à l'avant
2. Un ou deux feux de position à l'arrière
3. Un ou deux signaux de freinage à l'arrière
4. Un ou deux catadioptrics arrière et latéraux non triangulaires
5. Un avertisseur sonore
6. Des freins avant et arrière efficaces
7. Un ou deux rétroviseurs
8. Une plaque d'identification avec le nom du constructeur et le numéro du cyclomoteur
9. Une plaque avec le nom et l'adresse du propriétaire
10. Un autocollant d'attestation d'assurance sur le garde-boue avant
11. Plaque d'immatriculation



Doc.5 : Un accident est vite arrivé

1- Numérote les équipements de sécurité obligatoires sur les docs. 3-4.

2- Quelles doivent être les principales qualités d'un cycliste (doc.5) ? **La vigilance et la prudence : sur la route, il faut savoir anticiper les événements dangereux.**


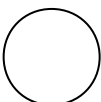
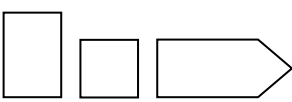
3- Que signifie ce panneau (doc.6) ? **Les vélos doivent obligatoirement emprunter la piste ou bande cyclable, qui leur est strictement réservée.**





Doc.6 : Panneau destiné aux cyclistes





Exercice n°1 : Les principes généraux de la signalisation routière





Les trois grandes formes de tableaux

Panneaux	Signification
	Danger
	Prescription : interdiction ou obligation
	Indication

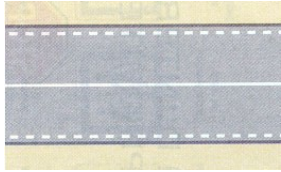
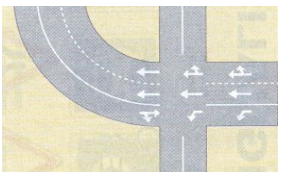
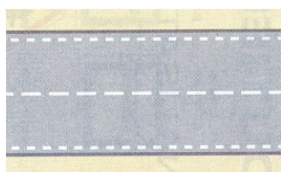
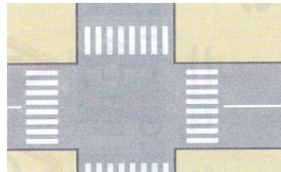
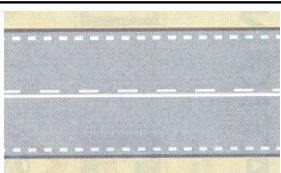
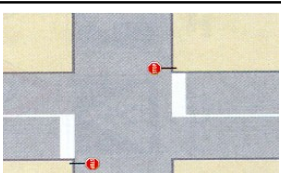
	Forme : octogonal (le stop) Signification : arrêt obligatoire, puis cédez le passage à gauche et à droite
	Forme : carré posé sur une pointe Signification : route à caractère prioritaire, à toutes les intersections

Exercice n°2 : Typologie des panneaux de signalisation verticale

Couleurs	Panneaux	Signification
LES TRIANGLES : LES PANNEAUX DE DANGER		
Fond blanc à bord rouge (les panneaux comportent souvent un pictogramme)		Stop à 150 m : il faut obligatoirement s'arrêter à 150 m.
		Passage d'animaux sauvages (et pas seulement de cerfs)
LES RONDOS : LES PANNEAUX D'INTERDICTION		
Fond blanc à bord rouge		La circulation est interdite à tout véhicule dans les deux sens (dans les zones piétonnes par exemple)
		Interdiction de tourner à gauche
		Interdiction de stationner
LES RONDOS : LES PANNEAUX DE FIN D'INTERDICTION		
Fond blanc rayé de noir		Fin d'interdiction de rouler à plus de 60 km / h
LES RONDOS : LES PANNEAUX DE FIN D'OBLIGATION		
Fond bleu barré de rouge		Fin de piste ou bande cyclable

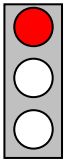
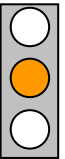
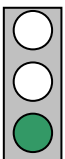
Couleurs	Panneaux	Signification
LES CARRES : LES PANNEAUX D'INDICATION		
Fond bleu		Parc de stationnement
		Route pour automobiles (accès réservé aux véhicules pouvant atteindre une vitesse minimum : voitures, camions, transports en commun et motos)
LES RECTANGLES OU LES FLECHES		
Fond bleu, vert ou blanc		Indication de direction
Fond blanc entouré de rouge		Indication de lieu. Placé à l'entrée d'une agglomération, signifie plusieurs interdiction et obligation (ex : limitation de vitesse à 50 km / h ; interdiction de klaxonner...)

Exercice n°3 : La signalisation horizontale

Signalisation	Nom	Signification	Signalisation	Nom	Signification
	Ligne continue	Franchissement absolument interdit		Flèches directionnelles	Elles indiquent les voies à suivre en fonction de la direction
	Ligne discontinue	Franchissement possible pour doubler ou traverser la chaussée		Passages pour piétons	Les piétons doivent les utiliser lorsqu'il en existe à moins de 50 m
	Lignes mixtes	Franchissement possible si l'on se trouve du côté de la ligne discontinue		Stop	Obligation de marquer un arrêt (en posant le pied à terre en vélo)

Exercice n°4 : La signalisation lumineuse

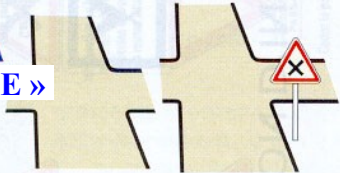
A qui s'adressent les feux tricolores ? **A tous ceux qui conduisent un véhicule (y compris les cyclistes).**

Feux tricolores			
Nom	Feu rouge	Feu orange	Feu vert
Signification	Je m'arrête	Je m'arrête sauf si je suis trop près du feu	Je passe

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

**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...

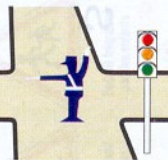
D'après le Code de la route. Article R.415-5

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°3 LES FEUX DE SIGNALISATION**

Feu rouge = **Arrêt obligatoire**

Feu orange = **Je m'arrête**

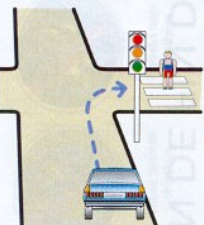
Feu vert = **Je passe**

D'après le Code de la route. Article R.411-25

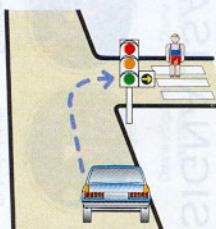
En cas d'arrêt des feux tricolores (ou de mise à l'orange clignotant) l'ordre de passage est réglé par les panneaux situés sous les feux.

**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.

**CAS N°5 FLÈCHE CLIGNOTANTE ORANGE**

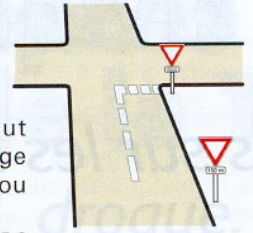
Les usagers peuvent tourner à droite mais doivent **céder le passage** aux personnes engagées sur le passage pour piétons.

**CAS N°6 CEDEZ 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

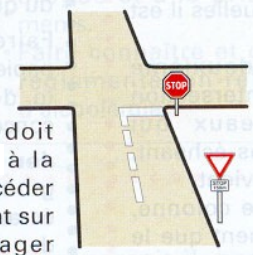
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :

**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

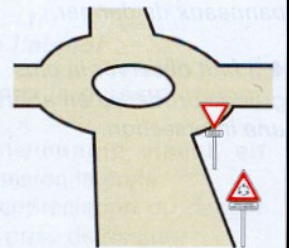
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :

**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 CARREFOUR A SENS GIRATOIRE**

Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire doit **céder le passage** aux usagers circulant sur la chaussée qui **ceinture le carrefour à sens giratoire**.

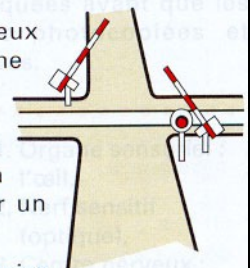
**CAS N°10 PASSAGE À NIVEAU SIGNAL AUTOMATIQUE**

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".



Exercice n°1 : Assurance et responsabilité



Doc.2 : Un accident de voiture. Les dégâts peuvent atteindre plusieurs milliers d'euros.

Doc.1 : Certificat d'assurance d'un automobiliste orléanais.

Tout propriétaire de véhicule à moteur doit souscrire une assurance de responsabilité civile qui sert à payer les dommages (dégâts matériels ou blessures) causés aux autres lors d'un accident : c'est l'assurance « de base », dite « au tiers ». Il doit coller un certificat d'assurance sur le pare-brise de sa voiture ou sur le garde-boue de son deux-roues.

Il est possible d'assurer en plus les dommages de son véhicule, quel que soit le responsable de l'accident. Le prix de l'assurance varie selon le véhicule et les garanties souscrites.

CERTIFICAT D'ASSURANCE

DU

AU

01 01 2003

15 01 2004

IDENTIFICATION

4678 XR45

N° 2272891 A

MAIF

constat amiable d'accident automobile

« Constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais un relevé »

obligatoirement DELU / conducteur

1. date de l'accident : 15.02.97 à 18h40 2. lieu (pays, n° dept, localité) : France - 69 - LYON 3. blessé(s) : même légères : ☒ ☐

4. dégâts matériels : ☒ ☐ 5. témoins : noms, adresses et tel. (à souligner s'il s'agit d'un passager de A ou B)

6. assuré souscripteur (voir attest. d'assur) : HENRY FABRICE 7. véhicule : Renault 6946 YZ 69 8. sté d'assurance : GAN 9. conducteur : HENRY FABRICE 10. Indiquer par une flèche (-) le point de choc initial : 11. dégâts apparents : 12. circonstances : 13. croquis de l'accident : 14. observations : 15. signature des conducteurs : 16. observations : 17. Indiquer par une flèche (-) le point de choc initial : 18. dégâts apparents : 19. observations : 20. signature des conducteurs : 21. observations :

Doc.3 : Un constat d'accident

« Sera puni (...), quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ni pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. » Extrait de l'article 63 du Code pénal.

Doc.4 : Le devoir d'assistance à personne en danger

Exercice n°2 : Que faire en présence d'un accident ?

A l'occasion d'une promenade, tu es témoin d'un accident de la circulation. Le conducteur d'un scooter a glissé sur une plaque de verglas ; il est étendu sur la chaussée, porte encore son casque et se plaint de douleurs à la tête. Complète chacun des encadrés ci-dessous en précisant ce que tu dois faire.

1. Protéger

- a. Comment te protéger ? **Je ne dois pas me précipiter sur la chaussée.**
- b. Comment protéger la victime ? **Je dois poster à bonne distance de l'accident quelqu'un qui fera signe de ralentir.**

2. Alerter

- c. Qui ? **Le SAMU (15), les sapeurs-pompiers (18) et la police (17).**
- d. Comment ? **Je téléphone d'une cabine publique, d'un portable, d'un téléphone fixe (chez un particulier).**
- e. Que dire aux secours ? **Il faut dire d'où l'on appelle, où se trouve l'accident, quels véhicules sont concernés, le nombre de victimes et leur état apparent.**

3. Secourir

- f. Barre en rouge ce que tu ne dois pas faire et souligne en vert ce qu'il faut faire :
- ~~retirer le casque du blessé~~
 - le recouvrir d'un vêtement ou d'une couverture
 - lui parler, le réconforter
 - ~~le déplacer (sauf en cas d'extrême urgence)~~
 - ~~lui donner à boire ou à manger~~
 - m'assurer qu'il respire correctement
 - ~~l'évacuer~~

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.

Doc.1 : Le casque pour le cyclomotoriste ou le motocycliste, brochure *La sécurité routière dans les disciplines au collège*, livret de préparation à l'ASSR 2004/2005

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.



Doc.2 : Les deux types de casques. Les casques dits ouverts, sans doute plus agréables à porter, notamment l'été, offrent une protection moins complète que les casques fermés (ou intégraux, qui sont plus enveloppants).

1- Porter un casque est

- . obligatoire en ville ☒
- . facultatif en rase campagne ☐
- . obligatoire en rase campagne ☒
- . obligatoire à moto mais non à cyclo ☐
- . obligatoire à moto et à cyclo ☒

2- Sous un casque, on doit pouvoir porter ses lunettes de vue

- . vrai ☒
- . faux ☐

3- Il est recommandé de repeindre un casque trop vieux

- . vrai ☐
- . faux ☒

4- Pour être efficace, un casque doit se porter attaché

- . vrai ☒
- . faux ☐

5- Il faut changer son casque après tout choc important

- . vrai ☒
- . faux ☐

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 seront immatriculés par le vendeur.

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).

Une législation plus sévère sanctionne les professionnels qui fabriquent, importent, vendent ou exposent des kits (2 ans de prison, 30 000 euros d'amende).

Pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir au moins 14 ans et posséder le Brevet de Sécurité Routière (BSR). Le BSR se compose de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ou de l'ASR) et de 5 heures de conduite.

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 porter un casque de type homologué. 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.

Lorsque cette contravention est commise par le conducteur, elle donne lieu de plein droit à la réduction d'un point du permis de conduire. *Art. R. 431-1*

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 soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pied. 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'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.

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 déraiser.

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.

Doc.1 : La réglementation du cyclomoteur, brochure *La sécurité routière dans les disciplines au collège*, livret de préparation à l'ASSR 2004/2005

- 1- Qu'est-ce qu'un cyclomoteur (encadre la réponse en rouge) ?
- 2- Depuis le 1^{er} juillet 2004, comment un cyclomoteur peut-il être identifié (encadre la réponse en rouge) ?
- 3- Quelle est la vitesse maximum autorisée d'un cyclomoteur ? **45 km/ h** Comment appelle-t-on le matériel qui permet d'augmenter la puissance d'un cyclomoteur ? **Un kit** Ce matériel est-il légal ? **Non**
- 4- A quelles peines s'expose un conducteur de cyclomoteur qui ne porte pas de casque ? **Une amende de 4^e classe (135 €) et un retrait d'un point sur le permis de conduire**
- 5- Un cyclomotoriste peut-il conduire en téléphonant ? **Non (amende de 2^e classe, de 35 €)**