

Extraits du code de la route pour cyclistes..

Le vélo est avant tout un véhicule et tout cyclotouriste se doit de respecter le code de la route. Il est bon de connaître les dispositions réglementaires concernant la circulation des cycles et des cyclomoteurs, précisées ci-après, en complément des règles générales applicables à tous.

- **Article R1**

Décret n°72-541 du 30 juin 1972

Le terme "piste cyclable" désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs.

Le terme "bande cyclable" désigne la voie, exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs, d'une chaussée à plusieurs voies (voir article R190).

- **Article R6**

Décret n°69-150 du 5 février 1969

Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule, doit préalablement s'assurer qu'il peut le faire sans danger et avertir les autres usagers.

- **Article R14**

Décret n°69-150 du 5 février 1969

avant de dépasser, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

Décret n°77-1138 du 5 octobre 1977

Pour effectuer un dépassement, il doit se porter suffisamment sur la gauche pour ne pas risquer d'accrocher l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre s'il s'agit d'un engin à deux roues.

Décret n°69-150 du 5 février 1969

Lors des dépassements, le conducteur ne peut emprunter la moitié gauche de la chaussée que s'il ne gêne pas la circulation en sens inverse.

- **Article R19**

Décret n°69-150 du 5 février 1969

Tout conducteur qui vient d'effectuer un dépassement doit revenir sur sa droite après toutefois s'être assuré qu'il peut le faire sans inconvénient.

- **Article R26**

Décret n°83-797 du 6 septembre 1983

Le conducteur qui circule dans un carrefour à sens giratoire à priorité sur les autres usagers l'abordant quel que soit le classement de la route qu'ils s'apprêtent à quitter.

- **Article R43**

Décret n°69-150 du 5 février 1969

Tout usager doit, sauf en cas de nécessité absolue, emprunter exclusivement les chaussées, voies, bandes, pistes, trottoirs ou accotements affectés à la circulation des usagers de sa catégorie.

- **Article R189**

Les conducteurs de cyclomoteurs ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée, ni les cyclistes rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ces derniers doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent et notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Il est interdit aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule. Les cyclistes qui circulent avec un side-car ou une remorque, ainsi que les conducteurs de tricycles ou de quadricycles doivent se mettre en file simple.

- **Article R190**

Décret n°72-541 du 30 juin 1972, modifié par l'article 2 du décret n°85-967 du 10 septembre 1985

Les cyclistes doivent emprunter les bandes et les pistes cyclables. Les cyclomotoristes doivent également emprunter les bandes et les pistes cyclables lorsqu'une signalisation appropriée les y

Circulaire n° 2002-229 du 25 octobre 2002

(Jeunesse, Education nationale et Recherche : bureau DESCO A1)

Texte adressé aux rectrices et recteurs d'académie, aux inspectrices et inspecteurs d'académie, directrices et directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, aux inspectrices et inspecteurs chargés des circonscriptions du premier degré et aux directrices et directeurs d'école.

Mise en œuvre d'une attestation de première éducation à la route dans les écoles maternelles et élémentaires.

NOR : MENE0202499C

En 2001, 120 000 accidents corporels ont tué près de 8 000 personnes sur les routes de France. La population jeune est particulièrement touchée par l'insécurité routière. Ainsi, chaque année, les accidents de la circulation sont la cause de près du quart des décès chez les 5-14 ans et de près d'un décès sur deux chez les 15-19 ans. Dès l'âge de 10 ans, les accidents de la route sont la première cause de mortalité des enfants. Parmi les tués de cet âge, la moitié le sont en tant que passagers de véhicule, un quart en tant que piétons, un quart en tant qu'usagers de deux roues.

Renforcer l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire

Le nombre des enfants tués chaque année fait apparaître un pic sensible à l'âge de 3 ans, de 7 ans et de 11 ans, ce qui correspond à trois périodes du développement au cours desquelles les enfants acquièrent une nouvelle forme d'autonomie mais aussi se montrent réceptifs à l'apprentissage de comportements adaptés.

Avant 5 ans, le risque en tant que piéton reste faible. En revanche, il est très élevé en tant que passager d'automobile. Former très tôt les enfants aux risques routiers permet aussi d'attirer l'attention des parents sur ces questions. Découvrir dès le plus jeune âge que la route n'est pas « à prendre » mais à partager, c'est acquérir des comportements qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de prendre en compte les autres usagers de la route. Le principe d'une éducation précoce, continue et générale, a été adopté dans l'ensemble des pays européens.

Dans ce contexte, le Comité interministériel à la sécurité routière du 25 octobre 2000, tenu sous la présidence du Premier ministre, a décidé la mise en place d'un continuum éducatif. Pour compléter le dispositif des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), passées en classe de cinquième et en classe de troisième, il est créé une *attestation de première éducation à la route (APER)* délivrée à l'issue de la scolarité primaire. L'APER validera l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et la connaissance de leur justification.

La mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière

L'article L.312-13 du code de l'éducation énonce l'obligation de l'éducation routière dans les programmes d'enseignement. Le décret interministériel n° 93-204 relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière et à la délivrance du brevet de sécurité routière précise que « *cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements d'enseignement public et d'enseignement privé sous contrat. Il a un caractère transdisciplinaire* ».

Si l'éducation à la route ne constitue pas un champ disciplinaire particulier, elle doit cependant faire l'objet d'un traitement spécifique du cycle 1 au cycle 3 à travers les différents domaines d'activités ou les différentes disciplines de l'école.

Les programmes de l'école primaire, qui entrent en application à la rentrée 2002 pour la première année de chaque cycle, sont le cadre de référence de cette première éducation à la route. Ils déterminent les contenus et les compétences sur lesquels prendre appui pour mener à bien cette éducation. Objet transversal par excellence, elle s'inscrit naturellement dans le cadre d'exercice de la polyvalence des maîtres et se construit sous leur responsabilité à travers une programmation rigoureuse du cycle 1 au cycle 3.

Cette éducation à la route se poursuit au collège, elle est complétée par la préparation des attestations scolaires de sécurité routière passées en classe de 5ème et de 3ème.

C'est dans ce contexte que les enseignants, seuls responsables des activités pédagogiques, peuvent, ponctuellement, faire appel sous la responsabilité du directeur et dans le cadre du projet pédagogique de l'école, à des intervenants extérieurs qualifiés.

Les objectifs d'une éducation à la sécurité routière à l'école primaire

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves de l'école maternelle et de l'école élémentaire relève de plusieurs registres d'objectifs : des objectifs de l'ordre des savoirs (connaître des règles de circulation, de sécurité...), des objectifs de l'ordre des savoir-faire qui supposent la mise en œuvre d'opérations cognitives de haut niveau (anticiper, traiter l'information, mener en parallèle plusieurs actions...) et des objectifs de l'ordre des comportements (être respectueux des autres usagers, ...).

Une progression, du cycle 1 au cycle 3, inscrit ces objectifs dans des situations de plus en plus complexes, organisées en six rubriques :

- se déplacer, accompagné, seul ou à plusieurs, dans des espaces identifiés, de plus en plus variés : trottoir, chaussée, environnement familier ou inconnu, en tenant compte des contraintes de l'espace, des dangers et des autres usagers ;
- agir en tant que passager d'un véhicule pour préserver sa vie et celle des autres ;
- conduire un engin adapté et bien entretenu dans des espaces appropriés, en maîtrisant sa conduite, en tenant compte des autres, dans le respect des règles du code de la route ;
- connaître, choisir et utiliser les éléments de protection ;
- comprendre et respecter les règles du code de la route ;
- mettre en œuvre des règles élémentaires de premiers secours (se protéger et protéger, donner l'alerte, porter secours).

L'éducation à la sécurité routière intègre ces différentes composantes en un tout indissociable qui fonde un comportement adapté à la diversité des contextes rencontrés par l'utilisateur, dans le respect des règles du code de la route.

L'attestation de première éducation à la route (APER)

Deux documents à l'intention des équipes pédagogiques leur permettront d'organiser la mise en œuvre de l'attestation de première éducation à la route.

- Une grille d'évaluation intitulée « attestation de première éducation à la route » récapitule sous une forme synthétique les savoirs et les savoir-faire énoncés dans le document pédagogique. Pour chaque usage de la route - piéton, passager, rouleur - les objectifs de formation, les savoirs et les savoir-faire sont repris à la première personne. La colonne de droite signale dans quel cycle ceux-ci sont travaillés, évalués puis validés par l'élève et le maître. Si une case est hachurée, les savoirs et les savoir-faire considérés ne sont pas du niveau du cycle.

La page comportant cette grille d'évaluation est intégrée dans le livret scolaire de l'élève.

L'attestation de première éducation à la route est attribuée par le conseil des maîtres de cycle 3 au vu des résultats de l'élève récapitulés sur cette grille. La décision prise ne peut être positive que si tous les savoirs et savoir-faire exigibles aux cycles 1 et 2 ont été acquis et si ceux exigibles au cycle 3 sont, au moins, en cours d'acquisition.

Cette décision figure en bas de page de l'attestation de première éducation à la route ; elle est contresignée par la directrice ou le directeur de l'école qui la transmettra, avec le dossier d'entrée en 6ème, au collège d'affectation de l'élève, afin de permettre la poursuite du travail engagé.

- Le document pédagogique « attestation de première éducation à la route » est un tableau structuré en trois parties correspondant à chacun des trois cycles de l'école primaire. On envisage successivement la situation du piéton, celle du passager, puis celle du rouleur (utilisateur de rollers, patins à roulettes, planches à roulettes, trottinettes, vélos...). Les objectifs de formation précisent les acquisitions visées selon une progression du cycle 1 au cycle 3. Des indications sont données pour aider les équipes pédagogiques à organiser la formation des élèves dans ce domaine (définition de savoirs et savoir-faire opérationnels, suggestions de situations pédagogiques) ; les références aux programmes indiquent les champs de contenus ou de compétences sur lesquels prendre appui. Cette mise en cohérence est facilitée par une annexe qui répertorie, pour chaque cycle, les extraits des programmes de l'école primaire qui permettent de travailler la sécurité routière.

L'éducation à la route, pour prendre tout son sens, ne saurait concerner le seul espace scolaire. Elle suppose *une sensibilisation de la communauté éducative tout entière* aux finalités qu'elle poursuit. Le conseil d'école constitue un lieu privilégié pour cette sensibilisation et cette réflexion collectives qui peuvent également trouver leur place dans des réunions spécifiquement dédiées à ce thème. Ce sont bien tous les parents qu'il convient d'associer à l'utilisation de l'outil « attestation de première éducation à la route » : l'enjeu est en effet, qu'au-delà de la seule validation scolaire, l'élève soit à même d'avoir des comportements adaptés dans l'ensemble des situations de la vie quotidienne. C'est en effet la convergence des pratiques scolaires et familiales qui pourra conforter la lutte contre l'insécurité routière.

Diverses ressources sont accessibles pour faciliter la mise en œuvre de cette éducation à la sécurité routière :

- un réseau de correspondants académiques et départementaux « sécurité » apporte localement une aide aux maîtres ; leurs coordonnées sont disponibles auprès des recteurs ou des inspections académiques ;

- des documents pédagogiques réalisés ces dernières années sont mis à disposition des enseignants sur le site internet « Éducation à la sécurité » ainsi que des informations pratiques telles que les coordonnées des correspondants « sécurité », une liste des partenaires institutionnels et associatifs œuvrant dans ce domaine...

D'ores et déjà accessible à l'adresse suivante : <http://www.educnet.education.fr/securite/index.htm>, il le sera prochainement sur : <http://www.eduscol.education.fr>

La circulaire n° 87-287 du 25 septembre 1987 est progressivement *abrogée* conformément au calendrier d'entrée en vigueur des programmes d'enseignement de l'école primaire (arrêté du 25 janvier 2002).

(BO n° 40 du 31 octobre 2002.)

Annexes

Voir BO n° 40 du 31 octobre 2002, p. VIII.