- Les oubliés de la circulation
- La perception de l'enfant
- La représentation de l'enfant
- L'accident
- Un objectif : 30km/h
- Etude de cas

PHOTO : ANNE FAURE

L'enfant et la rue

PHOTO : ANTOINE, LOUISE ET JACQUES ROBIN

Cette fiche a pour objet de décrire les spécificités des déplacements de l'enfant dans la rue. Son but est de sensibiliser les parents, les éducateurs, mais aussi les conducteurs de véhicules et les aménageurs, à ces données essentielles, pour que chacun à son niveau puisse agir/réagir avec pertinence. L'accidentologie routière touche encore trop souvent les enfants, or ce fait n'est pas une fatalité.

Cette première partie est complétée par un exemple de démarche en faveur d'une mobilité plus sûre et plus agréable aux abords de plusieurs établissements scolaires parisiens.

Introduction : « Les oubliés de la circulation »

L'espace public a de multiples fonctions (promenade, travail, jeu, déplacement) mais dans la majorité des lieux ce sont bien les déplacements motorisés qui prennent le dessus. Cette situation entrave en particulier le développement physique et social des enfants[1] et menace leur santé[2]. Dans la ville où les voitures occupent la majorité de l'espace public, les piétons doivent particulièrement être vigilants à leur sécurité. Cette attention nécessite que nos sens soient habitués aux dangers de la circulation en milieu urbain. Regarder, écouter, réagir pour percevoir les dangers s'apprend. Personnes âgées, personnes à mobilité réduite et enfants sont les piétons les plus vulnérables. Alors que le code de la route vient d'adopter le principe de prudence pour qu'ils soient mieux protégés, il s'agit donc de porter une attention toute particulière à ces publics pour que cette mesure soit effectivement respectée.

La rue a été transformée en route et le code de la route s'est imposé. Aujourd'hui, le « code de la rue » propose des mesures d'apaisement de la circulation en ville et intéresse de plus en plus de citadins désireux de retrouver des espaces publics conviviaux et sécurisés permettant aux enfants de se déplacer de façon plus autonome.

La circulation est conçue par et pour les adultes. Leur ouïe et leur regard sont sollicités par les flux motorisés et souvent ils ne prennent pas en compte avec suffisamment d'attention les « oubliés de la circulation » que sont les personnes vulnérables dont les enfants. Si, dès 3 ans, les enfants doivent apprendre à observer et s'il est important de leur expliquer le fonctionnement de la « rue » pour qu'ils conquièrent peu à peu leur autonomie dans la plus grande sécurité possible, il convient, avant tout, que les automobilistes soient sensibilisés à la sécurité des enfants dans la rue afin qu'ils changent leurs points de vue et leurs pratiques de conduite.

contact
Rue de l'Avenir
34, rue de l'Eglise
75015 Paris
Tél./Fax : 01 45 57 12 20
www.ruedelavenir.com
infosrda@ruedelavenir.com

Septembre 2013

PHOTO : ANNE FAURE

PHOTO : ANTOINE, LOUISE ET JACQUES ROBIN

PHOTO : ANTOINE, LOUISE ET JACQUES ROBIN

L'enfant n'est pas un adulte en miniature

Les enfants n'ont pas la même perception de la rue que les adultes du fait de leur taille, du développement de leurs sens, mais aussi de leurs préoccupations et besoins.

Le jeu

La rue est quelquefois utilisée comme un terrain de jeu par les enfants qui seront alors moins attentifs à la circulation. De leur côté, les automobilistes ne pensent pas l'espace public de la même façon.

Le stress

La rue peut être une source de stress pour les enfants. Ils n'ont pas les mêmes capacités d'adaptation que leurs aînés lorsqu'ils sont préoccupés ou lorsqu'un évènement inattendu survient comme le surgissement d'une voiture ou un véhicule en recul[3].
Lorsqu'ils sont accompagnés et dans un environnement familier, les enfants ont tendance à baisser leur vigilance et à être moins attentifs aux dangers de la rue.

La perception de l'enfant

Les recherches actuelles sur l'éducation routière en sciences cognitives ont montré que la tâche de traversée piétonne est complexe et nécessite les compétences suivantes :

- choisir le bon endroit,
- analyser la situation routière,
- estimer les espaces entre les véhicules ainsi que la vitesse,
- anticiper le comportement des conducteurs.

La vision

Le champ de vision des enfants est réduit de fait de leur petite taille. En comparaison avec un adulte, qui a un champ de vision de 180°, un enfant mesurant un mètre a un champ de vision d'environ 70°.

Ainsi, les enfants voient essentiellement droit devant eux et de nombreux obstacles obstruent leur champ de vision. Ils ne voient pas au-dessus des voitures et sont invisibles des automobilistes.

Les enfants confondent souvent « voir » et « être vu » ainsi que taille et éloignement (une voiture peut leur sembler plus éloignée qu'un camion alors que ce n'est pas le cas).

L'audition

Les enfants ont une bonne ouïe mais ont parfois du mal à déterminer la provenance d'un son. De plus, lorsque l'intensité du trafic est forte, le bruit urbain augmente et peut nuire à la concentration des enfants. Ils ne peuvent réagir qu'à un seul bruit à la fois et sélectionnent toujours celui qui est important pour eux (appel d'un camarade, bruit de jeu, musique, aboiement d'un chien, etc.).

La représentation de l'enfant

Les fausses images

Pour les enfants, la rue ne représente pas forcément un lieu hostile et réservé à la circulation. Il peut également s'agir pour eux d'un espace de jeu, ce qui n'est pas le cas (sauf dans les zones aménagées à cet effet).
Les enfants ont tendance à penser que les passages piétons sont des endroits sécurisés où ils n'ont pas à être attentifs.

La mort

Les enfants les plus jeunes ne se représentent pas la mort et n'ont pas vraiment la notion du danger. Ils ont bien plus peur de se faire « gronder » par les adultes que de mourir. Contrairement aux adultes, les enfants ne sont pas capables d'anticiper les conséquences d'un accident.

Distance d'arrêt

Selon la vitesse, les voitures mettent plus ou moins de temps à s'arrêter. Ce temps comprend le temps de réaction qu'il faut au conducteur pour commencer à freiner et la distance de freinage. A 50 km/h, la distance totale d'arrêt est de 28 mètres et à 30 km/h de 13 mètres, dans les meilleures conditions du temps de réaction et par chaussée sèche (par chaussée mouillée, il faut doubler la distance de freinage). Les enfants ne sont pas conscients de cette distance nécessaire aux voitures pour se stopper. Il est donc important d'enseigner aux enfants à prendre conscience de cette distance.

Stationnement dangereux

Certains types de stationnement « sauvages » tels que ceux sur les passages piétons, sur les trottoirs, en double file, même pour une courte durée, sont un danger important pour la sécurité des piétons en général. Cependant, les conséquences sont aggravées pour les enfants puisque, pour des raisons de compréhension, ils éprouvent d'importantes difficultés pour faire le choix de la meilleure solution avant et pendant le contournement de l'obstacle. Les enfants sont perturbés dans leur trajet et donc plus vulnérables.

L'accident

Où ?

La majorité des accidents se produit sur le trajet domicile-école, lorsque les enfants sont isolés au milieu de la circulation où les automobilistes ne sont pas forcément vigilants à la présence des plus petits. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'accident arrive rarement devant l'école à la sortie des classes où la foule formée par les enfants et les parents est parfaitement visible, et incite naturellement les automobilistes à être attentifs. Néanmoins, il a été constaté que les accidents surviennent aussi en présence d'adultes.

Quand ?

Statistiquement, il y a autant d'accidents en période scolaire qu'en période extra-scolaire. Les accidents se produisent aussi le mercredi et pendant les vacances.

Heures critiques : fin de matinée et fin d'après-midi (16h-18h).

En 2011, les 0-14 ans représentent 3% des personnes tuées lors d'un accident de la circulation.

Statistiques

Depuis 10 ans, le nombre d'enfants victimes d'accidents a baissé mais reste néanmoins préoccupant. En 2011, les chiffres sont les suivants :

	Tous usagers				Dont piétons			
	Tués	Hospitalisés	Blessés légers	Tous	Tués	Hospitalisés	Blessés légers	Tous
0 - 4 ans	40	348	931	1279	9	162	349	511
5 - 9 ans	37	587	1 217	1 804	11	316	595	911
10 - 14 ans	51	1 079	1 946	3 025	10	450	811	1 261
15 - 18 ans	370	4 087	6 350	10 437	29	410	731	1 141

Source : ONISR-Fichier national des accidents corporels

Références

1 « Des espaces de vie pour les enfants » - Zurich Institut pour l'enfant - Marie-Meierhofer (M. Hüttenmoser et D. Degen-Zimmermann, 1995)

2 « Les effets des transports sur la santé des enfants » - Programme Paneuropéen Transports Santé Environnement (2004)

3 « Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion sur l'éducation routière » (M. Granié, 2010).

« Villes d'enfants, villes d'avenir » - Commission européenne DG Environnement 2002
www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2013/06/kids_on_the_move_frvilles-avenir.pdf

« La sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires »
Fiche Certu N°22 Août 2010
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2013/06/securite_etab_scolaire_cle79a1e1.pdf

Institut national pour la sécurité des enfants
www.institutsecuriteenfant.org/Ariaspellabo.

En conclusion

Jusqu'à 10-12 ans, un enfant est pratiquement incapable de se débrouiller seul dans la circulation.
En effet il n'a :

- ni le sens du danger,
- ni les réflexes,
- ni les capacités sensorielles,
- ni les facultés de raisonnement d'un adulte.

Il est donc primordial de prévenir les dangers en informant aussi bien les enfants que les conducteurs à être plus attentifs à l'environnement qui les entoure dans leurs déplacements.

Ce travail indispensable doit être complété par une mesure essentielle et de bon sens pour la sécurité des personnes vulnérables : l'adoption en milieu urbain, comme proposé par le parlement européen et désormais mis en place dans plusieurs villes en France, d'une limitation de la vitesse à 30km/h, le 50 km/h devenant l'exception.

La Rue de l'Avenir remercie Colette Olivero, instigatrice de « REAGIR-L'Enfant et la Rue », et Jacques Robin, Président de l'Institut pour la sécurité des enfants, d'avoir donné leur accord pour une large reprise du texte de leur brochure « L'enfant et la rue », et d'avoir bien voulu collaborer à la mise au point de cette nouvelle version.

Etude de cas : Un plan de mobilité pour le quartier Pasteur-Falguière - (Paris 15ème)

Le contexte

Fin 2011, des représentants des parents d'élèves des écoles maternelle Maillol et élémentaire, situées au 11, rue Vigée Lebrun dans le 15ème arrondissement à Paris, ont initié une réflexion sur la mobilité des élèves dans le quartier Pasteur/Falguière.

En matière de mobilité et de sécurité aux abords des écoles, il y a tant à faire ! Le point de vue de l'enfant est trop souvent oublié. Quelle perception de la rue peut bien avoir un enfant ? Les recherches en la matière nous prouvent que l'enfant n'est pas un adulte en miniature.

Le contexte parisien, d'une très forte densité, aussi bien des habitants que des équipements (écoles, crèches, centres d'animation, conservatoire, gymnase, etc.), nous oblige à (re)penser cette mobilité des enfants. Un projet de pédibus peut être une entrée pour contacter les parents. Une autre solution est de travailler avec les adultes présents dans la sphère éducative pour évoquer le point de vue des enfants et leur appréhension bien particulière de l'espace urbain.

L'objectif est bien de repérer, avec les enfants et les parents, les dysfonctionnements qu'ils rencontrent sur le chemin de l'école.

Partant du constat des difficultés matinales de circulation dans le quartier, du sentiment d'insécurité dans les déplacements avec des petits-enfants à pied et parfois en poussettes, et du non respect des trottoirs et zones piétonnes, une mobilisation des parents et des équipes pédagogiques a eu lieu sur ce sujet au cours de l'année scolaire 2011/2012.

Raphaëlle Bergerot, parent d'élèves, a été à l'initiative des actions menées et en a assuré le pilotage. L'association Rue de l'Avenir est rapidement venue en soutien, dès janvier 2012.

Les établissements scolaires publics concernés :

- 3 écoles maternelles (Maillol 133 élèves, Alleray 131 élèves, Procession 156 élèves), soit un total de 420 élèves.
- 2 écoles élémentaires (situées au 11 et 17 rue Vigée Lebrun), soit environ 600 élèves.

Le secteur présente une forte densité d'enfants avec plus de 1000 élèves concernés, auxquels il faut ajouter les enfants allant en crèches et les élèves des écoles privées.

Les objectifs poursuivis

1. Initier une réflexion sur la question de la mobilité des enfants dans le quartier

2. Sensibilisation des enfants à la rue

3. Sensibilisation/information/implication des différents acteurs :
- enfants,
- parents,
- enseignants/équipe éducative,
- animateurs/surveillants,
- points école.

4. Fluidifier et sécuriser les aménagements
- sécurisation/aménagement des abords des écoles, des cheminements vers les écoles,
- pertinence de deux zones de rencontre,
- pertinence d'une zone à 30 km/h.

5. Mise en place d'un Pédibus et démarche écomobilité.

Les étapes

Rencontres et présentation de la démarche

En janvier 2012, rencontre de la Mairie centrale et d'arrondissement (cabinet et services : affaires scolaires, voirie et déplacements).

Présentation aux chefs d'établissements et à 3 conseils d'école en octobre 2012 ;

- Présentation aux parents pendant la « Crèpe party » en février 2013 ;
- Sensibilisation des enfants à leur sécurité (flyers et brassards).

Recueil de données

- Répartition des familles sur le secteur (carte scolaire) ;
- Marches exploratoires avec plusieurs familles sur des trajets différents ;
- Marche exploratoire globale avec les techniciens ;
- Questionnaire enfants et parents (questionnaire Maillol);
- Récapitulatif des constatations.

Documents de synthèse / communication

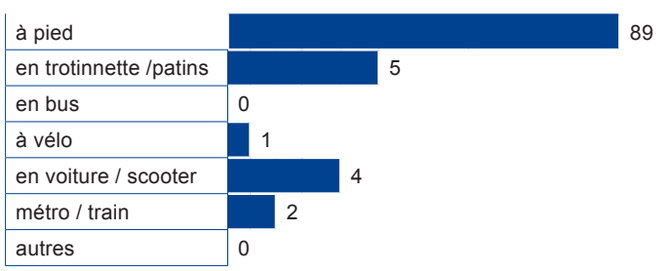
- Rapport ;
- PowerPoint ;
- Articles.

Semaine de la mobilité - 22 septembre 2012 - Parvis de l'hôtel de ville de Paris

Questionnaire Maillol « Sur le chemin de l'école » : Exemples de traitement des résultats

Quelle est ta classe ?

Comment viens-tu à l'école ?



Questionnaire Maillol « Sur le chemin de l'école »

Semaine de la Mobilité : du 11 au 15 février 2013

Chers parents,
L'association Rue de l'Avenir, l'école, la Ville de Paris et les parents d'élèves souhaitent faire des propositions pour améliorer la sécurité des enfants piétons sur le chemin de l'école.
La première étape consiste à déterminer les endroits dangereux, du point de vue des parents, grâce à ce questionnaire. Nous vous remercions de le remplir puis de le remettre à l'enseignant(e) de votre enfant avant le Mercredi 13 février 2013.
Votre collaboration nous est indispensable et nous vous en remercions. Vos enfants réaliseront également un travail en classe sur leur chemin de l'école, dont les données compléteront celles du questionnaire des parents. L'analyse des résultats sera communiquée lors de la Crêpe Party du samedi16 février.

Votre enfant :

Nom de l'enfant :
Prénom de l'enfant :
Age de l'enfant :
Classe :
Votre adresse :

Comment votre enfant se rend-il à l'école le plus souvent ?

□ à pied (durée du trajet : ..... minutes)
□ à vélo,
□ en trottinette/patins,
□ en poussette,
□ en bus,
□ en voiture, en scooter,

Questionnaire enfant

(à remplir avec l'aide d'un adulte)

As-tu des frères ou soeurs ?

□ en maternelle, à quelle école ?
□ en élémentaire,
□ au collège,
□ autre (préciser)

Comment préfères-tu aller à l'école ?

□ à pied,
□ en trottinette,
□ en poussette,
□ en bus,
□ en voiture,
□ en scooter,
□ autres, (préciser)

Sur ton chemin, as-tu noté des choses dangereuses?

Par exemple :
□ le trottoir est trop étroit pour marcher et se croiser,
□ il n'y a pas de potelets pour empêcher les voitures de stationner sur le trottoir.
□ il y a des obstacles sur le trottoir qui gênent mon parcours vers l'école : poteaux, lampadaire, mobilier, cabine téléphonique, panneau publicitaire, étalage de boutique, abribus.
□ une voiture, une moto ou un scooter est garé sur le trottoir,
□ une voiture, une moto ou un scooter est garé devant le passage piéton, ce qui nous gêne pour traverser correctement.
□ une poubelle est restée sur le trottoir, elle gêne le passage,
□ une moto ou un scooter roule sur le même trottoir que moi,
□ à ce carrefour à feux, lorsque je traverse, quand le bonhomme vert s'est allumé, une voiture ou un camion qui tourne ne me laisse pas passer.
□ une voiture garée devant le passage piéton, qui empêche de voir arriver les autres voitures et me cache à la vue des conducteurs.
□ quand je m'apprête à traverser, les conducteurs ne me voient pas bien car il y a quelque chose sur le trottoir trop près de la chaussée qui me cache (bac à fleurs ou arbuste ou panneau de publicité ou barrière trop serrée).
□ le passage piéton trop long (rue trop large) n'a pas de refuge central.
□ le passage piéton est trop loin de l'endroit où je veux traverser, m'obligeant à faire un trop long détour.
□ il y a des travaux sur le trottoir qui nous obligent à descendre sur la chaussée ou à traverser de l'autre côté.

Sur le plan de ton quartier :

(Un plan était joint au questionnaire)

Tracez en bleu le trajet maison-école de votre enfant.
Entourez en rouge le ou les endroits les plus dangereux.

Les résulats

Des pistes de travail à court terme (élargissement de trottoirs, traversées piétonnes, arrêt de bus, durée des feux, fermetures des aires piétonnes, etc.) et un projet à plus long terme, à savoir deux zones de rencontre et une zone 30, ont été identifiés.

En classe, les élèves ont participé au dépouillement des questionnaires par l'enseignant. Ils ont pu visualiser les endroits de leur quartier jugés dangereux par eux et leurs camarades. Une journée sur le thème de la sécurité routière a été organisée avec l'intervention de la «Prévention routière».

L'association Rue de l'Avenir remercie Raphaëlle Bergerot, parent d'élèves, pour son soutien et la réalisation de la synthèse de cette étude de cas.