

L'enfant dans la circulation

Jacques ROBIN



L'enfant dans son environnement de déplacement

Contenu du document

- Les limites physiques et psychologiques de l'enfant
- Les divers modes de déplacement des enfants
- Les gênes et les dangers dans les déplacements des enfants
- Le quartier scolaire
- La traversée de la rue
- Le rôle des parents
- L'enfant à vélo
- L'éducation des enfants à la sécurité routière : la méthode Recta Versa

L'enfant dans son environnement de déplacement



Il y a 2000 ans - Pompéi



Maintenant

Les limites physiques et psychologiques de l'enfant



Camille

La vision de l'enfant

- Il lui faut plusieurs secondes pour savoir si la voiture roule ou est arrêtée et a fortiori pour évaluer la vitesse
- Une petite voiture proche lui semble moins redoutable qu'un camion loin



La vision de l'enfant

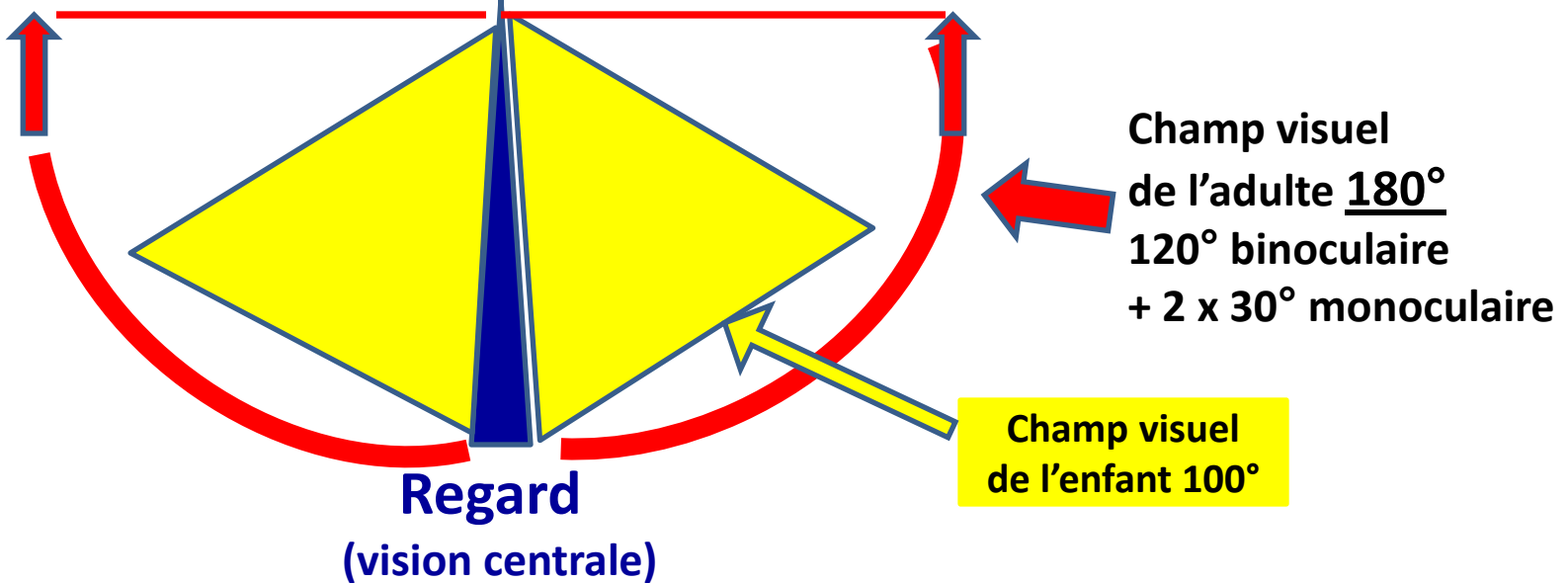
Il confond voir et être vu





La vision de l'enfant

Son champ visuel est réduit et ceci d'autant qu'il est plus jeune.



Il ne pense qu'à une chose à la fois et peut difficilement faire la synthèse globale de plusieurs données.





Le panurgisme

Un enfant imite les adultes ou les plus grands, sans vérifier lui-même, et il traverse parfois quelques mètres après, lorsque les conditions ont changées



Se donner la main : une fausse assurance

Les journaux regorgent d'articles commentant l'accident de 2 fillettes renversées en traversant : elle se donnent la main et chacune croit que l'autre a bien vérifié l'éloignement suffisant des voitures



Les modes de déplacement des enfants



Les raisons des déplacements des enfants (1)



L'école

Les loisirs et les activités sportives

Les raisons des déplacements des enfants (2)



La découverte et l'extension progressive de son environnement géographique

Les inconvénients des déplacements domicile-école en voiture



Les enfants habitent généralement à moins d'1 km de leur établissement scolaire et pourtant 2 enfants sur 3 vont à l'école en voiture.

Conséquences :

- dangers dus à la circulation et au stationnement devant l'école
- l'enfant est privé d'une activité physique bénéfique
- l'enfant est privé de contacts spontanés avec les autres enfants

Les avantages des déplacements domicile-école à pied (1)

- Permettre aux enfants de pratiquer une activité physique quotidienne
(L'organisation mondiale de la santé recommande de marcher 30 minutes par jour)
- Améliorer la santé physique et lutter contre l'obésité précoce.
- Améliorer l'attention en classe



Les avantages des déplacements domicile-école à pied (2)

Développer la socialisation des enfants



Les avantages des déplacements domicile-école à pied (3)

Développer l'apprentissage de la rue, du code.



Le plan de déplacement domicile-école

Plusieurs villes, comme le Grand-Lyon, ont adopté un « plan de Déplacement Domicile-École » qui vise à remplacer l'usage de la voiture individuelle pour les trajets domicile-école des enfants et de leurs parents, par des modes de transports doux non polluants, comme la marche, le vélo, les transports en commun.

Concertation nécessaire pour l'organisation : parents, enfants, enseignants, municipalité

Le support essentiel de ce plan est la mise en place de Pédibus ou d'autobus cycliste.

Le pédibus



Le pédibus

Le pédibus (aussi appelé « Car à patte ») est adopté par beaucoup de villes en France ou à l'étranger.

Le Pédibus est un mode d'accompagnement collectif des enfants, à pied, entre les domiciles et l'école, la "conduite" des enfants est assurée par des parents bénévoles.

Comme un bus, il suit un tracé défini, comporte des arrêts visibles et des panneaux, et la "caravane" d'enfants marcheurs passe à des horaires fixes.

*(Pordic – Côtes d'Armor –
Les 2 personnages sont
des « Troubadour »
présents ce jour là)*



Le pédibus



Le pédibus : exemple d'arrêt signalé



Exemple : le Pédibus de Lausanne :

panneau en bord de rue



Aggrandissement
diapo suivante

PEDIIBUS « Des Busières »
ÉCOLE DE MONTROSE
Détachement de Lausanne 2
Le Pédibus est un accompagnement des enfants à l'école,
par des bénévoles, avec le soutien parrainé par le lieu
de destination des enfants.
Venez le rejoindre ?
Merci de prendre contact avec
Monique Corboz, coordinatrice des Pédibus de Montrose, tél. 021 912 51 94

Le pédibus à Lausanne

ECOLE DE MONTRIOND

Le matin

Aller

Devant le panneau Pédibus,

Pédibus

Départ à : 8h15 pour les enfantines et les primaires

L'après-midi

Aller

Devant le panneau Pédibus,

Pédibus

Départ à : 13h45 pour les enfantines et les primaires

Qu'est-ce-que le Pédibus ?

*Le Pédibus est un accompagnement des enfants à l'école,
qui fonctionne sur le même principe que le bus,
mais qui se fait à pied.*

Pour plus d'information :

Ville de Lausanne
Place Chauderon 9
1003 LAUSANNE

Tél. 021/315 68 30

Email catherine.zaccaria@lausanne.ch

Pour l'école de MONTRIOND :

Vous adresser à :

**Mme Monique Corbaz, coordinatrice des Pédibus de Montriond,
Ch. des Fleurettes 9, 1007 LAUSANNE Tél. 021/ 616 92 94**

Le pédibus :

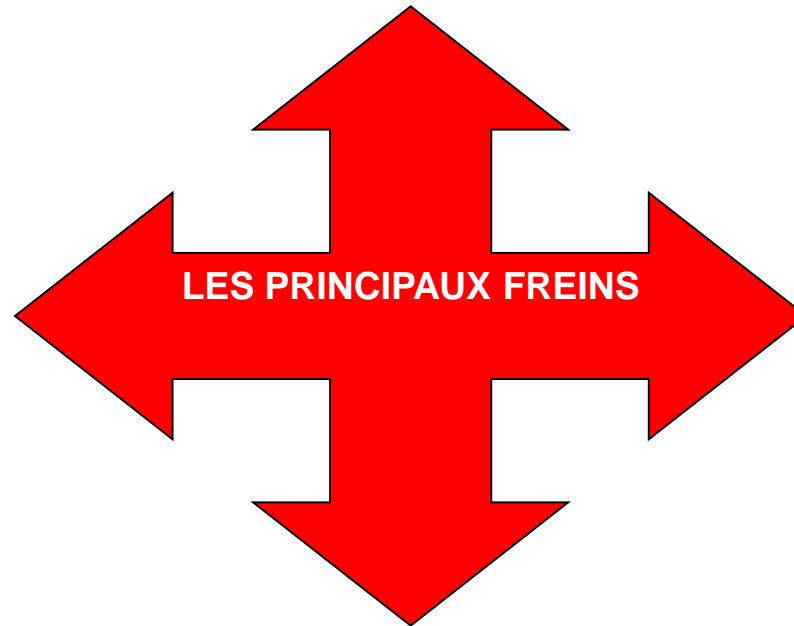
les phases de mise en place pour réussir

- Observer,
- sensibiliser les parents et les enseignants
- Réfléchir et enquêter
- Choisir les lignes de ramassage
- Définir le projet
- Charte à signer (parents, enfants, accompagnateurs)
- Tester,
- Organiser concrètement
- poser des panneaux d'arrêt
- Lancer en septembre ou au printemps.

Quatre freins principaux au pédibus

L'absence de soutien de l'école et
des enseignants

Le manque
d'investissement
de la Mairie



Le départ du porteur
de projet

Le manque de parents volontaires

(Diapo ADEME)

Qui peut être le porteur ou l'initiateur d'un tel « plan de déplacement vers l'école » ?

Un parent d'élève, un directeur d'école, un professeur, un inspecteur de circonscription, une association de parents, de quartier, de protection de l'environnement et la municipalité elle-même (élus, techniciens).

(extrait du site de l'ADEME)

Le vélobus (ou vélibus)

Le vélobus est basé rigoureusement sur les mêmes principes que le pédibus



**Favoriser les déplacements piétons et vélos
en ouvrant ou créant des cheminements dédiés
pour raccourcir les trajets et éviter les axes trop fortement circulés**



Favoriser les déplacements piétons et vélos en ouvrant ou créant des cheminements dédiés

pour raccourcir les trajets et éviter les axes trop fortement circulés

Ici en pleine ville, un passage piétonnier-cycliste a été ouvert en faisant l'acquisition d'une bande de terrain (2 m) à l'amiable dans un jardin (*Malestroit*)



Au niveau national

Les orientations légales en faveur des circulations douces rejoignent les préoccupations précédentes

Au niveau national, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, décembre 1996) a imposé l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

LAURE préconise une réduction de l'utilisation de la voiture particulière en faveur d'un report vers d'autres modes moins polluants : transports collectifs, circulations douces (vélo, marche).

Au niveau mondial

La journée « Marchons vers l'école » « Walk to school »

"Marchons Vers l'Ecole" est une action de promotion des déplacements alternatifs et des modes doux pour les trajets domicile - école. Une journée mondiale a été créée en l'an 2000. Elle se tient chaque début du mois d'octobre.



Au niveau européen

Le projet BAMBINI est un projet du programme Énergie Intelligente pour l'Europe de la Commission européenne.





Le projet BAMBINI vise à agir sur l'environnement proche des enfants (jouets, crèches, voirie...) pour créer une image positive des modes alternatifs et de fait favoriser leur utilisation.

- ♣ Créer et Jouets Livres mettant l'accent sur la mobilité douce
- ♣ Motiver les enfants et parents de écoles maternellesbvd'utiliser des moyens de transport alternatifs
- ♣ Initier la modération du trafic : les zones de rencontre et les rues des enfants



En France, l'ARENE (IdF), partenaire de l'opération Bambini milite pour le développement des zones de rencontre et des rues pour enfants.



Dans les rues d'une zone de rencontre, les piétons sont totalement prioritaires. Les voitures peuvent accéder mais à moins de 20 km/h, les places de stationnement sont matérialisées. Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens.

rues pour enfants →

En zone de rencontre, beaucoup de dangers encourus par les enfants sont réglés





Rue pour enfants

Une rue pour enfant, c'est une rue qui encourage et favorise le jeu des enfants, l'exercice physique et leur déplacement à pied et à vélo...

D'après les exemples européens, elle est en général une rue au sein de zone de rencontre ou zone 30, fermée de manière temporaire ou permanente (sauf riverains à une vitesse au pas) pour accueillir des animations à destination des enfants. Des ballons en mousse sont utilisés par les enfants

L'instauration d'une rue pour enfant est du pouvoir de circulation du maire



Les gênes et les dangers dans les déplacements des enfants



L'enfant, plus que tout autre a besoin du trottoir sur les rues circulées (à 30 ou à 50 Km/h)



Le monde à l'envers

Priorité est donnée pour les PV à ce qui facilite la circulation des voitures mais pas pour ce qui facilite ou sécurise les piétons.

Ici les automobilistes savent que la police verbalisera prioritairement la gêne aux voitures (ligne jaune) et pas la gêne aux piétons, qui n'est JAMAIS verbalisée (article 417-10 du code de la route : le stationnement sur trottoir est « gênant » contravention de 2^{ème} classe)



L'accaparement illégal des trottoirs

Même quand rien n'interdit de stationner sur la rue, on enfreint la loi en stationnant sur le trottoir.

Les voitures +les fleurs ne laissent rien à certains endroits



L'accaparement légal des trottoirs

Les contre-allées envahies par le stationnement
ET l'accès au stationnement



Bd Beaumarchais Paris

L'accaparement légal + illégal des trottoirs

Le « 1,40 m » minimum consenti par l'aménageur est grignoté par crainte qu'on érafle sa belle voiture

(noter que la crainte a même conduit à bien replier le rétroviseur)



Ça s'est passé près de chez vous



Le poteau électrique prend la place déjà très réduite,
dans une zone scolaire :
une école et un collège très importants .



ici passent 200 à 300 enfants plusieurs fois par jour,
la largeur de chaussée est surabondante pour les voitures





Un trottoir large, protégé, parfait pour les déplacements des enfants



La solution efficace, faute d'oser faire respecter la loi.
En fait, les potelets n'amputent pas la largeur du trottoir



La protection la plus pertinente

L'enfant gêné par les énigmes des feux

En France avant 1991 il existait une phase clignotante verte, entre le vert et le rouge, on l'a supprimé en 1991, c'est le progrès à l'envers :

- cela cause génère une crainte chez les enfants
- les conducteurs voyant le pictogramme rouge pensent que l'enfant n'avait pas le droit de traverser et le lui font remarquer parfois.



Dans la plupart des autres pays une bonne solution est adoptée ici par exemple en Suisse : un pictogramme jaune est clair : « vous avez le temps de continuer mais plus de vous engager » Les conducteurs comprennent très bien et les piétons aussi.



Beaucoup d'autres pays utilisent le feux à décompte :
de ce fait, tout le monde (automobilistes et piétons)
est informé du temps restant



Singapour



Aux États-Unis, de même, les feux à décompte indiquent le temps restant , mais mieux encore : les pictogrammes sont munis de grilles devant, dans le but d'empêcher les conducteurs de connaître l'information donnée aux piétons.



San Francisco

Le tourne à gauche au feu : ÉNORME PROBLÈME pour l'enfant.

Il est dans son droit de passer mais le conducteur ne le laisse pas continuer.

**Solution : l'enfant, par son attitude ne doit pas donner
l'IMPRESSION au conducteur qu'il désire le laisser passer
mais sans néanmoins se mettre en danger.**



En France, cette solution palliative, parfois rajoutée, qui consiste à informer le conducteur de la priorité due aux piétons est en fait mal comprise.





Une assez bonne solution :
c'est clair pour tout le monde

Paris



Les masques à la visibilité : danger pour l'enfant du fait de sa petite taille il n'est pas vu et ne voit pas



Ici la végétation cache la possibilité de covisibilité (entre enfant et conducteur) :

- l'enfant est "engagé", le conducteur devrait donc lui céder le passage comme le lui demande l'article 415 , il dispose de 25 m et pourrait s'arrêter, mais la végétation l'empêche de voir que le piéton est engagé.
- l'enfant ne peut pas voir la voiture, donc ne peut pas évaluer la vitesse et la proximité de la voiture comme le lui demande l'article 412 – 37

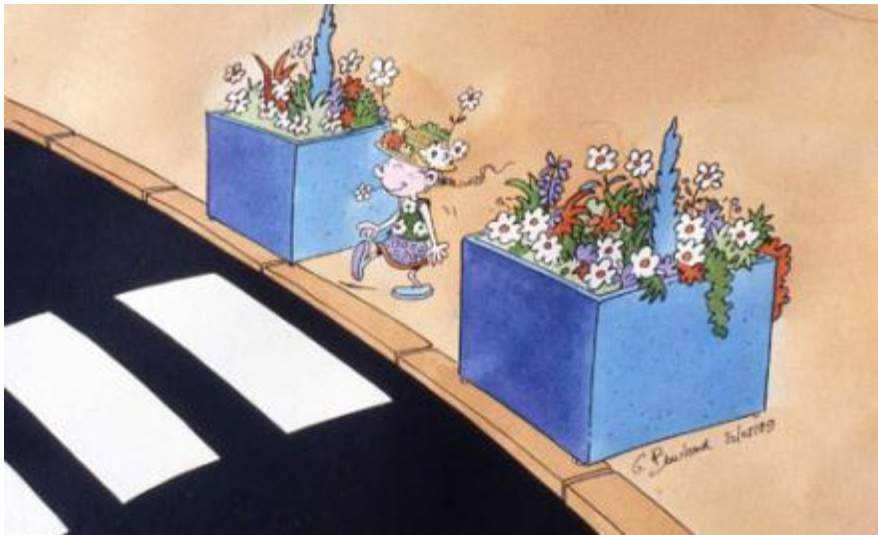
L'infrastructure empêche donc le conducteur et le piéton de respecter le code de la route.



Masques à la visibilité

Une cause d'accident

Proscrire TOUT aux abords des passages piétons



L'enfant doit être vu
des pieds à la tête



Les masques à la visibilité



**Beau, beau,
mais mortel**



Visibilité : **danger** même hors passage piéton
ou dans les rues sans passage piéton :



les enfants sont partout !
Reculer la végétation
de 1,50 m



Passage d'enfant
improvisé : « guillotine »

Les masques à la visibilité



les enfants sont partout !

Une solution : y intégrer dès la plantation, un grillage vert tout le long .



Ça s'est passé près de chez vous

Les fleurs, mêmes petites, cachent toujours un peu les bambins



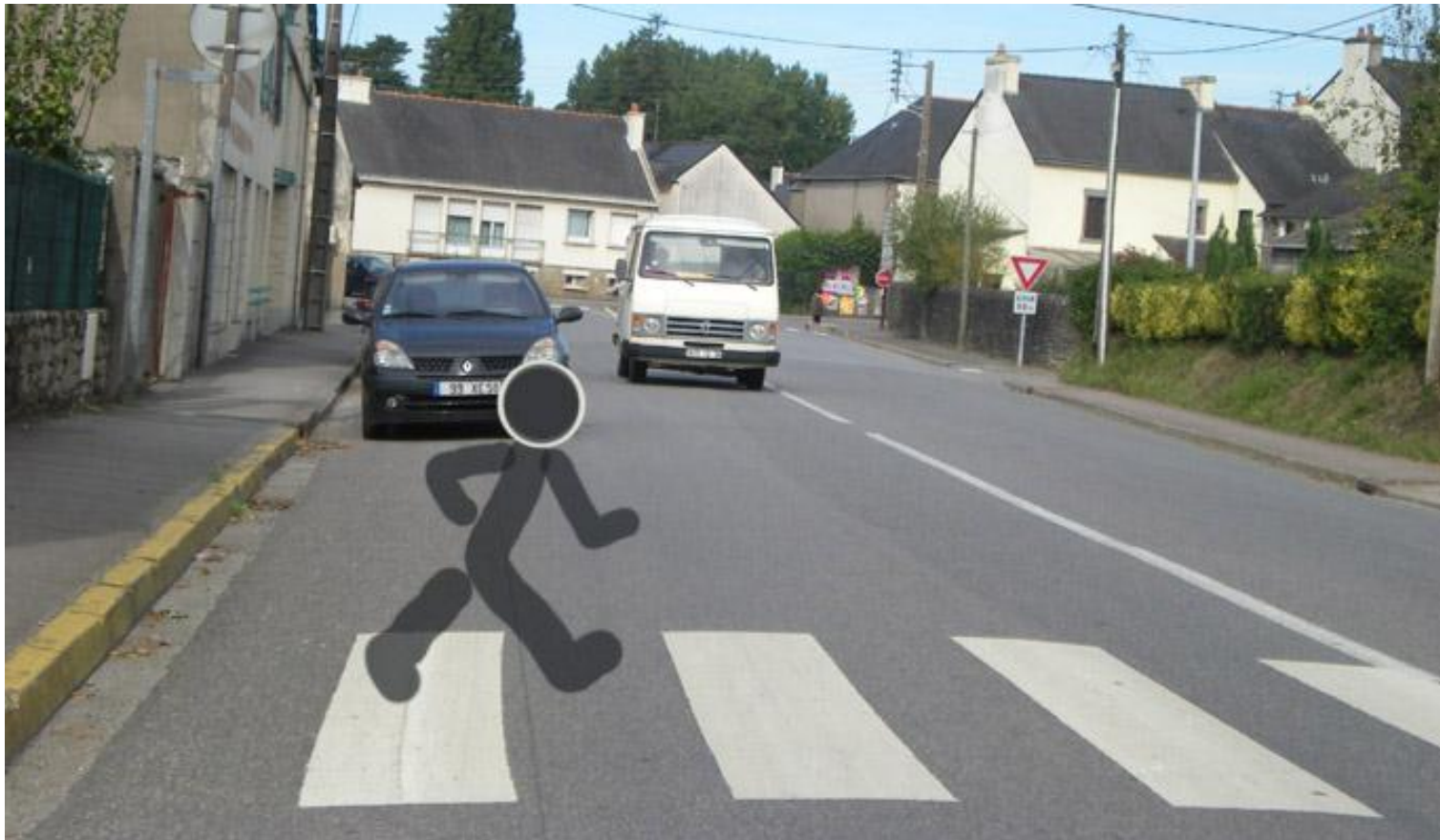
Une seule solution : minéraliser 1,50 m : pierre, gravillon, bitume.



Visibilité à l'approche des passages piétons

Premier problème : les voitures en stationnement :

Solution : une ligne jaune sur 5 m interdit ce stationnement (c'est une généralisation en cours au groupe de travail « code de la rue »)



Visibilité à l'approche des passages piétons

2^{ème} problème : Une voiture arrêtée au passage piéton cache la visibilité du piéton qui traverse et d'une voiture qui double.
Solution : une ligne à 5 m du passage piéton.

Même si c'est un passage piéton au carrefour à feu, le danger existe. (*exemple Nelson tué en 2008 à un feu à Marseille*)



Bratislava



Suisse



Hollande



Belgique



Danemark

Partout dans le monde,
une telle ligne existe devant
les passages piétons avec
feux et parfois devant les
passages piétons sans feux



États-Unis



Espagne



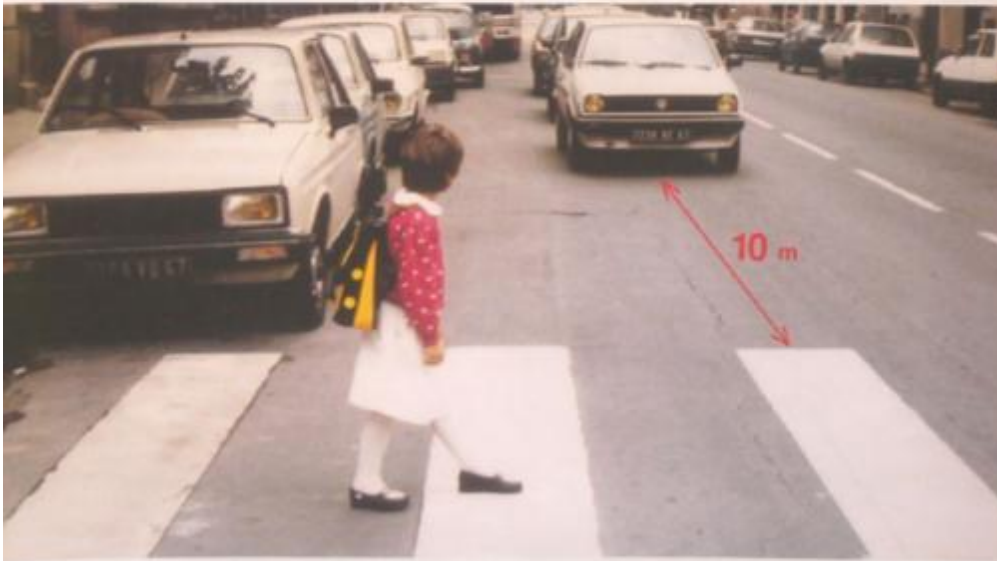
Portugal



Chine

Camille veut traverser ,
elle avance d'un pas :
c'est un message qu'elle vous envoie.

**Répondez à son message :
ralentissez de loin
et arrêtez-vous à 10 mètres**



De cette façon, elle sera en confiance
et si un autre automobiliste vous double,
il verra Camille d'assez loin et pourra l'éviter.

Arrêtez-vous à 10 mètres : c'est votre seul message :
ne lui faites aucun signe avec la main, les phares ou le klaxon.

Affiche de la campagne
« Messages » en 1989
à Strasbourg

Les passages piétons apportent-ils une facilité et une sécurité des déplacements ?

Oui sur les voies artérielles

Une voie artérielle se distingue par des feux, des voies multiples, une grande largeur, la fonction circulation y est prépondérante



Les passages piétons apportent-ils une facilité et une sécurité des déplacements ?

Non sur les voies de desserte

Ils sont **inutiles** et nuisibles : ils instaurent une interdiction pour le piéton de traverser sur 50 m de part et d'autre, interdiction qui n'est pas respectée : c'est l'école de l'infraction



Passage piéton non respectable : l'école de l'infraction



=

Sur les voies de desserte, on ne met pas de passage piéton.

La vie locale y est prépondérante. Les conducteurs doivent céder le passage aux piétons qui traversent (article R.415.11 du code)



Des rues intermédiaires entre artères et desserte :

les rues commerçantes, sans feux, supportant néanmoins un trafic significatif, si l'on veut vraiment y mettre des passages piétons, il ne faut pas qu'ils apportent une gêne exagérée aux déplacements des piétons, donc en mettre suffisamment, aux endroits où ils sont nécessaires, afin de ne pas obliger les piétons à faire des détours.



Mais . . . un passage piéton sans feux de carrefour et sans refuge central constitue un piège dangereux pour les enfants :



En l'absence de feux de carrefour, il faut placer un refuge :

Si la vitesse observée est forte (entrée d'agglomération comme ici) il faut laisser 4,25 m de chaque côté du refuge pour qu'un véhicule ne rase pas un cycliste en le doublant. Donc si l'on dispose de 10 mètres comme ici entre bordures on peut mettre un refuge : 4,25 – 1,50 – 4,25 m. Ne pas hésiter, s'il le faut, à interdire le stationnement sur 30 m de chaque côté pour obtenir cette largeur de 10 m.



En centre ville, où la vitesse est faible, on peut laisser seulement 3 m de chaussée de chaque côté car les voitures roulent à des vitesses voisines de celle des cyclistes et ne doublent pas au niveau du refuge.

On peut donc en placer un dès qu'on dispose de 7,50 m entre bordures (3 - 1,50 - 3)

Noter que le stationnement a été interdit afin de pouvoir placer un refuge.



Sans refuge central, sur ce passage piéton long, ce piéton est resté très longtemps au milieu



Le refuge central permet aux piétons de traverser en deux temps : c'est très sécurisant, en particulier pour les enfants : l'enfant n'a besoin de se préoccuper que d'un sens à la fois





En France, les automobilistes ne respectent pas l'obligation de céder le passage au piéton engagé et les forces de l'ordre ne font pas respecter la loi sur ce point.



Aucune considération non plus pour la galanterie, l'âge ou la canne



Lausanne Suisse :
même si le piéton est très loin de la trajectoire future de la voiture, on s'arrête



=



San Francisco (US)
même si la voiture avait
largement le temps de
passer devant le piéton,
la voiture s'arrête



Les dangers de la traversée des giratoires par les piétons : comment faire mal, comment faire bien

1 la voiture qui entre



C'est la première voiture bleue qui est dangereuse pour le piéton car l'attention du Conducteur est occupée par les voitures qui arrivent sur sa gauche et il est près à bondir en avant si un créneau favorable se présente : il serait donc dangereux qu'un piéton se trouve devant.

Le passage piéton est donc plus sécuritaire derrière la première voiture, à 5 m.

L'éloignement de 5 m du passage piéton permet à la voiture qui sort de s'arrêter avant le passage piéton .

2

la voiture qui sort.

**Elle est plus
dangereuse car
on ne sait pas
laquelle va sortir
et quand**



Solution pour faire ralentir en sortie de giratoire : le plateau surélevé



Extrait du « guide des carrefours urbains » du CERTU)

2 voies en entrée présentent un danger s'il y a quelques piétons



Le « BON » giratoire : -- îlot séparateur-refuge séparant les deux voies d'entrée
-- une seule voie de sortie
-- passage piéton assez éloigné du giratoire



Quelques dangers pour les piétons sur ce giratoire :

- deux voies en sortie : en sortie une voie suffit
- pas de séparateur entre les deux voies d'entrée



Les déplacements des enfants en périphérie de l'agglomération Où passer ?



Les déplacements des enfants en périphérie de l'agglomération

Ce qui est dangereux pour les mémés est également dangereux pour les enfants : déplacements pour prendre le car scolaire, pour se rendre au stade ou ailleurs.



**Accotement non praticables
par des piétons**



Les déplacements des enfants en périphérie de l'agglomération

Ce qui est dangereux pour les mémés est également dangereux pour les enfants : déplacements pour prendre le car scolaire, pour se rendre au stade ou ailleurs.



**Accotement non praticables
par des piétons**



Les déplacements des enfants en périphérie de l'agglomération



Permettre les déplacements des enfants en sécurité en périphérie de l'agglomération



Pour rejoindre le car scolaire, pour se rendre au stade, etc.

Un sentier séparé
par une bande herbeuse
est une solution
souhaitable



Un des principaux dangers dans le transport scolaire la traversée après la descente du car ou avant la montée



Accident mortel de Pont Scorff

Pour bien faire prendre conscience aux conducteurs de la présence possible d'un enfant traversant, grouper ces deux panneaux proche de l'arrêt, afin que les conducteur voit en même temps les deux panneaux et le car.

Le message est :

« *Du car que vous voyez devant vous à 50 m, peut descendre un enfant* »



Le quartier scolaire



Les enfants sont partout, pas seulement devant l'école

← Ce panneau est
compris comme :

« ailleurs vous pouvez vous
dispenser de prudence »



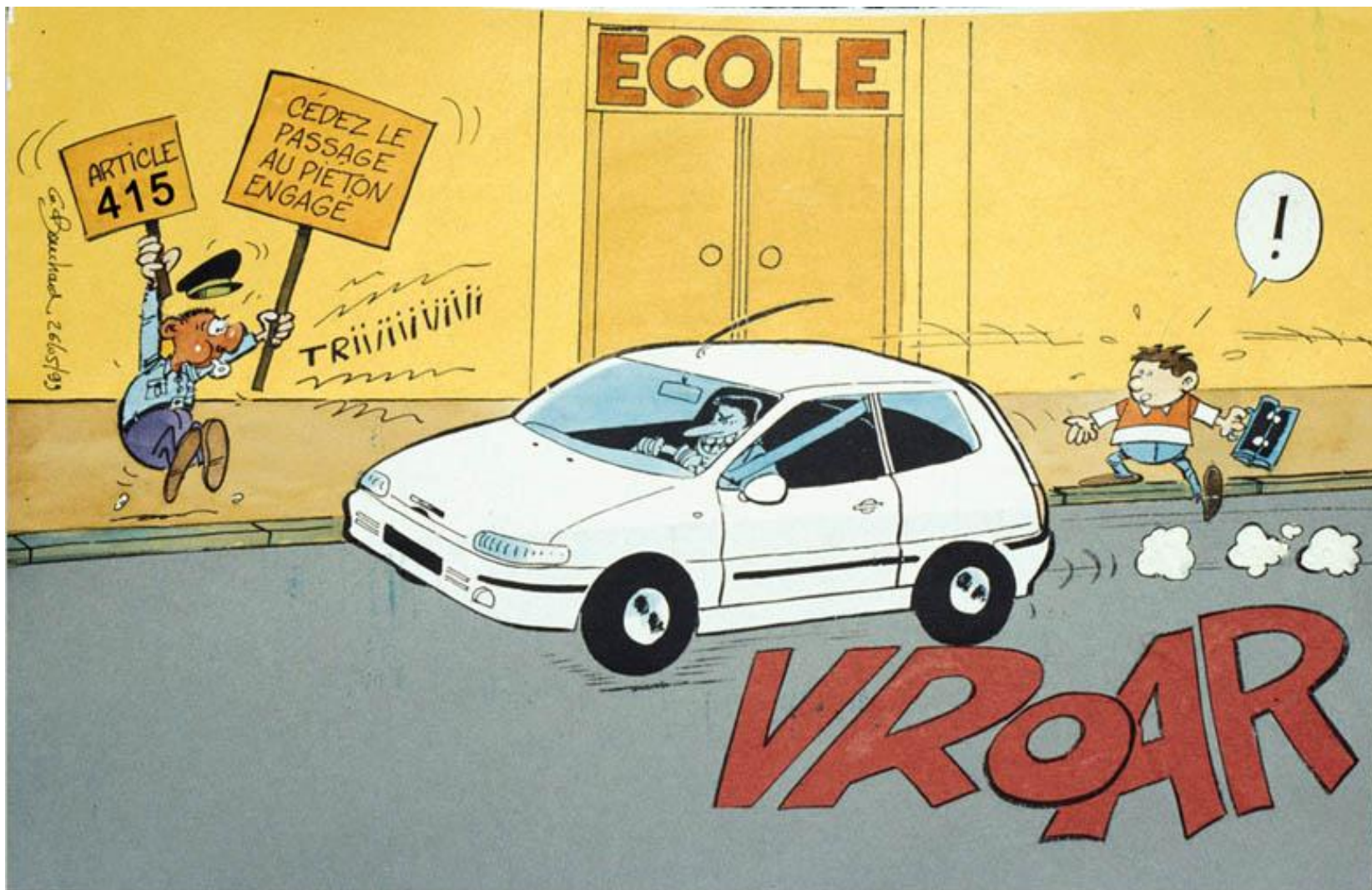
- Il n'est pas pédagogique pour l'enfant-piéton que l'agent se mette sur le passage piéton , car l'enfant prendra l'habitude de foncer sans regarder
- Il n'est pas pédagogique pour les conducteurs que le barrage de l'agent se substitue à son obligation de céder le passage au piéton.



La mission des forces de police est de vérifier que la loi est respectée, donc d'être là pour verbaliser les conducteurs qui ne cèdent pas le passage aux piétons. Pour cela, sa place est sur le trottoir : le conducteur ne sait pas, de loin, s'il est là.



La place de l'agent dans : sur le trottoir



Sortie d'école

Principal objectif : casser l'élan des enfants



Sortie d'école - visibilité



Attention à la perte de visibilité due à la perspective : les croisillons plus le grillage supplémentaire.

La même vue, de face et de loin



Entre deux maux,
préférer les tubes horizontaux.

Sortie d'école - ralentir la vitesse



Ralentisseur

(si moins de 3 000 voiture/j)

Plateau surélevé

(pas de limite de trafic)



L'interaction entre le piéton-enfant et le conducteur, dans la traversée de la rue



La raison exprimé par l'enfant pour choisir le moment de traverser est **fausse** et **dangereuse** : « pour que j'ai le temps de traverser » (en sous entendant « pour ne pas gêner les voitures »)

Fausse :

-- car le code de la route n'impose nullement au piéton de ne pas gêner les voitures, mais « en tenant compte de la distance et de la vitesse du véhicule » donc il peut prétendre et attendre que la voiture s'arrête

-- car le code de la route impose au conducteur de céder le passage au piéton engagé, donc en corollaire de s'arrêter au besoin.



dangereuse : car : →

(code en cours de modification)

La raison exprimé par l'enfant pour choisir le moment de traverser est **fausse** et **dangereuse** : « pour que j'ai le temps de traverser » (en sous entendant « pour ne pas gêner les voitures »)

Dangereuse : car :

- passer entre des voitures qui ne sont pas arrêtées présente un risque (entre autres la voiture de l'autre sens)
- pour satisfaire son raisonnement, s'engagera en courant.



La raison exprimé par l'enfant pour choisir le moment de traverser est fausse et dangereuse

Ce raisonnement est conforté par les adultes qui donne les consignes :

« Allez vite, c'est le moment , Vite, vite ! » (parents)

« On traverse quand il n'y a pas de voitures » (parents et enseignants)

« regarde ce que tu as fait : tu as gêné la voiture, tu as obligé la voiture à s'arrêter ! » (parent)



La traversée de la rue

ne pas inverser les responsabilités

Précaution pour l'enfant

Obligation pour l'automobiliste

Temps de réaction :
1 seconde : je roule
et je n'ai pas encore
commencé à freiner



Temps de réaction
Je parcours **14** mètres

Puis je freine
pendant 13 m



*Exemple pris
pour une
vitesse de 50
km/h
(expliquer)*

Distance de freinage
13 mètres

Pour l'enfant, le problème de la voiture de l'autre sens d'où
-- Nécessité de l'arrêt de la voiture
-- Nécessité d'un refuge central



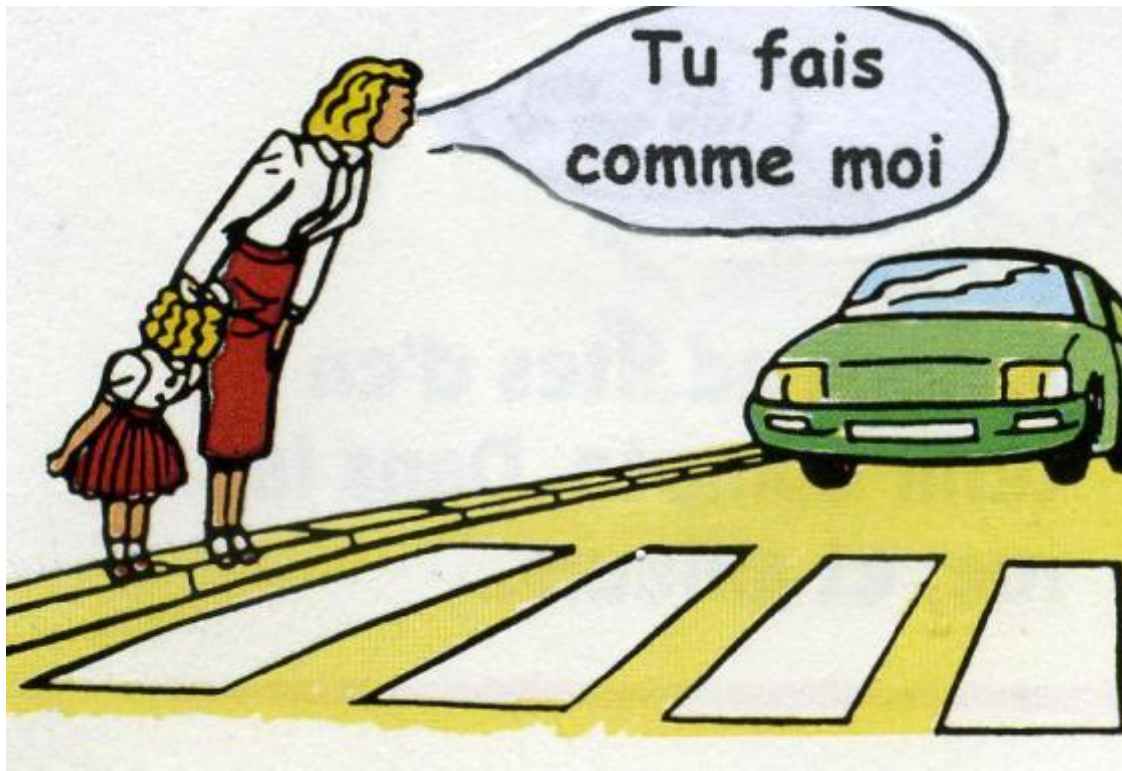
Le rôle des parents

Entre mauvais conseil et action



Les trajets quotidiens : des occasions pour les parents d'enseigner à leurs enfants les bons comportements

Le trajet scolaire avec les parents



Le rôle des parents



--. Les parents ne doivent pas se contenter de protéger leur enfant mais l'éduquer à l'occasion des déplacements à pied ou à vélo

-- au jeune âge, lui tenir la main puis vers 5 ans, progressivement, lui laisser une autonomie : marcher un mètre derrière lui, le laisser décider.

En vélo et à pied : reconnaître les trajets scolaires, plusieurs fois, et à chaque modification, jusqu'à la fin du premier trimestre de 6^{ème}.

L'enfant n'est totalement autonome qu'**après Noël de l'entrée en 6^{ème}** .



Le rôle des parents



Coudre des rubans rétro réfléchissants sur les manches des vêtements et choisir des cartables qui sont équipés en éléments rétro réfléchissants.

Ces rubans rétro réfléchissants sont visibles à 200 m dans les phares et sont utiles même en ville, même quand on conduit les enfants en voiture, même à l'aube et au crépuscule.

Le manque de visibilité est la cause de nombreux accidents graves



L'accidentologie des enfants cyclistes

Le rôle des parents



De 5 à 8 ans, statistiquement, les accidents d'enfants en vélo se produisent aux sorties de la cour : il est recommandé aux parents de poser à demeure une planche en sortie



De 8 ans à 11 ans, statistiquement, les accidents d'enfants en vélo se produisent aux carrefours : ils oublient de s'arrêter.

Autre raison : dans les deux situations, les accidents sont souvent dus à l'inefficacité des freins :

- soit les poignées sont trop grandes pour leurs petites mains,
- soit les freins sont déréglés.
- soit ils n'osent pas le frein avant.

L'enfant à vélo

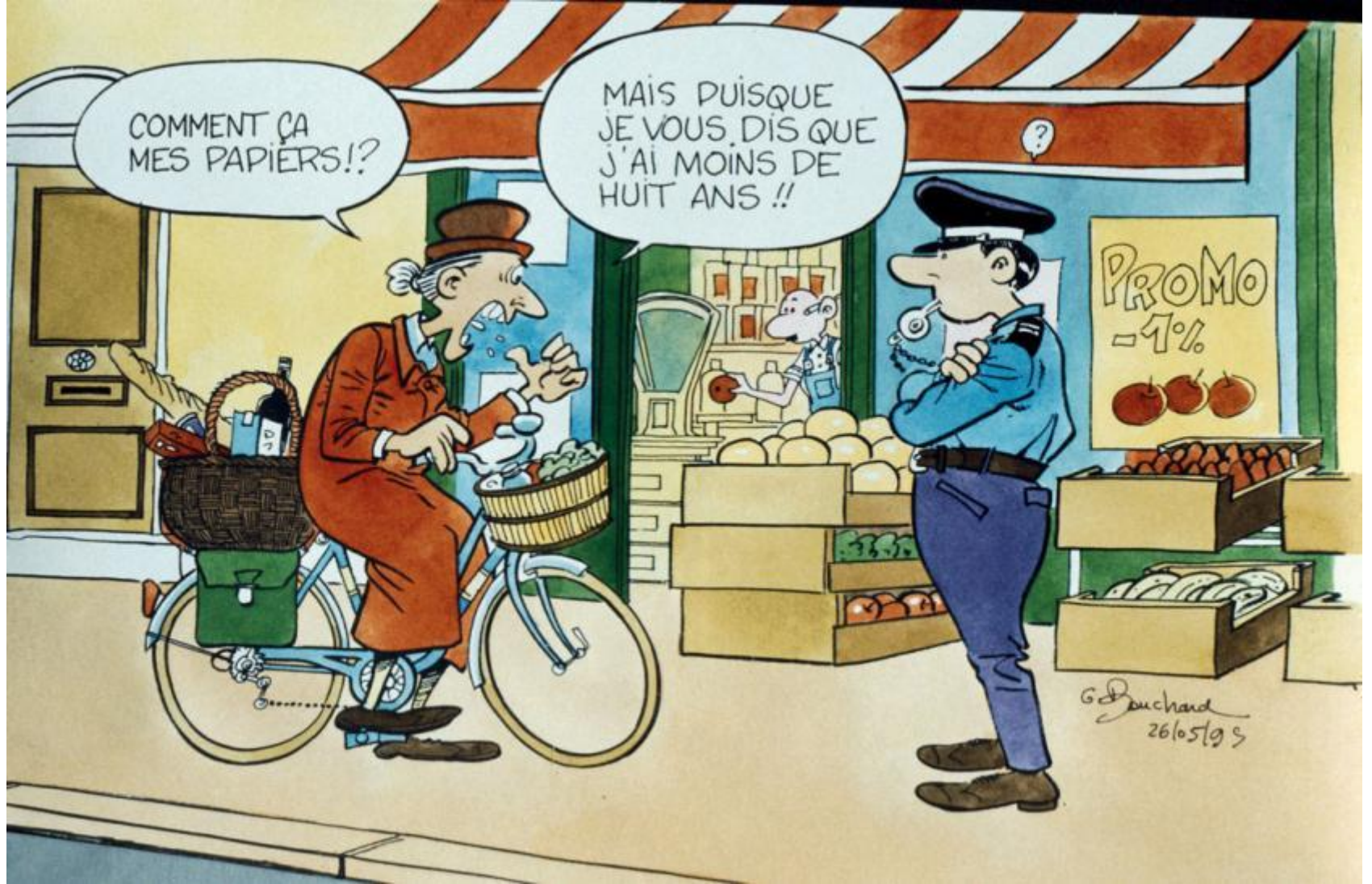
**Le mélange avec la circulation :
une situation dangereuse pour l'enfant à vélo**





Les enfants cyclistes peuvent utiliser les trottoirs s'ils ont moins de 8 ans mais en conservant l'allure du pas et sans gêner les piétons.





COMMENT ÇA
MES PAPIERS!?

MAIS PUISQUE
JE VOUS DIS QUE
J'AI MOINS DE
HUIT ANS !!

PROMO
-1%

G. Duchand
26/05/95

Les bandes cyclables de ce type sont dangereuses pour les enfants :
portières qui s'ouvrent, voitures venant de l'arrière qui rasant
manque de largeur (théoriquement il faudrait 1,70 m).

Oui : il vaudrait mieux rien car la ligne de peinture instaure en fait une AFFECTATION
de voie et les automobilistes se considèrent dispensés de l'écartement de 1 m obligatoire.



La Baule : un bon concept entre bande cyclable et piste cyclable, à l'écart du danger



Piste cyclable en site propre : il existe souvent de telles possibilités en zone urbaine (bords de rivière, etc.)





Double sens cyclable

Les cyclistes sont plus sécurisés dans le sens « face aux voitures » que lorsque la voiture arrive par derrière (statistiques d'accidents).

Le passager qui ouvre la portière de la voiture en stationnement voit bien le cycliste et la portière n'est pas heurtée sur le coin mais sur le plat et en refermant.





Double sens cyclable

Passer par une rue tranquille à « double sens cyclable » permet souvent d'éviter des rues très circulées dangereuses où l'enfant est confronté à l'ouverture des portières et aux voitures venant de l'arrière et qui les rasent dangereusement.

Le décret du 30 juillet 2008 impose les doubles sens cyclables dans toutes les zones 30, à compter du 1^{er} Juillet 2010



Enseigner à l'enfant comment circuler sur un giratoire

Sur un grand giratoire composé de plusieurs voies ou d'une bande cyclable, circuler à droite et sur la bande s'il y en a.



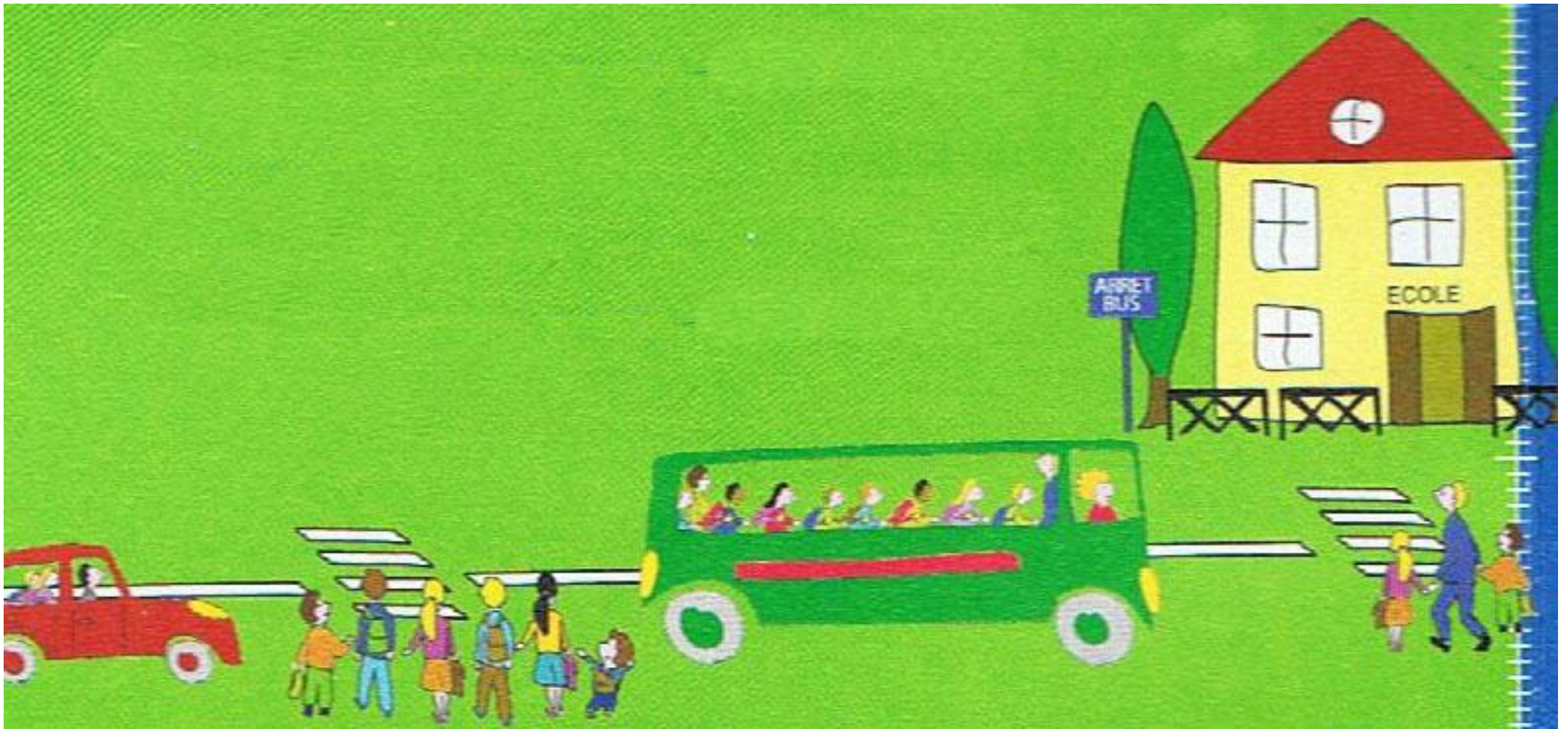
Enseigner à l'enfant comment circuler sur un giratoire

Sur un petit giratoire sans voies marquées ou sans bande cyclable, circuler au centre : les voitures roulent à la même vitesse que les vélos et ne les doublent pas .



L'éducation des enfants à la sécurité routière

Les principaux points à lui enseigner





Traverser la chaussée :
d'abord savoir
choisir le moment
pour s'engager





← En haut, la voiture est assez loin (*), non pas pour que tu aies le temps de traverser ! Mais pour **que la voiture ait le temps, de s'arrêter** tu pourras traverser quand la voiture sera arrêtée.

En bas, la voiture qui arrive est trop proche, elle n'aura pas la distance pour s'arrêter.



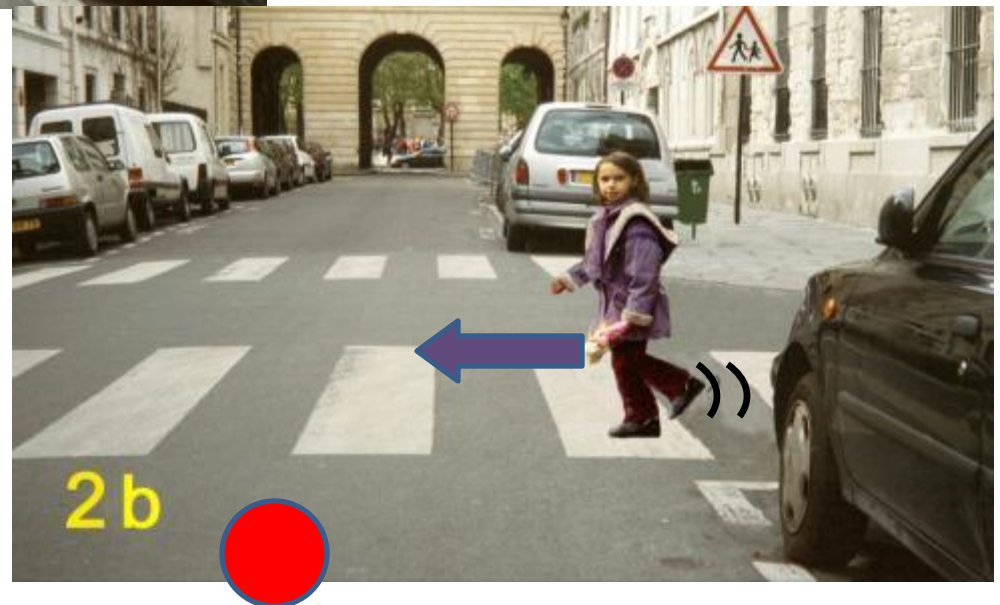
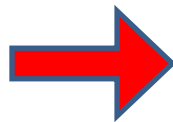
Quand tu as choisi le moment, (voiture à 30 mètres ou +),



Arrête-toi après le premier pas pour que le conducteur te voit et qu'il décide de s'arrêter :

s'il s'arrête vraiment,
← **tu peux traverser.**

À droite, Louise ne s'est pas arrêtée après le premier pas, elle aurait dû.



Et si c'est une route à la campagne, que fais-je ?

À la campagne c'est très différent car les voitures roulent beaucoup plus vite et ne compte pas qu'elles s'arrêtent : ne traverse que si les voitures sont très, très, très loin dans les deux sens et choisis un endroit où tu VOIS loin la route des deux côtés.





Il faut traverser d'un pas alerte, mais sans courir, ni trainer.



Ne t'élançe jamais en courant pour traverser, car le conducteur serait surpris et n'aurait peut-être pas le temps de s'arrêter.



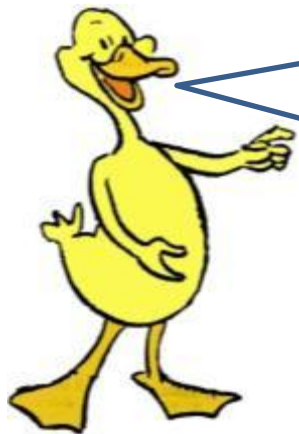


**Choisir la bonne photo,
et dire pourquoi.**

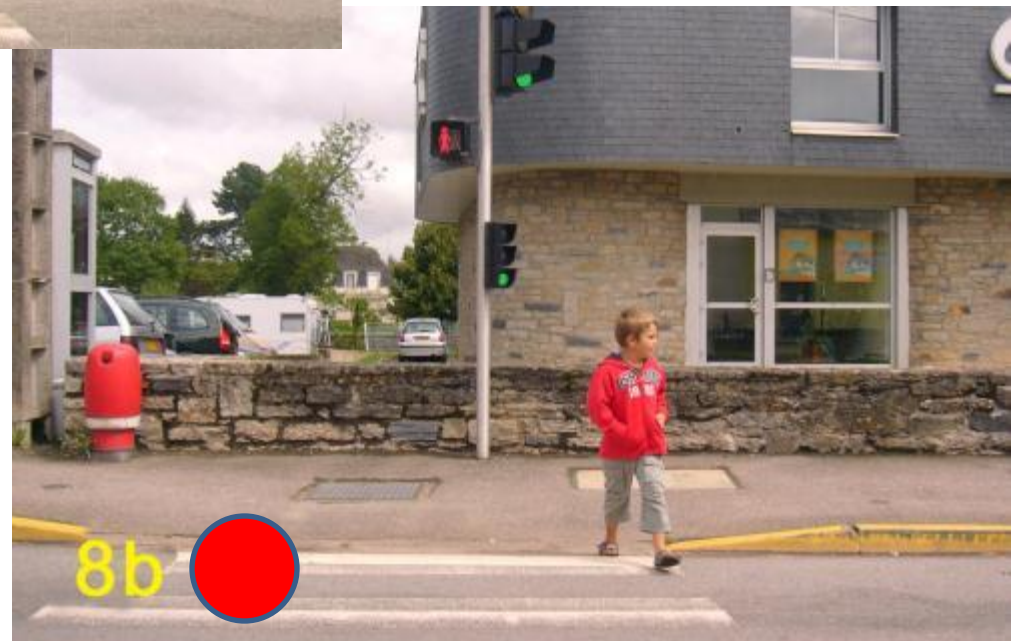


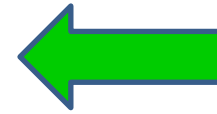


Pour s'engager, il faut attendre que le bonhomme soit vert , puis , attendre en plus, que la voiture s'arrête.



Lorsque le bonhomme est rouge, on ne doit pas s'engager !





En haut , il n'y a pas de passage piéton dans cette rue, donc on a le droit de traverser là où on veut.

Rappel : dans les petites rue (commerçantes ou résidentielles) il est demandé aux ingénieurs de ne pas marquer de passages piétons ce serait « l'école de l'infraction ».

Là il y a un passage piéton à moins de 50 m, il fallait donc l'emprunter !





Les voitures qui tournent
doivent laisser passer
les piétons qui se sont
engagés lorsque le
bonhomme était vert.

Si tu es piéton, ne donne pas
l'impression que tu veux
laisser passer la voiture, mais
néanmoins reste prudent.



L'éducation des enfants à la sécurité routière

Les exemples précédents sont extraits du support Recta Versa composés de 28 cartes imprimées sur les deux faces : d'un côté le bon comportement et de l'autre le mauvais, les enfants , par groupes de 3 ou 4 , doivent choisir






Choisir la bonne photo,
et dire pourquoi.





← En haut,
ce panneau carré bleu signifie
que nous sommes dans une
« Zone de rencontre » :
Les piétons ont le droit de marcher
sur la chaussée, et les voitures
peuvent passer mais lentement,
et sans trop déranger les piétons.

Par contre en « Zone 30 », 
les piétons doivent marcher
seulement sur les trottoirs,
mais ils ont le droit, bien sûr de
traverser, comme dans toutes
les rues.

Les voitures doivent y circuler à
moins de 30 km/h.





Après avoir choisi le bon côté de la série de cartes distribuées, l'enseignant fait la correction avec le CD vidéo joint



Quelques autres exemples
des 28 situations traitées







24a



24b



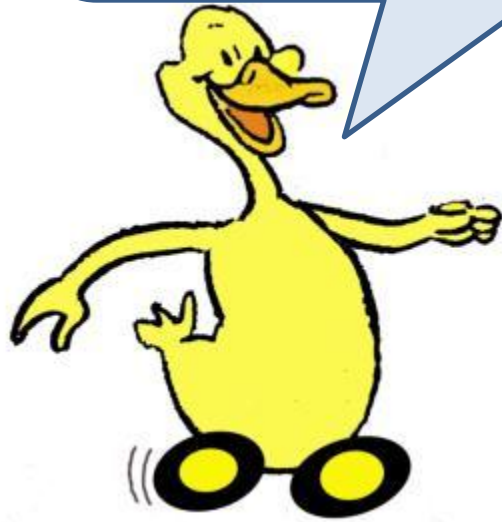
26a



26b



Temps de réaction :
1 seconde : je roule
et je n'ai pas encore
commencé à freiner



Temps de réaction
Je parcours **14** mètres

Puis je freine
pendant 13 m



*Exemple pris
pour une
vitesse de 50
km/h
(expliquer)*

Distance de freinage
13 mètres



Rond rouge = interdiction

Exemple : interdit aux cyclistes



Rond Bleu = obligation

Exemple : piste cyclable obligatoire



Carré Bleu = indication

Exemple : piste cyclable facultative



Triangle = danger

Exemple : attention il y a des cyclistes

Recta Versa



anastase@wanadoo.fr

**Outil ludoéducatif pour l'enseignement
de la sécurité routière aux enfants**



Recta Versa est un produit de la « Collection Anastase »

Contacts : anastase@wanadoo.fr

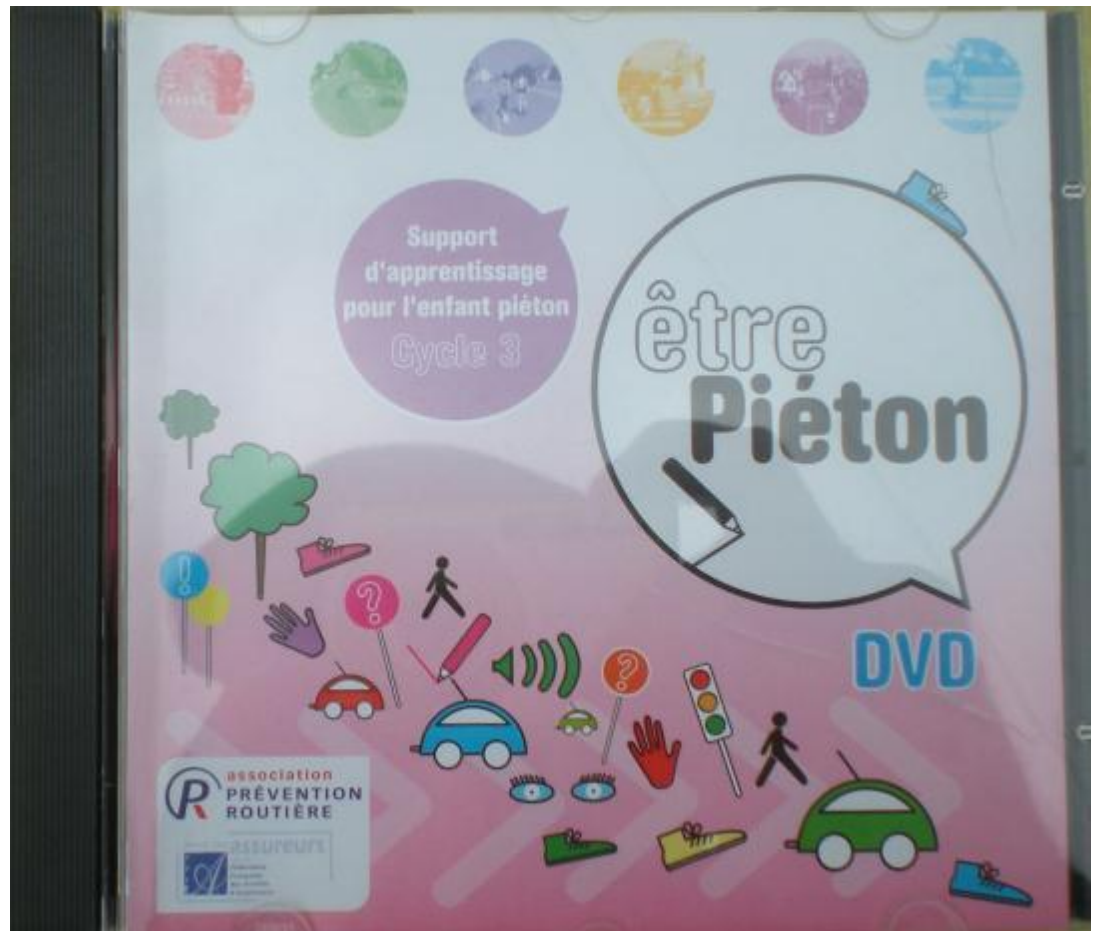
Être Piéton

(support d'apprentissage pour cycle 3)

Prévention Routière et Sociétés d'assurances

Coffret contenant
livrets , affiches, DVD

Contact :
Prévention Routière



Sur les pas de Tom et Léa

(support d'apprentissage pour cycle 2)

Prévention Routière et Sociétés d'assurances

Contact :
Prévention Routière



Initiation à la sécurité routière

Groupama et gendarmerie nationale

Coffret contenant
livrets , affiches, DVD

Contact : Groupama



messages



message de Marguerite



message de Camille



Vidéo pédagogique
traitant
en particulier
de la traversée
de la rue :



Dès que je vois de loin l'enfant faire son 1^{er} pas,
je ralentis franchement
30 km/h
à 50 m de l'enfant

Quand l'enfant fait encore un pas,
je m'arrête à 10 m

à 10 m de l'enfant, afin qu'il soit en confiance et surtout,
pour qu'un autre automobiliste, qui me doublerait,
puisse le voir à temps.

Je m'arrête : c'est mon 1^{er} message :
je ne fais aucun signe, ni avec la main,
ni avec les phares, ni avec le klaxon.

Quand l'enfant a commencé à passer, si je démarre, je "roule
canard", c'est-à-dire à la même vitesse que l'enfant (5 km/h).

Un enfant passe...



...je "roule canard"



Et nous adultes, roulons jamais que :

l'exemple doit venir d'en haut

COMMENT TR VERSER LA RUE

quand il n'y a pas de feux

D'abord **arrête-toi** sur le trottoir
à **50 cm** de la chaussée



Puis avance un peu pour **regarder** et pour **choisir** quelle tu pourras t'engager
- s'il y a peu de voitures : laisse les passer et attends qu'il n'y en ait plus, ni à gauche,
ni à droite, ou bien qu'elles soient loin
- s'il y a beaucoup de voitures, mais qu'elles roulent doucement : attends qu'il y ait un **trou**
assez long entre deux voitures dans la file qui vient de gauche.



Alors envoie ton **premier message** :
montre toi franchement en avançant d'un pas

Message réponse : l'automobiliste ralentit franchement
(s'il ne ralentit pas, c'est raté, n'avance plus)



Si l'automobiliste a ralenti : **envoie ton 2^e message**
avance encore d'un pas

Message réponse : l'automobiliste s'arrête ou presque
(s'il ne s'arrête pas, c'est raté, tu recules,
ou n'étais pas un "gentleman")



Si l'automobiliste s'arrête, tu traverses la
première moitié de la chaussée
(regarde bien s'il n'y a pas une
deuxième voiture qui double celle qui
est arrêtée.)

Ne cours pas !
Ne recule pas !
Ne traîne pas non plus.



Lorsque tu arrives au milieu de la
chaussée, vérifie une dernière fois
que sur l'autre côté, aucune
voiture n'est trop proche ou ne
vient trop vite, mais si possible
ne reste pas à traîner trop
longtemps au milieu...



Tu traverses la deuxième moitié
de la chaussée dès que tu peux
le faire sans danger.



Ne cours pas !
Ne recule pas !
Ne traîne pas non plus.



Pendant tout le
temps où tu es
sur la chaussée,
regarde régulièrement
des deux côtés, en
tournant alternativement
la tête à droite
et à gauche, la
tête et les yeux.

Ça va!
tourne
les yeux

Ça va!
tourne
les yeux
et la tête

Merci de votre attention

