



HAL
open science

L'Enfant et la Rue Éduquer pour protéger

Jérémy Marcon, Colette Olivero

► **To cite this version:**

Jérémy Marcon, Colette Olivero. L'Enfant et la Rue Éduquer pour protéger. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2005, 111 p., illustrations, références bibliographiques p. 99-100. hal-02163230

HAL Id: hal-02163230

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02163230v1>

Submitted on 24 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'Enfant et la Rue

Éduquer pour protéger



Collection Débats

Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Le Certu publie aussi les collections : dossiers, références, rapports d'étude, enquêtes et analyses.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr/>

Auteurs de l'ouvrage

Jérémy MARCON de l'association « Robins des Villes »

Colette OLIVERO de l'association « REAGIR - L'Enfant et la Rue »

Remerciements à :

Jean ALFONSI, bureau du conseil de quartier Bellecour-Perrache/Lyon 2°

M^{me} BARRIERE, principale adjointe du collège Vendôme à Lyon 6° (lors de l'enquête)

Françoise BRUN, professeur des écoles

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE - INRETS

Simone COULOS-VAILLANT, association « Robins des Villes »

Jean-Paul DUMONTIER, adjoint au directeur du CERTU

M^{me} GARDETTE, présidente du CPE du collège Vendôme

Renée GROZ, enseignante de la conduite et de la Sécurité Routière

André ISLER, association « Pour la Cité Humaine : les droits du piéton »

Christian MINAUDIER, ingénieur Voirie au Grand Lyon

Etienne PICHAT, association Lyon Vélo

Isabelle PIERRON, responsable de halte-garderie

M^{me} PRALET, conseillère pédagogique d'éducation des élèves de 6^e du collège Vendôme (lors de l'enquête)

Andrée RANDON, présidente d'honneur de l'association du Rhône « Pour la Cité Humaine : les droits du piéton »

Catia RENNESSON, ingénieur au CERTU

Jacques ROBIN, président de l'Institut National pour la Sécurité des Enfants

Hervé SAILLET, association « Robins des Villes »

Bernard SCHNEIDER, département du Bas-Rhin

Frédéric TOUCHET, éditions du Moutard

Gérard TOURNOUX, ancien directeur du Comité Départemental de la Prévention Routière du Rhône

Ainsi que :

Conseil général du Rhône

Grand Lyon

Ville de Lyon

Mairie de Lyon – 6^e arrondissement

AXA Prévention

GMF Prévention

MAE

Prévention MAIF

Cet ouvrage est dédié à la mémoire de Christelle MALJOURNAL, ancienne secrétaire de REAGIR - L'Enfant et la Rue, récemment disparue, et à ses deux enfants Océane et Jason en souhaitant que le travail de leur maman leur soit profitable.

Avant-propos

La sécurité routière en ville est une des préoccupations majeures des services des villes et des représentants de l'État. C'est pourquoi le CERTU s'associe bien naturellement à la diffusion de ce document qui essaie d'aborder à partir d'une expérience menée à Lyon la question des « enfants dans la rue ». En effet, cette population de 4 à 15 ans environ a une appropriation de la ville particulière, qu'elle approche à partir de son itinéraire domicile-école et à partir de pratiques de jeux spécifiques suivant les quartiers.

Beaucoup d'expériences sont menées par les professeurs des écoles, les parents d'élèves, les associations de quartier, etc. Mais peu d'évaluations sont entreprises et peu de restitutions permettent une plus grande diffusion. Cette brochure essaie modestement de donner quelques pistes et quelques bonnes adresses pour mener des actions visant à mieux protéger les enfants de la circulation urbaine. Le sujet est loin d'être complètement étudié et cette première étape n'est qu'une phase de sensibilisation, sachant que d'autres approches plus générales intègrent bien évidemment les enfants, comme le P.D.U. (Plan des Déplacements Urbains) les zones 30, la ville accessible à tous, les réseaux deux roues, les sorties d'école, les pédibus, etc.

Souhaitant que ce premier travail élaboré par l'association « Robins des Villes » et l'association « REAGIR - L'Enfant et la Rue », qui retrace l'histoire d'un atelier de sensibilisation au collège Vendôme à Lyon 6^e, confirme la nécessité de poursuivre et d'encourager ce type d'action pour l'avenir des générations futures.

Jean-Paul DUMONTIER - CERTU

Présentation de l'association « REAGIR - L'Enfant et la Rue »

Sur le **triste constat de 1 500 enfants tués** dans les **accidents de la circulation en 1983**, l'action « **L'Enfant et la Rue** » naît en 1984 dans le département du Rhône, avec l'**appui des Hospices Civils de Lyon**.

Elle a consisté, par des **opérations de communication** avec l'**aide de l'Association Départementale pour la Santé du Rhône**, à **obtenir le changement des mauvais comportements dans la circulation**, afin de réduire le nombre d'enfants victimes d'accidents dans la rue et sur la route.

Son action actuelle est orientée vers la **sensibilisation des adultes** en faveur de la **prévention des accidents de la circulation**, afin de **mobiliser l'ensemble des Maires** pour qu'ils se soucient chacun sérieusement de la **sécurité des piétons dans leur propre commune**. « L'Enfant et la Rue » agit conjointement avec les **associations** pour qu'elles soient un **relais de la communication**.

Depuis 1984, « L'Enfant et la Rue » tente d'attirer l'attention des enseignants et des parents sur la nécessité d'apprendre aux très jeunes enfants les **réflexes** aux dangers de la rue. **Dès l'âge de deux ans**, il faut **EXPLIQUER** et **MONTRE** comment marcher sur un trottoir et aborder la traversée des chaussées.

Évidemment et en même temps, il est nécessaire de rappeler aux **conducteurs** la manière dont ils doivent **respecter le piéton**. Il existe une très grande ignorance du code de la route sur ce sujet.

Des **outils pédagogiques** d'excellente qualité existent maintenant, il reste à les **faire connaître** très largement (c'est le rôle de l'Éducation nationale par ses centres régionaux de documentation pédagogique, ses inspecteurs d'Éducation nationale et ses conseillers pédagogiques).

Il faut veiller à ce que tous les enseignants des écoles maternelles et primaires utilisent le **cédérom « Anastase, apprend-moi la Rue »**, réalisé en 2003 pour toutes ces écoles. Il est **remis sur demande à la MAE de son département** accompagné d'une **courte formation avant son utilisation**. Il s'agit là d'une priorité essentielle qu'il faut suivre.

Les principes d'action longuement défendus par l'association « **REAGIR-L'Enfant et la rue** » sont aujourd'hui officiellement **incorporés** dans la **Charte du Piéton** de la Communauté Urbaine de Lyon et dans les **conclusions** du **Comité Interministériel de Sécurité Routière** du 7 Juillet 2004. **Il reste encore à les faire appliquer...**

Contact :

REAGIR – L'Enfant et la Rue

Président : René BERTRAND

Animatrice : Colette OLIVERO

Tél. : 04 78 42 27 65



Présentation de l'association « Institut National pour la Sécurité des Enfants »

L'Institut national pour la sécurité des enfants est une structure associative composée de quelques experts: ingénieur, animateur de sécurité routière, accidentologue, enseignant, mère de famille, etc.

L'association a été créée en 1999, son but est : *de promouvoir toutes actions cherchant à améliorer la sécurité des enfants, en particulier en ce qui concerne les accidents de la circulation.*

L'institut dispose d'un site Internet (www.institutsecuriteenfant.org) et produit divers documents sur ce thème, à la disposition des autres associations, des municipalités, des départements, des préfetures, des enseignants, ou des particuliers :

- des fiches sur tous les thèmes de sécurité de l'enfant dans la circulation : l'éducation des enfants, les aménagements de sécurité des rues, le test d'Anastase, les abords de l'école, fiche d'enquête près des parents sur les endroits dangereux, la traversée de la rue, la piste d'Anastase pour les vélos, les sièges auto, etc.
- le livret d'Anastase « Les enfantilleries ». Le livret contient l'essentiel des méthodes et des connaissances nécessaires aux enseignants, aux parents et aux enfants sur l'éducation à la sécurité routière pour enfants de 6 à 11 ans. Il est imagé, en couleur.
- une affiche « Expliquez à vos enfants » : sept messages illustrés des sept principales causes d'accidents d'enfants, avec les conseils pour les éviter.
- des rubans rétro réfléchissants : à coudre sur les vêtements des enfants (anorak, etc.). Existe en plusieurs couleurs afin de s'adapter à la couleur du vêtement : noir, bleu marine, beige, rose, violet, etc. Ces rubans sont très visibles la nuit dans les phares des voitures.
- l'une des spécialités de l'Institut est le théâtre pour les enfants, sur le thème de la sécurité routière. Un recueil de pièces de théâtre (10 pièces et 25 saynètes) existe : « Le Théâtre d'Anastase », dont la première pièce "Anastase mauvais client" qui a été jouée par différents établissements scolaires, entre autres à Lyon (69), Castelnau le Lèz (34), Vannes (Saint-Avé) (56), Pontivy (56), La Baule (44) à la première Université européenne d'été de la sécurité routière, etc.

Contact :

Institut national pour la sécurité des enfants

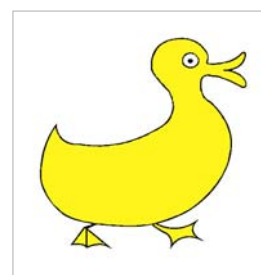
3 rue du Général de Gaulle - 56140 Malestroit

Président : Jacques ROBIN

Tél. : 02 97 75 20 43

Courriel : institutsecuriteenfant@wanadoo.fr
anastase@wanadoo.fr

Site Internet : www.institutsecuriteenfant.org



Présentation de l'association « Robins des Villes »

Créée en 1997 par des étudiant(e)s architectes, l'association Robins des Villes compte aujourd'hui 70 adhérent(e)s, amoureux(e)s de la ville. Cette association lyonnaise a pour objet la recherche, la médiation, la sensibilisation et la diffusion autour du thème du cadre de ville (l'environnement urbain, l'architecture, le patrimoine et le cadre bâti en général).

Mieux connaître la ville : apprendre à regarder, écouter, ressentir la ville : chercher à l'expliquer, à la présenter, à l'échanger ou la faire redécouvrir à ses habitants.

Mieux partager la ville : susciter les liens et le partage des connaissances, des rôles, de la parole, de la décision entre les citoyens pour qu'ils puissent s'approprier l'évolution de leur ville ou de leur quartier.

Mieux transformer la ville : mieux connaître et partager les villes, nous les rendrons plus hospitalières et agréables, pour les bâtir plus créatives et conviviales.

Robins des Villes organise à ces fins des rencontres-débats, ouvertes à tous afin de mieux comprendre l'évolution de la ville, au regard des projets urbains en cours ou à venir. L'association est également attachée à développer des activités pédagogiques dans le cadre d'ateliers de sensibilisation, en vue d'initier le jeune public à l'architecture, au paysage et à la ville. Par exemple, le prototype d'un passage piéton portable a été imaginé et développé par un groupe d'adolescents.

En septembre 2004, l'association Robins des Villes a ouvert un « Club de ville » destiné au jeune public, proposant des ateliers sous forme de cycle sur divers thèmes rapportés à l'environnement urbain (l'eau, la couleur, les matériaux...). Parallèlement se prépare pour 2006 la 4^e édition d'une manifestation tout public dédiée à l'urbanisme : « les Rencontres du cadre de ville ». Les synthèses des débats, des animations ou des ateliers font l'objet de publications illustrées.

Robins des Villes

Contact :

Robins des Villes

Maison Rhodanienne de l'Environnement

32 rue Ste-Hélène - 69002 Lyon

Président : Jean Christophe TEPELIAN

Tél. : 04 72 77 19 94 - Fax : 04 72 77 40 99

Courriel : robins@robins-des-villes.org

Site Internet : www.robins-des-villes.org

Sommaire

- **Avant propos** p 5
- **Présentation des associations « L'Enfant et la Rue », « L'Institut National pour la Sécurité des Enfants » et « Robins des Villes »** p 6
- **Introduction** p 11

PREMIÈRE PARTIE

- **Pourquoi et comment éduquer et protéger les enfants dans la circulation** p 15

DEUXIÈME PARTIE

- **Restitution des enseignements d'un atelier pédagogique mené au collège Vendôme à Lyon** p 31
- **Conclusion** p 47
- **Annexes** p 60
- **Pour en savoir plus ... bibliographie** p 99
- **Pour passer à l'acte ... adresses utiles** p 101
- **Source des illustrations** p 108
- **Table des matières** p 109

Introduction

Les campagnes de réclame automobile utilisent fréquemment l'image des plus jeunes, dont elles font également un public cible, ou relais ; mais elles font abstraction du danger mortel qui est une conséquence de ce commerce. L'isolation toujours améliorée des habitacles, la masse des véhicules, les automatismes de sécurité sont autant d'arguments de vente qui banalisent et valorisent la perception « auto-centrée » du conducteur, qui voit de la sorte légitimé son sentiment d'indépendance. Pour éviter l'accident, il délègue volontiers sa responsabilité à la « sécurité » tant vantée par les constructeurs, et qui doit épargner la vie d'autrui...ou du moins la sienne : coussin d'air, sophistication du système de freinage, détections électroniques diverses, etc.

Les réseaux de la ville contemporaine sont surchargés de véhicules en circulation. L'espace public d'autrefois, aux fonctions multiples (promenade, travail, jeu, déplacement), a été brutalement confisqué, en grande proportion par les emprises réservées au seul déplacement,



qu'il s'agisse de voirie ou de stationnement. Le rôle des décideurs des années 70 a été en cela prépondérant, affirmant alors que la ville devait s'adapter à la voiture.

La rue a été transformée en route et le code de la route s'impose à tous ; pourquoi n'existe-t-il pas un code de la RUE ? L'intolérance de l'automobile vis-à-vis des autres usages urbains est redoutable : risque sa vie qui s'y oppose. La rapidité de déplacement est présentée et perçue comme une liberté, toute entrave comme une atteinte intolérable à cette liberté. De surcroît, la démocratisation de l'automobile donne à celle-ci valeur de norme : jusqu'à déterminer l'existence sociale de l'individu qui la possède - ou l'inexistence de qui ne la possède pas.

« Après moi le déluge » : la désinvolture française en matière de comportement au volant est absolument désastreuse, et l'inconscience de certains conducteurs n'a d'égal que leur arrogance. Il faut dire qu'ils sont encouragés par le manque de rigueur de l'autorité publique, tout aussi inquiétant : en dépit d'efforts récents (sur un registre essentiellement répressif), l'assouplissement de la loi « Evin » et le manque d'information sur la loi « Badinter » en sont deux indicateurs parmi d'autres.



Les profits économiques, directs et indirects, tirés du commerce satellite à l'automobile¹ contribuent certainement à expliquer l'impunité relative dont jouissent les infractions au code, pourtant nombreuses et variées : excès de vitesse, défaut de clignotant, stationnement gênant, ivresse au volant, insuffisance d'entretien du véhicule, etc. Force est pourtant d'admettre que la tolérance vis-à-vis de certaines infractions, « d'usage » dirons-nous, peut avoir parfois des conséquences mortelles.



Nous évoluons ainsi quotidiennement dans un univers urbain source de multiples périls. Passons sur les nuisances atmosphériques - causes et facteurs aggravants d'affections sanitaires variées - et acoustiques - élément de stress nuisant à l'épanouissement psychologique. Disons simplement que, la rue devenue route, l'habitude d'une vigilance soutenue est entrée dans nos mœurs citadines, condition essentielle de notre

sauvegarde corporelle dans l'espace public de la cité.

La circulation est conçue par et pour les adultes. Notre ouïe autant que notre regard est pleinement sollicitée par une attention permanente aux flux motorisés. Il est impératif d'éduquer nos sens, afin d'en faire bon usage. Mais il faut avant tout en avoir fait la découverte...



C'est pourquoi, si « l'auto-ville » cause des préjudices variés à toutes sortes de mobilités, il est une catégorie d'usagers tout particulièrement vulnérable : celle des piétons en bas âge. Les statistiques de la sécurité routière montrent des chiffres alarmants pour ce qui concerne la mortalité des plus jeunes en traversée de chaussée.

Non seulement l'enfant éprouve des difficultés à identifier et à jauger le danger, mais également l'automobiliste est mal préparé à réagir aux réactions de l'enfant : imprévisible, si ce n'est même invisible (derrière les calandres des voitures).

¹ Profits tirés par la collectivité (taxe sur l'essence, imposition du revenu des grands constructeurs et de leur cascade de sous-traitants, effet de nivellement socioculturel) et par le secteur privé constitué en véritable lobby (entretien, réparation, vente de pièces détachées et accessoires en tous genres, etc.)

L'un et l'autre évoluent dans un même fantasme, qui promeut une image riante et ludique de l'automobile, inoffensive de surcroît.

Il est donc utile de former tant l'adulte que l'enfant à réagir de manière spontanée et adaptée dans des circonstances très variées.

Il existe peu de littérature sur le sujet de l'enfant dans la rue, et il s'agit en bonne partie de fiches éditées par des sociétés d'assurance et de constructeurs. Le présent document entend donc réaliser une synthèse des connaissances en accidentologie et des méthodes préventives éprouvées à ce jour.

Il est donc conçu dans l'intention :

1. d'établir pour l'adulte les fondements d'une intelligence des pratiques de la rue par l'enfant ;
2. de poser les bases d'un agissement volontaire, aux niveaux individuel et collectif, afin de prévenir la sécurité de ces usagers très spéciaux ;
3. d'éduquer l'enfant aux risques de la circulation, à l'âge où se forme sa psychomotricité ;
4. de responsabiliser l'enfant et l'adulte face à ces risques pour qu'ils acquièrent des réflexes appropriés aux circonstances variées, afin d'éviter les accidents et leurs conséquences.

Le format d'édition choisi (A4 standard) et le contraste voulu des illustrations, autorisent et encouragent une reproduction fidèle au moyen d'une simple photocopieuse, en vue d'une diffusion aussi large que possible.

Le document possède donc une double fonction :

Informative : point sur la situation dans le Rhône et en France (politiques publiques, études de cas et statistiques) avec une mise en perspective sur les vingt dernières années et un état des lieux actualisé.

Éducative : méthode clé en main de sensibilisation à l'usage des parents et des pédagogues (instituteurs, professeurs, animateurs).

Nous présentons un protocole à reproduire, à travers l'exemple d'un atelier conduit dans un établissement scolaire lyonnais. Nous explicitons la raison d'être des différents documents (valeur pédagogique) et leur utilisation possible pour la conduite d'un atelier (des exemplaires vierges sont joints en annexes).

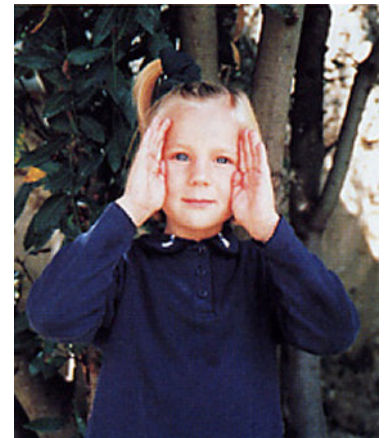
Nous proposons une grille de correction commentée du test d'assimilation.

Nous présentons enfin une analyse des résultats de cet atelier « échantillon » et des conclusions, ainsi que plusieurs pistes d'exploitation des réponses obtenues et des suites à donner à l'atelier en fonction de ces réponses.

PREMIÈRE PARTIE

POURQUOI ET COMMENT ÉDUQUER ET PROTÉGER L'ENFANT DANS LA CIRCULATION ?

« Je dois être protégé contre toute forme de violence, d'atteinte ou de brutalités physiques ou mentales, d'abandon ou de négligence, de mauvais traitement ou d'exploitation... »²



² D'après l'article 19 de la Convention relative aux droits de l'enfant, adoptée le 20 novembre 1989 par l'Assemblée générale des Nations Unies et ratifiée par la France.

1. La rue appartient aussi aux enfants

Vous avez cru qu'il suffisait de leur apprendre pour qu'ils respectent le code de la route et fassent attention aux voitures...Quelle méprise !

1.1 Le rôle des sens

1.1.1 Vision

Un enfant ne voit pas comme un adulte, et sait mal déchiffrer l'information visuelle.

- En raison de sa **petite taille, un enfant ne peut pas voir au-dessus des voitures**, il est également **caché à la vue de l'automobiliste**, qui ne le voit pas non plus ;
- Un enfant se projette sur autrui : **il croit être vu lorsqu'il voit** ;
- Un enfant confond « **taille** » et « **éloignement** » : une **voiture** lui paraît **plus lointaine qu'un camion** ;.
- Un enfant ne voit que par **contrastes** : il lui faut en moyenne **4 secondes** pour identifier si une voiture **avance** ou si elle **est à l'arrêt**. Ceci explique pourquoi très souvent il attend, **hésite, puis traverse au dernier moment** ;
- **Le champ visuel d'un enfant est réduit : il voit uniquement devant lui**, comme s'il portait des œillères. De sa hauteur, les signaux routiers sont hors de son champ visuel.

1.1.2 Audition

Un enfant n'entend pas comme un adulte, même si son ouïe est plus fine.

- Un enfant **détecte** mal la nature et la provenance des sons. Il est, de plus, **distrain** par les bruits de la vie courante. Dans une ambiance sonore complexe telle que celle de la circulation, il ne parvient pas à **isoler** un bruit particulier ou à **reconnaître** un son ;
- **L'oreille d'un enfant est sélective** : il n'entend prioritairement que **les bruits qui l'intéressent** (l'appel d'un(e) camarade par exemple).

1.1.3 Synthèse sensorielle

Un enfant peut difficilement penser et réagir à plusieurs sollicitations **simultanées** ; encore moins dans un court instant.

- Un enfant ne réalise pas que le mouvement est permanent, il découpe les scènes en images fixes et isolées, sans établir de lien entre elles ;
- Il est incapable de sélectionner l'essentiel et, s'il le perçoit, il n'en interprète pas nécessairement la signification pour sa sécurité. La cause d'accident n'est pas forcément que l'enfant ne regardait pas, mais **qu'il ne pouvait pas regarder mieux** ;

- **Il faut attendre l'âge de 12 ans** pour voir un enfant raisonner sur des hypothèses, spéculations tenant compte du possible et non du réel, et combiner des idées pour prévoir l'évolution d'une situation.

1.2 La nature du comportement

1.2.1 La satisfaction des besoins

Un enfant a besoin de mouvement, c'est essentiel pour son développement. On s'imagine qu'il suffit de le « parquer » dans la cour, le jardin ou la place de jeux, ou de le « tenir en laisse » sur le trottoir. Mais on oublie que l'enfant conquiert toujours l'espace dont il a besoin pour jouer et bouger. **La rue est souvent son terrain de jeux, elle fait partie de son espace vital.**

- Un enfant n'a qu'une envie, c'est jouer, **rejoindre ses camarades ou arriver à l'heure**, au point **d'oublier** tout le reste : il se pose toujours au centre de toute situation... La circulation, ce n'est pas son problème !
- Un enfant est un véritable volcan. On croit qu'il **attend tranquillement** sur le trottoir et soudain, c'est l'explosion, il s'élance sur la chaussée, **contre toute attente** ;
- Un enfant n'a pas acquis le « **pas** », il adopte de lui-même l'allure du **galop**. Fréquemment l'adulte, avec ses grandes jambes, impose à l'enfant de « **presser le pas** » pour suivre son rythme, ce qui **initie** aussi l'habitude de la course ;
- La peur, **la panique peut désemperer l'enfant** et provoquer des réactions irrationnelles, quand bien même il aurait appris les risques encourus ;
- **Un enfant n'a pas de frein !**

1.3 La faculté cognitive

1.3.1 La relation cause à effet

Un enfant ne la comprend pas correctement.

- L'enfant apprécie mal les distances et les vitesses, n'est pas capable de les évaluer. **Il croit qu'une voiture peut s'arrêter net**, dès que l'automobiliste appuie sur le frein.

1.3.2 La mort

Un enfant ne craint pas la mort. Parfois il joue à être mort, puis se relève, il est de nouveau vivant. **La mort n'a pas de réalité**, l'enfant n'en a cure et craint davantage d'être grondé par les adultes.

1.3.3 Fausses images

La signification donnée aux objets et aux lieux n'est pas la même que pour les adultes.

- La rue : c'est un espace où l'on peut jouer sans le contrôle des parents. C'est un univers personnel fait d'imaginaire, d'affectivité ;
- **La voiture** : un enfant a confiance en elle, car **elle peut être comparée à un être humain** (les phares sont des yeux, le radiateur est une bouche, les rétroviseurs sont des oreilles, etc.) ;
- Le passage dit à tort « **protégé** » est un endroit où un enfant s' imagine qu'**il ne peut rien lui arriver** ;
- Un enfant pense que le « **bonhomme vert** » lui **garantit** une traversée en **sécurité**, ce qui **est faux dans la pratique**.

1.4 L'influence de l'environnement

1.4.1 Environnement sécurisant

Un enfant a souvent la sensation de se trouver en sécurité lorsqu'il évolue dans un cadre familial.

- Lorsqu'il est **en compagnie de ses parents** ou simplement **d'adultes**. **Il imagine que rien ne peut lui arriver**, qu'il est protégé. C'est également le cas s'il est proche de sa maison, de son école, etc.

1.4.2 Panurgisme

Un enfant imite toujours les adultes.

- Il pense que si d'autres traversent, il peut aussi traverser, sans penser que la situation a évolué extrêmement rapidement (quelques fractions de secondes) ;
- Si des enfants se **tiennent par la main**, ils se rassurent les uns les autres et méprisent l'existence d'un danger.

2. Dans la rue, tous et toutes responsables

Tous les enfants sont **nos** enfants : à nous d'être prudents et de leur montrer le bon exemple. Un adulte ne doit en aucun cas enfreindre devant un enfant les règles qu'il lui a apprises, sans quoi celui-ci perd toute référence. Il peut être tenté d'en faire autant alors que ses capacités ne le lui permettent pas.

À pied

- Habillons un enfant de vêtements voyants, colorés (jaune, rose, blanc), comportant si possible des **matériaux fluorescents** ou réfléchissants : vêtements, chaussures, brassards, qui permettent d'être vu même par temps de pluie, de brouillard, ou la nuit ;

- Ne nous contentons pas de simples conseils et mises en garde, mais **expliquons** à l'enfant les **dangers rencontrés**, avec patience et détails, et désignons les points dangereux... Répondons à ses questions ;
- Ne soumettons pas un enfant au stress ; ne l'habitons pas au retard, source de précipitation : **levons le suffisamment tôt**. Si un enfant est couché tôt, il se réveillera facilement à 7 heures (**10 heures de sommeil** sont recommandées jusqu'à l'âge de 10 ans) et aura le temps de prendre un **petit-déjeuner** et de s'habiller **paisiblement**, sans devoir subir le **stress** de ses parents. Il a bien plus besoin d'un **câlin** ou d'un sourire avant d'entrer en classe !



L'enfant est ainsi, vif et spontané, et ne contrôle pas ses sentiments: il ne peut donc pas s'adapter à la circulation. Même si on lui apprend la rue, **il n'est pas possible de changer sa nature d'enfant : c'est à l'automobiliste d'être prudent(e)**. Lui seul ou elle seule possède la conscience nécessaire pour se montrer compréhensif(ve), indulgent(e) et prudent(e).

Au volant

Quelques réflexes simples suffisent pour que les enfants aient aussi le droit de vivre dans la rue. Dans tous les cas, même si l'enfant apparaît fautif, l'adulte supporte objectivement une part de responsabilité :

- **Je ralentis** et je me tiens prêt à freiner dès que j'aperçois des enfants, même s'ils sont sur le trottoir ;
- **Je réduis ma vitesse** partout où il faut s'attendre à la présence d'enfants (école, place de jeux, zones d'habitations, etc.)³ ;
- **J'anticipe en permanence** ce qui pourrait arriver :



³ Il faut savoir que le temps de freinage est proportionnel au carré de la vitesse : c'est à dire par exemple qu'à **60 km/h** la distance de freinage d'un véhicule n'est pas deux fois plus longue qu'à 30 km/h , mais **QUATRE** fois ... !

- ✓ un enfant qui traverse est **souvent suivi** par un autre enfant,
 - ✓ un enfant en tricycle ou en vélo sur le trottoir **peut débouler sur la chaussée**,
 - ✓ si des **adultes attendent** sur le trottoir, des **enfants ne vont pas tarder à s'élaner** pour les rejoindre.
- **Je ne rase pas** les voitures en stationnement, pour mieux réagir lorsqu'un enfant surgit entre deux voitures ;
 - Je **m'arrête** pour laisser traverser les enfants, **5 mètres avant le passage piéton** (pour éviter le « piège du dépassement »).

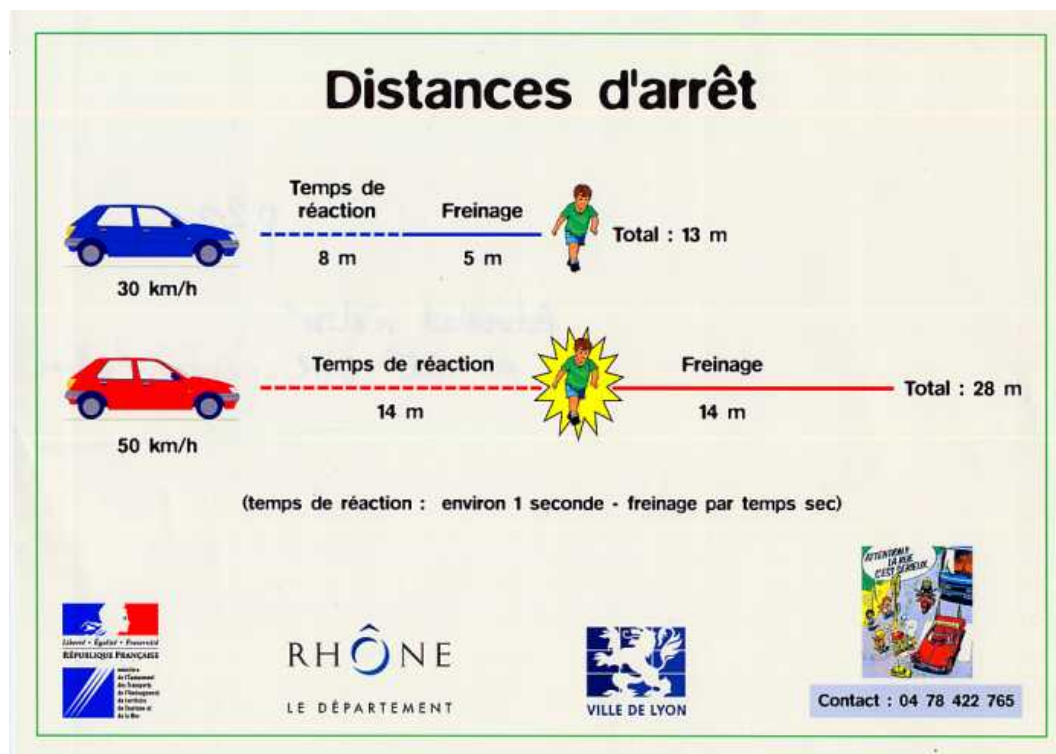
Ce n'est, de toute manière, rien de plus que ce qu'a prescrit le législateur dans le code de la route que nul(le) automobiliste n'est censé(e) ignorer :

« Art. R 11-1. – Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code ne s'entendent que lors des conditions optimales de circulation

[...] Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.

[...] Sa vitesse doit être réduite notamment :

1. Lors du croisement ou du dépassement de piétons ou de cyclistes isolés ou en groupe[...]
3. Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants[...]
8. Dans les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations .»



3. Chiffres à l'appui

Malgré une recherche fouillée, il est difficile aujourd'hui d'obtenir des données chiffrées significatives et exploitables concernant l'accidentologie des enfants piétons. En effet, les seules sources officielles disponibles en France sont établies à partir des procès-verbaux de police ou de gendarmerie. Elles sont publiées tous les ans par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). Or, si les moins de 15 ans font bien l'objet d'une catégorie statistique, la part des piétons y est très rarement identifiée : les chiffres concernant ces victimes de la route, ou les séquelles conséquentes, confondent le plus souvent les passagers de véhicules avec les cyclistes et les piétons (ce qui n'a pourtant rien à voir...).

Toutefois nous proposons ci-après des éléments, recomposés à partir des chiffres les plus récents à l'heure d'éditer cet ouvrage. Une mise à jour annuelle est à réclamer auprès des organismes cités dans ce paragraphe.

3.1 Source INRETS⁴

Voici quelques chiffres issus de constats établis par l'INRETS :

Dans le Rhône, de **1996 à 2001**⁵, parmi les victimes des accidents de la circulation, la part des **piétons de moins de 15 ans** représentait **17,8 %** , soit **1 716 victimes**. 60 % étaient des garçons.

Dix-neuf sont morts (soit 1,1 %), 161 ont été victimes de blessures graves (soit 9,4 %), 1 536 ont eu des blessures dites « légères » (soit 89,5%).

Tous types confondus, la moitié des accidents corporels atteint un membre inférieur, un quart atteint la tête, un quart les membres supérieurs. Un suivi d'observation⁶ a été réalisé par l'Inrets :

- **Un mois après** l'accident : 14 % des enfants présentent une inaptitude motrice d'un ou de plusieurs membres ; 22 % portent une trace inesthétique ; 16 % se plaignent de douleurs au niveau d'une lésion. Les enfants sont proportionnellement plus nombreux à s'endormir difficilement, et à être qualifiés de « nerveux ou agités » par leurs parents, de « violents » par l'enseignant. Le niveau scolaire général ne semble pas montrer de différence notable.
- **Trois mois après** l'accident : quatre enfants présentent encore une incapacité motrice, mais plus aucun n'utilise de béquille ; 15 % portent une trace inesthétique ; 10 % se plaignent encore de douleurs sur une lésion. 9 % ont des terreurs nocturnes. Les troubles du comportement disparaissent.

⁴ Inrets : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

⁵ D'après le Registre du Rhône des Victimes d'Accident de la Circulation 1996-2001

⁶ Enquête de suivi pendant un an sur échantillon de 118 enfants d'écoles primaires, victimes d'accidents entre septembre 1997 et juin 1999, et 118 individus « témoins » d'âge, sexe et niveau scolaire comparables (Source UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche « Sécurité Transport, Travail , Environnement »).

- **Un an après** l'accident : plus aucun enfant ne présente d'incapacité motrice en lien avec l'accident ; 10 % conservent une cicatrice ; 13 % continuent de ressentir une douleur au niveau des lésions. Selon leurs parents, ils sont plus « agités » et souffrent de troubles du sommeil.

Dans l'ensemble, les enfants accidentés ne montrent pas de différence avec les « témoins » pour ce qui concerne l'appétit, la vigilance, la mémoire et la continence. Fait remarquable : dans 6 % des cas, *un autre membre de la famille* montre des séquelles, même un an après l'accident... Par contre, il faut bien garder à l'esprit le pourcentage important de ceux qui gardent des séquelles temporaires (souvent en années plus qu'en mois) et ceux qui restent handicapés à vie.

En 2002, en France, 6 224 enfants de moins de 11 ans (piétons + passagers de véhicules) ont été victimes d'accidents de la route. Parmi eux, 161 sont morts et 833 ont été gravement blessés ; beaucoup garderont un handicap à vie.

- 50 % ont été accidentés en simples passagers de voiture, souvent celle de leurs parents, fréquemment sur un trajet quotidien..
- 35 % des accidents se sont produits sur un passage pour piétons, 12 % à proximité immédiate.
- **58 % surviennent dans des conditions de mauvaise visibilité due aux voitures stationnées.**



Les piétons sont impliqués dans 33 % des accidents de la circulation chez les moins de 15 ans (216 victimes en 2004).

- **Moins de 6 ans** : 99 tués, 363 gravement blessés, 2 312 légèrement blessés. 35 % des victimes de 3 à 6 ans le sont en piéton (défaut de surveillance des adultes chargés de les accompagner.)
- **De 6 à 10 ans** : c'est dans cette tranche que le risque piéton est le plus grand. L'enfant commence tout juste à s'émanciper et à entreprendre ses trajets tout seul : 62 tués, 470 gravement blessés, 2 918 légèrement blessés. 44,7 % des victimes le sont en piéton, avec un pic à 7 ans (âge où l'enfant, en prise d'autonomie, commence à parcourir seul ses itinéraires).

44 % de ces accidents surviennent sur le trajet domicile-école, majoritairement lors du retour. 9 % ont lieu à proximité de l'école contre 65 % à proximité du domicile (25 % devant le domicile même pour les 6-8 ans).

Les principales causes semblent en être une retombée de la vigilance due à la fatigue, et un excès de confiance dû à un faux sentiment de sécurité.

3.2 Source ONISR⁷

Depuis 1990, le nombre de piétons de 0 à 14 ans tués dans la circulation montre une diminution sensible : 153 en 1990, ils étaient 91 en 1995, puis 78 en 2000.

Toutes victimes confondues, les plus touchées sont des enfants de **11 et 12 ans**. Aujourd'hui sur l'ensemble des enfants tués, **un sur quatre** l'est en tant que piéton.

Dans le département du Rhône⁸, entre 1996 et 1999, on dénombrait 4 108 victimes piétons pour un total recensé de 43 056 victimes de la route (source : ONISR - fichier des accidents). Les populations les plus touchées sont celles des 70 ans et plus pour les tués, des moins de 24 ans pour les blessures graves et des moins de 15 ans pour les blessures légères.

93 % des victimes piétons sont recensées en milieu urbain, mais la gravité y est bien moins élevée qu'en rase campagne. Ainsi la gravité des accidents est-elle 5,3 fois plus élevée dans les communes de moins de 5 000 habitants que dans les villes de plus de 300 000 habitants.

Quel que soit le milieu, c'est à l'occasion du motif « promenade-loisirs » que l'on enregistre, le plus grand nombre de victimes, alors qu'au motif « courses-achats » s'associe la plus importante gravité des accidents.

Trois quarts des victimes sont accidentées le jour. Mais là encore, la gravité est multipliée par trois la nuit : 52 % des tués. De 22 heures à 6 heures, les gravités sont très fortes, toujours supérieures à 10 tués pour 100 victimes. Les dimanches et jours de fête sont les dates où les gravités sont les plus élevées.

C'est d'octobre à janvier que l'on observe les fréquences et les gravités les plus fortes.

En France, en 2002, un piéton tué sur 14 était un enfant (soit 7 %) ; 58 piétons de moins de 15 ans sont ainsi décédés⁹.

En 2003, un piéton tué sur 12 était un enfant (soit 8 %) ; 48 piétons de moins de 15 ans sont ainsi décédés¹⁰. De plus, 410 ont été victimes de blessures graves, 2 852 de blessures « légères ».

⁷ ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

⁸ Dans ce département seulement, il existe un Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation. Il a été créé le 1er Janvier 1995 et permet une approche épidémiologique de l'insécurité routière.

⁹ Parmi lesquels 28 avaient moins de 5 ans, 18 entre 5 et 9 ans, 18 entre 10 et 14 ans. 14 faisaient partie d'un groupe, 20 se trouvaient seuls, mais 24 étaient accompagnés d'un adulte. 78 % ont été tués en milieu urbain.

4. Les missions de l'Éducation nationale en matière de sécurité routière

Par Françoise BRUN

En France, l'éducation routière est obligatoire à l'école depuis la loi n° 57-381 du 26 juillet 1957. Il s'agissait alors exclusivement de l'enseignement du Code de la route. Puis, la circulaire n° 87-287 du 25 septembre 1987 intègre le mot « comportement ». La grande majorité des enseignants ignorait cette obligation, simplement du fait que la discipline « sécurité routière » n'était pas au programme de leur formation...

Jusque dans les années 90, la Prévention Routière (association loi 1901 reconnue d'utilité publique, créée en 1949) était la seule à conduire des actions dans les écoles. Ainsi, les pistes d'éducation routière étaient pour les enfants de l'école primaire une occasion unique d'aborder le code de la route.

Il faut attendre la circulaire n° 2002-229 du 25 octobre 2002 pour voir apparaître, à travers une volonté politique affirmée, le souci de donner aux élèves une véritable éducation à la sécurité routière permettant de développer, non plus seulement des « savoirs », mais aussi des « savoir faire » et des « savoir être ». C'est le contenu de l'APER (Attestation de Première Éducation à la Route).

L'APER décline un ensemble de compétences à développer dans chaque cycle de l'école primaire : dès la première année de l'école maternelle et jusqu'en fin de CM2, l'élève doit acquérir ces compétences de piéton, de passager d'automobile, de passager de transports en commun et de rouleur (sur patins, trottinette ou bicyclette).

Un document d'accompagnement très détaillé propose aux enseignants des exemples de situations pédagogiques à mettre en place pour permettre aux élèves d'acquérir ces compétences. Il fait partie intégrante du BO n° 40 du 31 octobre 2002. Chaque année, l'enseignant doit évaluer ces acquisitions et renseigner la grille de l'APER qui est maintenant intégrée dans le dossier scolaire de l'élève.

Un effort tout particulier a été fait pour que l'éducation routière soit conçue, non pas comme une discipline à part entière qui serait une charge de travail supplémentaire pour l'enseignant, mais comme un enseignement à caractère transdisciplinaire dont le cadre de référence demeure les programmes scolaires. C'est pourquoi le document d'accompagnement fait sans cesse référence aux programmes.

Cette attestation est la première partie d'un continuum éducatif dont le principal objectif est de changer les comportements des usagers de la route, en les rendant plus respectueux des règles mises en place pour la sécurité et le respect de tous dans l'espace social qu'est la route.

¹⁰ Parmi lesquels 14 avaient moins de 5 ans, 12 avaient entre 5 et 9 ans et 22 avaient entre 10 et 14 ans. 5 l'ont été alors qu'ils étaient en groupe, 17 étaient accompagnés et 25 étaient seuls (1 indéterminé). 41 ont été tués en milieu urbain.

La deuxième partie de ce continuum mis en place par le ministère de l'Éducation nationale est définie par le BO n° 9 du 4 mars 1993. Il crée une attestation scolaire de premier et de deuxième niveau. De même que pour l'école primaire, cet enseignement obligatoire dispensé au collège, s'intègre dans les programmes en vigueur et dans le cadre des horaires de chaque discipline concernée.

Dans chaque collège, un « correspondant sécurité routière » est désigné. Il doit veiller à ce qu'une vraie formation soit mise en place dans son collège, être un initiateur d'actions de sécurité routière et assurer le bon déroulement des épreuves des ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière) passées en classes de cinquième et de troisième.

Depuis le décret n° 2002-675 du 30 avril 2002, le Brevet de Sécurité Routière composé de l'ASSR de premier niveau et de trois heures de formation pratique en auto-école, est obligatoire pour conduire un cyclomoteur, non seulement entre 14 et 16 ans, mais aussi au-delà des 16 ans et sans limite d'âge tant que l'on ne possède pas le permis de conduire.

De même, l'ASSR de 2^e niveau, passée en classe de troisième (et obligatoirement avant 16 ans), est maintenant le premier module du permis de conduire et doit donc être présenté à l'auto-école pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique du code de la route. Le continuum se poursuit avec le permis probatoire délivré avec six points.

Si la volonté politique existe, elle n'a donc pas toujours été accompagnée des conditions qui auraient dû aider à l'application des textes officiels. Jusqu'il y a peu en effet, peu de formations (voire aucune dans certains départements) étaient mises en place pour accompagner les enseignants des premier et second degrés, et les enseignants se trouvaient parfois démunis devant cette nouvelle mission, dont ils ont bien conscience pourtant qu'elle participe à une démarche citoyenne. Ils se tournaient alors vers des associations qui proposaient des actions « clé en main ». Ce n'est pas, bien sûr, l'esprit des textes qui insistent sur la prise en charge de cette éducation spécifique par les éducateurs habituels des élèves que sont les enseignants.

De plus, les correspondants sécurité routière n'ont aucun moyen supplémentaire à leur disposition ; leur action relève donc du pur militantisme. A moins d'avoir un correspondant motivé pour des raisons personnelles, ce dernier est « désigné d'office » et change donc trop souvent pour qu'il y ait une cohérence dans l'action et le temps.

Désormais la sécurité routière est jumelée avec le secourisme (gestes élémentaires) dans la formation des maîtres. De leur côté, les différentes fédérations de parents d'élèves¹¹ jouent de plus en plus l'incitation auprès des professeurs.

¹¹ Les fédérations : A.P.E.L. Association de Parents d'élèves de l'Enseignement Libre ; F.C.P.E. Fédération des Conseils de Parents d'Élèves ; P.E.E.P. Parents d'Élèves de l'Enseignement Public.

4.1 À respecter ou à faire respecter !...

Le risque routier représente en France la principale cause de mortalité chez les plus de 10 ans. Le ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche a renforcé en 2002 les mesures relatives à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire - pourtant déjà présente, et de longue date, dans les textes législatifs.

Ainsi trois textes ont été publiés en octobre 2002 au bulletin officiel de l'Éducation nationale (BOEN), précisant les principaux objectifs. L'un d'entre eux, remarquera-t-on non sans un certain désarroi, est essentiellement de préparer l'enfant ... à devenir un(e) bon(ne) automobiliste.

4.2 Objectifs de l'éducation à la sécurité routière à l'école et au collège

1. **Rendre plus lisible** la prise en compte de cet enseignement **obligatoire** dans les horaires et programmes des différents champs disciplinaires à l'école et au collège ;
2. **Inscrire** l'acquisition de savoirs et de comportements réfléchis face aux dangers de la route **dans une continuité pédagogique** de l'école **maternelle** à la fin du **collège**, première étape d'un processus continu de formation de l'usager de l'espace routier ;
3. **Conférer** aux acquis réalisés en milieu scolaire **une reconnaissance sociale en prenant en compte** les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) dans les certifications de la conduite (Brevet de sécurité routière, Permis de conduire) ;
4. **Accompagner** le travail des enseignants en mettant à leur disposition des **outils pédagogiques renouvelés intégrant les avancées technologiques**.

© Ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche
Direction de l'Enseignement scolaire - 15 janvier 2004

5. Du concours de l'aménageur

D'après les documents de l'Institut National pour la Sécurité des Enfants.

La **configuration de l'espace urbain** elle-même est **parfois accidentogène**. Il arrive ainsi que le concepteur, focalisé sur la gestion technique des flux automobiles, néglige certains aspects de la sécurité pour les déplacements piétons...ou pêche au contraire par excès de zèle. Dans les deux cas, il manque simplement d'une **information** établie sur des constats de **pratiques**.

A son attention, les différentes pistes présentées ici sont empruntées au travail de M. Jacques ROBIN pour le compte de l'Institut national pour la sécurité des enfants (voir son document complet en [Annexe 7](#)). Trois objectifs sont primordiaux pour les responsables de l'aménagement des rues :

- **modérer** la vitesse et généraliser le 30 km/h à toutes les voies de quartier,
- **assurer** la covisibilité entre les véhicules et les **enfants-piétons**,
- réduire la **largeur** de la **chaussée** sans oublier les cyclistes.

Plusieurs modèles permettent d'atteindre ces objectifs, à condition de les adapter en fonction des nécessités des lieux.

5.1 La chaussée

Il ne faut pas imposer des itinéraires ou des comportements qui ne peuvent pas être respectés par le piéton.

5.1.1 Le passage piéton

Il faut en user avec la plus grande circonspection : il convient dans le cas de chaussées à plusieurs voies, ou de carrefours à feux, et lorsqu'un refuge existe au centre, ou lorsqu'il est surélevé. **Hors ces cas**, il est une obligation contraignante pour le piéton (qui a de toute manière **priorité** lorsqu'il est régulièrement engagé¹²) et peut même préjudicier à sa sécurité ; il profite alors essentiellement à l'automobiliste.

¹² Article R415-11 du code de la route :

« Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire. »



5.1.2 Le refuge central

Il est d'un excellent rapport coût / efficacité : il interdit aux véhicules de se doubler, il contraint à réduire légèrement la vitesse et, surtout, permet au piéton de séquencer sa traversée. Il est donc fortement recommandé dans tous les cas de passage sans feux sur 2 voies (9,5 mètres de largeur sont suffisants), et avec feux à partir de 4 voies.



5.1.3 Le ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal

Il est autorisé sur toutes les voies supportant un trafic inférieur à 3 000 véhicules/jour. Pour un trafic supérieur, un plateau surélevé (surélévation de 10 à 15 cm, pente de 5 %, longueur de 10 m) obtiendra des résultats équivalents à ceux du ralentisseur : il n'y a pas de limite de trafic pour les plateaux surélevés. Il est également possible de réaliser des coussins berlinois si le trafic est inférieur à 6 000 v/j (surélévations d'environ 1,75 m à 1,90 m de large).

5.2 Le trottoir

La sécurisation du trottoir ne doit pas être excessive (par exemple à l'aide de barrières en continu), sous peine d'être contre-productive : le trottoir doit rester accessible au piéton égaré sur la chaussée.



5.2.1 La protection du trottoir

De manière ironique, ce sont les véhicules stationnés sur la chaussée qui forment la meilleure protection du trottoir. Sans ce stationnement, il peut être rendu nécessaire de disposer le long de la bordure des obstacles tels que potelets, bornes, plots, barrières ou bacs. Pour ces derniers, il existe des précautions indispensables : **les bacs à plantes** doivent être au moins à **1,50 m de la chaussée pour ne pas gêner la visibilité** des plus petits ; les barrières quant à elles ne doivent pas excéder une hauteur de 70 cm sans quoi elles **gênent la visibilité des conducteurs** (ces barrières n'ont pas pour fonction d'empêcher la traversée, mais d'en dissuader le piéton).



5.2.2 L'avancée de trottoir

Elle offre un point sécurisé d'observation de la circulation. Pour être pleinement efficace, elle doit atteindre une longueur suffisante, et elle doit comporter un dispositif pour empêcher le stationnement (potelets, plots, etc.). Elle peut-être aménagée avec ou sans passage piéton, être jumelée ou non avec un refuge central.



5.2.3 L'encombrement du trottoir

Il est à combattre car il incite le piéton à s'aventurer sur la chaussée. Paradoxalement, l'encombrement est parfois le fait d'aménagements de sécurité : potelets ou bacs à plantes sur un trottoir trop étroit par exemple. Mais la plupart du temps, ce sont les véhicules, les étalages, les panneaux indicateurs ou les sucettes publicitaires qu'il convient de déplacer ou de supprimer.

Le cas des travaux est à mentionner spécialement : **l'indication « Piétons passez en face » doit être bannie** car même avec un tracé de passage provisoire les enfants sont ainsi **excessivement exposés**. Il faut réclamer un trottoir provisoire suffisamment large, protégé et correctement signalé, ainsi que la remise en état du trottoir à l'issue du chantier (ainsi que le prévoit la loi).

DEUXIÈME PARTIE

RESTITUTION DES ENSEIGNEMENTS D'UN ATELIER PÉDAGOGIQUE MENÉ AU COLLÈGE VENDÔME À LYON

« J'ai le droit de mener une vie pleine et décente, dans des conditions qui garantissent ma dignité, favorisent mon autonomie et facilitent ma participation active à la vie de la collectivité... »¹³



¹³ D'après l'article 23 de la convention relative aux droits de l'enfant, adoptée le 20 novembre 1989 par l'assemblée générale des Nations Unies et ratifiée par la France.

L'espace du trottoir est supposé être un lieu de sécurité. On enseigne à l'enfant qu'il doit s'y tenir et en respecter les limites afin de ne pas se mettre en danger : la hauteur de la bordure doit en principe protéger des voitures (sauf désormais des gros tout-terrain), des potelets sont même parfois installés.



La circulation sur le trottoir est libre : on peut marcher, marcher vite, rester statique. Mais il faut éviter de courir, il ne faut pas jouer au ballon, ni jeter ses papiers et autres déchets ; c'est un endroit à respecter. Les trottinettes, patins à roulettes, planches à roulettes et bicyclettes (jusqu'à 8 ans seulement pour ces dernières) doivent **régler leur vitesse sur celle du piéton**.



L'observation de ce trottoir permet de découvrir la ville et la rue : plaques d'égout, de gaz ou d'eau, compteurs électriques, casiers postaux, poubelles, sont d'utilité générale pour le bon fonctionnement de la cité. Les étalages des magasins, les terrasses des cafés sont nécessaires à l'animation générale. Les arbres composent le paysage et le rendent agréable.



Certains éléments qui occupent le trottoir n'ont en revanche d'utilité publique que celle du bon fonctionnement de la chaussée, qui « **déborde** » ainsi en quelque sorte de son espace réservé : parcmètres, candélabres, panneaux indicateurs de circulation, accès de parkings et d'immeubles, etc. La mixité des flux encombre le trottoir.



Enfin, les voitures qui stationnent sur le trottoir ne desservent que l'intérêt particulier, et peuvent surprendre les malvoyants, empêcher le passage des poussettes, des sièges roulants, parfois même du simple piéton, en l'obligeant à se risquer sur la chaussée hostile.

Notons qu'au-delà du centre urbain, les zones périurbaines et rurales montrent des problèmes analogues, se manifestant différemment. Les enclaves pavillonnaires des nombreuses banlieues modernes, et les anciens villages désormais « rurbanisés » ne proposent pas d'aménagements réellement adaptés au confort du piéton. La culture automobile, qui forge et rend possible ces modes de vie où l'on se trouve loin et proche à la fois de la centralité vivante, **laisse à penser à l'automobiliste fort de son bon droit que la chaussée lui est exclusivement réservée**.



Comment réagir ?

Évidemment un contrôle rigoureux par la Police municipale engendre immédiatement de meilleures commodités pour le piéton.

Le sans-gêne est source d'inégalités et de désagréments importants pour le passant, à plus forte raison pour un enfant (dont les réflexions sont souvent raillées). Si ce sans-gêne est toléré, il s'amplifie énormément, et cela est mal compris par celles et ceux qui respectent leur environnement.



Il est indispensable de s'organiser pour le **respect** des espaces piétons et éviter que soit dérogé aux principes civiques de convivialité vis-à-vis des **usagers vulnérables**. L'abus pratiqué par les personnes sans-gêne peut détruire le bien-être d'un quartier. Il faut étudier l'espace en fonction des activités et savoir doser ce qui est indispensable et ce qui résulte simplement du confort individuel et égoïste.



L'enfant est parfaitement capable de prendre en compte tous les facteurs intervenant dans la circulation, encore faut-il lui en faire l'exposé par le menu. Le jeune âge, où se construisent les mécanismes et réflexes de la psychomotricité, est un temps d'éducation privilégié pour une efficacité durable. Il faut s'attacher tout particulièrement à énoncer et détailler les liens de causes à effets, **en faisant apparaître les relations entre l'espace et le temps** qui se manifestent dans la succession des événements, leur enchaînement ou leur simultanéité.

Bien souvent ce sont les **adultes** eux-mêmes qui mal informés et insuffisamment formés (ou par simple désinvolture) se rendent coupables de comportements accidentogènes que reproduisent les enfants à leur exemple...

En général, les parents sont également automobilistes : leurs enfants sont auprès d'eux les meilleurs ambassadeurs d'un message de sécurité au volant.

1. Documents outils

SECURITE ROUTIERE

Plaquettes d'information éditées par la Sécurité routière (*ci-contre*).

BOUGE TA VILLE : Objectif déplacements (*voir Annexe 5*)

Brochure éditée par les éditions du Moutard pour la Communauté Urbaine de Lyon, contenant des informations et des tests ludiques sur le thème des déplacements dans la ville, destinée à l'éducation des enfants.

LA RUE AVEC ANASTASE

Vidéo d'éducation à la traversée de chaussée : « MESSAGES ». Elle s'accompagne d'un test de compréhension sous forme d'un questionnaire à choix multiple, à compléter par l'enfant après la projection (*voir Annexe 3*).

FICHE D'OBSERVATION « PIETON PRATIQUE » (*voir 3.1 et Annexe 2*)

Constat dressé par le piéton sur ses parcours habituels, permettant de radiographier les anomalies de la circulation et du stationnement, nuisant à la sécurité et au confort dans les déplacements à pied.

Se présente sous la forme d'une fiche d'observation (*voir Annexe 2*) des trottoirs et des chaussées, et de leurs encombrements, à compléter par l'enfant et/ou l'adulte en se promenant dans son quartier.

Exploitées en classe ou remises à une antenne associative locale, ces anomalies peuvent être référencées au sein d'une **cartographie** (*voir Annexe 2*) **tenue à jour** par les personnes concernées : association, groupe de travail spontané, service technique, conseil ou comité de quartier, police municipale, mairie, etc.

Après examens et discussions, cette **base de données peut conduire à une modification des lieux accidentogènes**, et à une surveillance accrue pour l'application réelle des règles du code de la route.

2. Protocole

L'atelier présenté en exemple a été animé par Colette Olivero¹⁴ dans les **10 classes de sixième** du collège Vendôme (Lyon 6^e), soit **256 enfants, filles et garçons**, au cours de l'année scolaire 2002-2003.

Le calendrier a été le suivant :

- **Octobre 2002** : Proposition et montage du **projet – acceptation** ;

¹⁴ Inspecteur Départemental de la Sécurité Routière (IDSR) ayant traité une trentaine d'accidents piétons entre 1984 et 2002. Animatrice « Piéton pratique » pour l'association « REAGIR – L'Enfant et la Rue ».



- **Novembre 2002** : début de réalisation : **distribution** de la **fiche d'observation Piéton pratique** (voir *Annexe 2*) par la conseillère pédagogique d'éducation (à rendre avant le 10 décembre) ;
- **Décembre 2002** : **première collecte** des **fiches** complétées par les enfants ; relance de celles et ceux qui ne l'ont pas remplie ;
- **Janvier 2003** : **nouvelle collecte** des fiches manquantes (**étude rapide des réponses avant la première animation**) ;
- **Février 2003 (hors-cadre scolaire)** : **synthèse** des contenus des **fiches** par Etienne Pichat¹⁵ ; restitution des notes d'observation sous forme de **cartographie** (voir *Annexe 2*) sur un plan du quartier, par M^{me} Gardette¹⁶ de la FCPE. ;
- **Février - mars - avril 2003** : rappel des **règles essentielles pour traverser** ; **contrôle des connaissances** ; publication des réponses ; distribution de pochettes pour conserver la documentation, la feuille d'interrogation et la grille d'évaluation, dont les corrections seront vérifiées par le professeur ou l'animateur ;
- **Mai 2003** : rendu à chaque élève de la fiche d'évaluation notée avec appréciation individuelle sur le savoir-faire et restitution de la pochette de documents en la complétant si nécessaire.

Un premier temps consiste à **familiariser l'enfant avec le sujet abordé**, en lui proposant une approche empirique sur le terrain.

- L'objectif est de faire **observer la réalité de la rue par les enfants**, en les obligeant à **regarder** ce qui leur paraît ordinaire, anodin, en développant ainsi une ré-appropriation objective de l'espace urbain ;
- L'accompagnement par le parent ou l'adulte permet de **sensibiliser** celui-ci à son **bon comportement personnel**, qui doit faire force d'**exemplarité** pour l'enfant ;
- L'attendu est de découvrir ce que perçoivent individuellement les enfants, et comment ils ressentent leur environnement. Afin qu'ils prennent conscience que sa **dangerosité** est **due** à de **mauvais comportements individuels non respectueux du code de la route**.

Un second temps permet de capitaliser la réceptivité des enfants, éveillée lors de la première étape, en complétant cette expérience propre par une explication complexe des phénomènes de la circulation.

Séance 1 :

- **Projection** de la **vidéo** *Si tu veux vivre* (11 min.) (ou *Messages* pour le primaire) qui donne une explication des dangers lors de la traversée de la chaussée. **Discussion** avec les élèves sur ce qu'est un bon comportement – **Explications** :
Qui a déjà eu un accident ? Veut-il expliquer comment ? Donner des exemples.

¹⁵ De l'association « Lyon Vélo ».

¹⁶ Présidente du Conseil de Parents d'Élèves du collège Vendôme.

- **Distribution de documents** à lire pour la séance du mois suivant :
 - les **2 plaquettes** d'explication *Vitesse* et *Ceinture* éditées par la Sécurité routière.
 - la **fiche d'explication** *Piéton pratique* pour traiter les anomalies identifiées lors de l'observation.

Remettre une pochette (ou demander à l'élève d'en fournir une) **qui puisse retenir les tracts** qui seront distribués durant les animations car ils devront être conservés pour la préparation de l'ASSR 1^{er} niveau. Cette **pochette** devra porter le **nom** de l'élève, sa **classe** et le nom de **l'établissement scolaire**.

L'élève **devra l'avoir** avec lui **lors de chaque intervention** sécurité routière. **Vérifier chaque fois...** Cela est demandé pour évaluer son application et sa motivation.

Séance 2 :

- Distribution du **test d'Anastase** (voir *Annexe 3*) à **lire une fois, sans répondre, les questions A, B, C, D**. Puis les **relire et répondre** en entourant deux chiffres pour chaque lettre en écrivant au stylo bille. Bien expliquer le mode de fonctionnement avant de commencer car il ne faudra pas raturer. Ce test contrôle l'attention de l'enfant en même temps que son savoir. Il faut réfléchir avant de commencer...
- Il lui faut se concentrer pour comprendre comment répondre. Sur une chaussée, il faut être très attentif pour choisir le bon mouvement à effectuer. Laisser dix **minutes** pour remplir. Distribution de la **fiche** de correction pour une **auto correction** à faire en **cinq minutes** (chercher à savoir si l'élève triche ou pas...). **Ramassage des 2 feuilles**. Vérifier les réponses et la correction - Noter sur la 2^e grille ;
- **Projection** d'un extrait de la vidéo *La sécurité c'est pas sorcier* : séquence « **vitesse sur circuit** » (7 min.) pour aborder la **distance d'arrêt** (temps de réaction + distance de freinage). Explication des mots et discussion ;
- **Distribution** de la **brochure** *Bouge ta ville - objectif : déplacements*, avec en particulier le chapitre "**En toute sécurité**" (voir *Annexe 5*) à lire pour la séance du mois suivant.

Séance 3 :

- **Récapitulatif** de la manière de **gérer une traversée de chaussée pour éviter tout accident**. Encouragement à observer dans la rue ses propres attitudes, et celles de autres, pour adopter et faire adopter de bons comportements ;
- **Rendu du test d'Anastase** : grille d'évaluation avec appréciation générale en fonction du nombre de points. Il faut inciter les élèves à s'appliquer à traverser correctement pour éviter un accident douloureux et à s'entraider à bien faire, par solidarité ;
- **Interrogation écrite** « *Piéton pratique* » (voir *Annexe 2*) pour évaluer la bonne mémorisation des documents distribués en première séance, qui ont dû être lus et compris. Relever les feuilles (compter leur nombre pour s'assurer que tous les élèves ont bien restitué leur copie) ;

- **Projection** d'un extrait de la **vidéo** *La sécurité c'est pas sorcier* : séquence « **ceinture de sécurité** » (8 min.). Montrer la bonne manière de placer sa ceinture, en expliquant qu'elle ne protège qu'en deçà d'une vitesse de 50 km/h, et rappeler que plus la vitesse est élevée, plus les blessures sont importantes.

Nota :

*Si une séance supplémentaire est possible, il est intéressant de **compléter** cet atelier par un **nouveau parcours sur le terrain, guidé par les enfants eux-mêmes** (pourquoi pas en compagnie de parents, d'élu(e)s ?). **Un suivi** peut également être prévu **l'année suivante** afin d'évaluer l'assimilation par les enfants des principes de vigilance à travers leur comportement. On peut aussi tout simplement les observer incognito à la sortie du collège.*

*Pour une bonne **complémentarité** entre la famille et le collège, il est utile d'organiser après ces leçons une discussion avec parents, enseignants et enfants, ou toute autre activité commune (théâtre, micro-trottoir, couture de rubans réfléchissants, etc.)*

*Il est également intéressant de pouvoir **faire intervenir** un policier municipal pour établir le repérage des difficultés rencontrées.*

3. Guide d'utilisation des documents joints en annexe

3.1 Fiche d'observation « Piéton Pratique » (Annexe 2)

« J'Observe, Je Réfléchis, Je REAGIS... »

Habiter un quartier, se déplacer dans la ville, nécessite de connaître et d'**observer** certaines **règles de comportements** que chacun doit respecter pour vivre en bonne harmonie avec les autres usagers de cet espace commun.

Le piéton, sujet fragile dans la circulation, a intérêt à observer les anomalies qu'il côtoie et à réfléchir sur la manière dont il pourrait les éviter, voire les supprimer.

Son objectif étant d'**améliorer** la **sécurité** et le **confort** de ses **déplacements** à pied, il devra **REAGIR** en contactant les responsables des secteurs concernés (élus, techniciens de voirie, police municipale ou nationale...) pour examiner avec eux de quelle manière opérer.

Ainsi, une prise de conscience commune permettra de gérer efficacement ces **anomalies, sources d'accidents de la circulation**.

Dans le Rhône, l'association « REAGIR - L'Enfant et la Rue » propose aux enseignants cette **activité attrayante de sécurité routière** pour préparer les élèves aux différentes Attestations Scolaires de Sécurité Routière, et surtout **pour** qu'ils apprennent à **se prémunir d'un accident piéton** banal.

« **Piéton Pratique** » invite tout conducteur ou piéton à **prendre conscience** des désagréments qu'il peut engendrer lors de ses **mauvais comportements dans la circulation**.

En tant que piéton, il est souhaitable que l'enfant soit aidé d'un parent pour compléter cette fiche, afin de **provoquer un échange** sur le sujet au sein du foyer ; c'est pourquoi il lui est demandé de l'emporter à son domicile.

Établir un repérage des **anomalies**, **dresser une cartographie**, étudier ensemble des solutions, favoriser une réflexion de qualité et déboucher sur des idées saines de traitement. Un **échange d'expériences** permet ensuite de comparer les infrastructures et de faire un choix des meilleures.

Les élus délégués aux déplacements, à la sécurité, au cadre de vie, à l'environnement, mais aussi aux établissements scolaires, à la santé, devraient tous s'appuyer sur « **Piéton Pratique** » pour **dresser, dès le début de leur mandat municipal, un état des lieux des déplacements à pied** dans leur commune. Un groupe de travail traitant du sujet assurerait le recueil des données et le suivi des remarques faites. Ce procédé permet une plus grande responsabilisation de chacun.

« **Piéton Pratique** », véritable **testament** de l'association « **REAGIR - L'Enfant et la Rue** », mérite qu'on lui prête une grande attention, du fait que c'est le **résultat de vingt années de travail et d'études** sur les **difficultés** que subit le **piéton** au quotidien **dans la circulation**. Pour les plus fragiles, il s'agit d'une **agression permanente**. Le piéton est extrêmement vulnérable car **il ne dispose d'aucune protection**.

3.2 Fiche d'examen « Piéton Pratique » (Annexe 2)

L'option de questions ouvertes a été retenue pour obliger l'enfant à exprimer sa pensée de manière indépendante, même s'il lui est demandé de répéter ce qu'il a entendu. Sa **capacité à s'approprier les messages** qui lui ont été transmis, en élaborant sa propre formulation, est un **élément essentiel** pour confirmer la réussite de l'enseignement, la bonne qualité de son assimilation.

1. NOM, PRÉNOM, CLASSE

C'est l'identifiant de l'élève ; la signature en bas de page est également importante du point de vue de l'implication individuelle.

2. À QUOI CORRESPOND LA DISTANCE TOTALE D'ARRÊT D'UN VÉHICULE ?

La distance est décomposée en temps de réaction du chauffeur et distance de freinage. La **distance** est ainsi **soumise** à la fois à la **qualité de la conduite** (attention du conducteur et qualité de ses réflexes) et à la **performance du véhicule** (efficacité du système de freins, et qualité de son entretien).

L'enfant doit réaliser que **la voiture ne s'arrête pas de façon nette** et soudaine dès qu'il s'est rendu visible : il faut donc **attendre** avant de s'engager, temporiser, et anticiper la vitesse d'arrivée des voitures. Il est aussi possible d'expliquer que **l'on peut VOIR sans nécessairement ETRE VU**.

3. QUEL EST LE TITRE DU FASCICULE DES TRANSPORTS ÉDITÉ PAR LES ÉDITIONS DU MOUTARD ET QUI VOUS A ÉTÉ REMIS (EN FÉVRIER AU NOM DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON) ?

Simple **test de l'attention** au fond textuel, comportant deux volets : le titre principal est « **Bouge ta ville** » ; le sous-titre « **objectif : déplacements** » vaut pour élément subsidiaire attestant d'une attention plus importante.

4. VOUS A-T-IL PLU ?

La teneur de la réponse permet de rendre compte de la **manière** dont le **document** a été **perçu** : l'enfant parle-t-il des dessins, des couleurs ? ou plutôt de la qualité de l'information, de la méthode ?

5. SUR LA FEUILLE DE L'INSTITUT NATIONAL POUR LA SÉCURITÉ DES ENFANTS, COMMENT S'APPELLE LE PETIT CANARD QUI APPREND À TRAVERSER UNE CHAUSSÉE ?

Simple test de l'attention à la forme visuelle.

6. AUJOURD'HUI, PENSEZ-VOUS SAVOIR TRAVERSER CORRECTEMENT UNE CHAUSSÉE ?

La forme particulière de cette question implique pour l'enfant une prise de recul **vis-à-vis** de lui-même, une appréhension objective de son propre comportement, afin d'établir **l'auto-évaluation** demandée. Sa propre faculté à intégrer la leçon lui est également soumise.

Vaut aussi pour l'adulte en termes de validation de la qualité de son enseignement : a-t-il été suffisamment complet dans ses explications ?

7. LORSQU'ON TRAVERSE UNE RUE, QU'EST CE QU'IL NE FAUT JAMAIS FAIRE ?

Permet de vérifier la réponse précédente.

La principale priorité est **impérativement de NE JAMAIS COURIR**, et sa déclinaison de ne pas jouer. Inversement, s'attarder sur la chaussée est tout autant déconseillé. Ce point fait appel au pragmatisme de l'enfant : la surface de la chaussée n'est pas un lieu anodin, où il peut stationner ou divaguer. C'est un endroit dangereux, où il convient d'être, en toute circonstance, à la fois vigilant et serein (s'il prend bon soin, il n'a pas à redouter l'accident).

8. LORSQU'ON TRAVERSE UNE RUE, QU'EST CE QU'IL EST INDISPENSABLE DE FAIRE ?

C'est le pendant de la question précédente. La réponse attendue est :

- d'abord de **s'arrêter un pas à 50 cm avant la bordure du trottoir (pour réfléchir)** ;
- puis de **s'avancer d'un pas (pour voir)** ;
- de **regarder à gauche puis à droite, encore à gauche et d'avancer d'un second pas (pour se montrer)** ;
- d'attendre que les **véhicules** soient **arrêtés avant de s'engager** ;
- enfin de **terminer** le franchissement tout **en continuant de regarder attentivement à gauche et à droite** (et **ce plusieurs fois pendant toute la traversée**).

Ces différents éléments sont constitutifs d'une même réponse, il est important d'insister sur le fait que l'oubli d'un seul d'entre eux peut devenir une cause d'accident. La simultanéité des gestes présentant une certaine complexité, ce point peut donner lieu à des exercices pratiques, éventuellement mis en situation.

Si un véhicule force le passage, le laisser passer, surtout ne pas courir...

9. POURQUOI DOIT-ON APPRENDRE À SE COMPORTEZ CORRECTEMENT DANS LA CIRCULATION ?

C'est un appel à la prise de conscience par l'enfant de sa responsabilité individuelle : d'une part il faut bien sûr éviter d'être soi-même renversé, accidenté, blessé, tué.

D'autre part, il faut éviter d'être la cause indirecte d'un accident : par son impéritie, un piéton peut aussi mettre en danger la vie des autres. Par exemple lorsqu'il surprend un automobiliste, qui voulant l'éviter va percuter un objet, faucher un piéton ou un cycliste, ou accidenter un autre véhicule. La rue est un espace à partager dans le respect des uns et des autres.

La notion de mort peut être abordée ici. Il est nécessaire de l'aborder, mais avec savoir-faire : il faut heurter l'intime de l'enfant sans le bouleverser. L'évocation des blessures le touche parfois davantage, en raison des souffrances ressenties : parfois on ne meurt pas, mais l'on est handicapé, mutilé, on a très mal.

10. QUELLE EST LA VITESSE MAXIMUM EN AGGLOMÉRATION ?

La réponse attendue est **50 km/h**, et 30 km/h dans certaines zones déterminées. C'est une question de mémoire, se rapportant à une explication donnée sur la signification de la vitesse et son incidence directe sur la gravité des blessures dans les cas de choc.

11. AVEZ-VOUS APPRÉCIÉ D'Étudier vos déplacements dans la rue ?

12. AIMERIEZ-VOUS ASSURER UN SUIVI À VOS OBSERVATIONS AVEC LA MAIRIE (DE VOTRE ARRONDISSEMENT) ?

13. AVEC VOS PROFESSEURS, SOUHAITERIEZ-VOUS DES DISCUSSIONS SUR LE THÈME DES DÉPLACEMENTS ?

Cette série de questions se réfère à l'intérêt porté au sujet par l'enfant. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, seulement le signe d'une implication particulière provoquée par une prise de conscience qu'il n'est pas inutile d'agir.

Nota : des modifications peuvent être apportées sur la base de ce prototype de questionnaire (suppression ou ajout de questions). On veillera toutefois à soigner les formulations de manière précise, claire et explicite, ainsi qu'à anticiper sur les attendus de chaque question.

3.3 Fiche d'évaluation du savoir-faire (Annexe 4)

L'interrogation d'évaluation du « savoir faire » sera **distribuée en classe avec une feuille** comportant trois grilles identiques de **correction** correspondant au travail accompli auparavant et aux documents distribués lors des animations. L'élève devra **écrire avec un stylo bille** (et pas avec un crayon qu'il pourrait gommer).

Une fois l'**interrogation terminée**, les **réponses** seront **données**, et la **première grille** de correction sera **remplie par l'élève** immédiatement après. Il inscrira le total de ses points.

Les **copies** et leurs **résultats** seront **recupérés** (vérifier leur nombre avant la sortie des élèves de la salle de cours) **et contrôlés** par le professeur ou l'animateur ultérieurement. La pochette contenant la **documentation**, remise durant les animations, sera **relevée** également pour vérifier si tous les documents ont bien été conservés (car ils seront utiles pour la préparation de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de premier niveau en cinquième). D'ailleurs ces documents ont un coût, il ne faut pas les jeter mais les conserver, et au besoin les faire connaître, particulièrement dans sa famille.

Le professeur ou l'animateur notera **sur la seconde grille** les **points réellement obtenus**.

Les **totaux des deux premières grilles** seront **comparés**. Le **total définitif** sera **inscrit sur la troisième grille**. On pourra ainsi **se rendre compte si l'élève** a été **suffisamment attentif** pour faire le calcul de ses points, éventuellement s'il a triché pour augmenter sa note.

Ceci a pour **objectif** de démontrer que **dans la circulation**, on doit **demeurer très attentif** et éventuellement **ne pas tricher avec les règles**, sinon un accident peut survenir... Le mode de correction compte pour l'évaluation individuelle.

Il existe là un sujet intéressant à débattre avec un professeur de français par exemple car **réfléchir sur ce sujet est important pour le comportement**.

Il est recommandé que la note attribuée soit prise en compte dans la moyenne de l'élève afin de lui faire prendre conscience que la **prévention est importante**. S'il en est décidé ainsi, les élèves doivent le savoir dès le début de leur travail pour qu'ils s'appliquent davantage.

4. Résultats de l'atelier mené avec les sixièmes du collège Vendôme à Lyon

4.1 Dépouillement du questionnaire « Piéton Pratique »

1. NOM, PRÉNOM, CLASSE, ÉTABLISSEMENT

Nombreuses fiches incomplètes.

2. À QUOI CORRESPOND LA DISTANCE TOTALE D'ARRÊT D'UN VÉHICULE ?

Peu d'élèves assimilent la double composante de réaction / freinage. On rencontre également souvent le cas d'une inversion : distance de réaction / temps de freinage.

3. QUEL EST LE TITRE DU FASCICULE DES TRANSPORTS ÉDITÉ PAR LES ÉDITIONS DU MOUTARD ET QUI VOUS A ÉTÉ REMIS (EN FÉVRIER AU NOM DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON) ?

On note parfois la confusion avec d'autres documents distribués (plaquettes de la Sécurité routière notamment, ou encore « Anastase le canard »). Toutefois la majorité des réponses est correcte, même si le sous-titre « objectif déplacements » est rarement mentionné.

4. VOUS A-T-IL PLU ?

La majorité des enfants répond positivement.

Seuls 10 % répondent par la négative, et il est possible de soupçonner qu'une partie de ceux-là n'a pas lu le document. Pour en avoir le cœur net, et parce qu'un simple "oui" ou "non" est insatisfaisant, il est bon de les inviter à motiver leur réponse, au besoin en ajoutant la question « Pourquoi ? ».

5. SUR LA FEUILLE DE L'INSTITUT NATIONAL POUR LA SÉCURITÉ DES ENFANTS, COMMENT S'APPELLE LE PETIT CANARD QUI APPREND À TRAVERSER UNE CHAUSSÉE ?

On remarque plusieurs confusions dans l'orthographe du nom : Anastas, Anastasia, Anastaze, Anastace, ou la contraction phonétique Canastase.

Ceci mis à part, l'attention d'ensemble est correcte dans le cas général.

6. AUJOURD'HUI, PENSEZ-VOUS SAVOIR TRAVERSER CORRECTEMENT UNE CHAUSSÉE ?

La plupart des enfants estime avoir appris à traverser correctement lors de ces séances. Une partie souligne qu'ils ou elles croyaient pourtant déjà le savoir. Spontanément quelques uns ont écrit : « Merci Madame, vous nous avez appris à traverser ».

7. LORSQU'ON TRAVERSE UNE RUE, QU'EST CE QU'IL NE FAUT JAMAIS FAIRE ?

Le danger de la course est le plus largement compris (87 % le mentionnent, pour 76 % des réponses données), au détriment peut-être des autres précautions nécessaires. Le fait de ne pas regarder anticipe sur la question suivante (il ne faut pas ne pas regarder = il faut regarder).

8. LORSQU'ON TRAVERSE UNE RUE, QU'EST CE QU'IL EST INDISPENSABLE DE FAIRE ?

La nécessité élémentaire de regarder des 2 côtés est bien comprise par une grande majorité des élèves. Elle représente 54 % des réponses données, mais 80 % des élèves en ont fait mention (malheureusement 60 % d'entre eux ne donnent que cette réponse). La catégorie « autre » recèle majoritairement des réponses erronées, incomplètes ou incohérentes. La moitié provient des 20 % ayant « oublié » de regarder des deux côtés.

9. POURQUOI DOIT-ON APPRENDRE À SE COMPORTEZ CORRECTEMENT DANS LA CIRCULATION ?

Parmi les bonnes réponses, « ne pas se faire écraser » vient en premier, puis « ne pas provoquer un accident ». 20 % mentionnent les deux aspects.

Près d'un tiers des enfants n'a pas répondu. Il est donc important d'insister régulièrement sur la finalité de ces leçons.

10. QUELLE EST LA VITESSE MAXIMUM EN AGGLOMÉRATION ?

De très bons résultats sont observés sur cette question qui a été beaucoup travaillé au cours de la première animation.

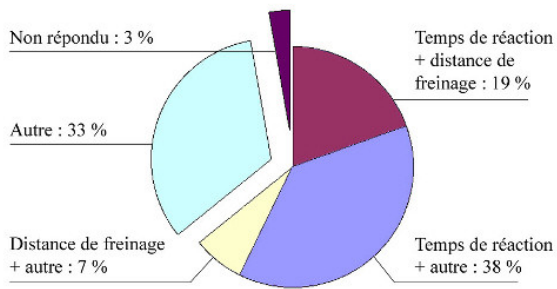
11. AVEZ-VOUS APPRÉCIÉ D'Étudier vos déplacements dans la rue

12. AIMERIEZ-VOUS ASSURER UN SUIVI À VOS OBSERVATIONS AVEC LA MAIRIE (DE VOTRE ARRONDISSEMENT) ?

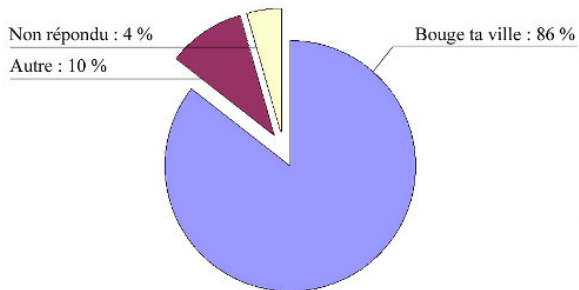
13. AVEC VOS PROFESSEURS, SOUHAITERIEZ-VOUS DES DISCUSSIONS SUR LE THÈME DES DÉPLACEMENTS ?

Significativement, l'apprentissage a été plutôt bien reçu par les enfants. Les réponses montrent une tendance générale plutôt favorable à la poursuite d'un travail, mais une préférence pour le cadre scolaire se dessine. C'est une invitation aux enseignants à incorporer cette thématique dans leurs exercices. Cela montre aussi une relative méconnaissance de l'appareil municipal (jugé sans doute trop obséquieux par les jeunes enfants) que traduirait cette défiance.

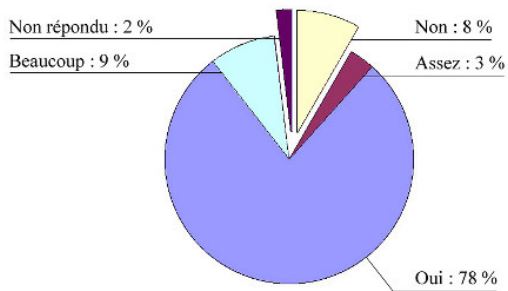
2. DISTANCE D'ARRET



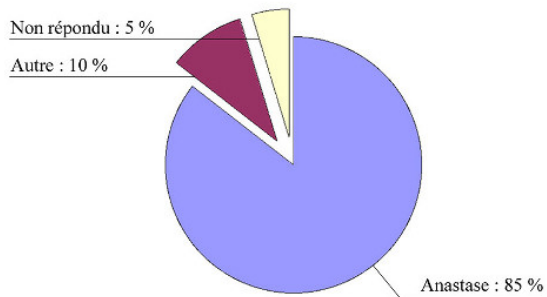
3. TITRE DU DOCUMENT



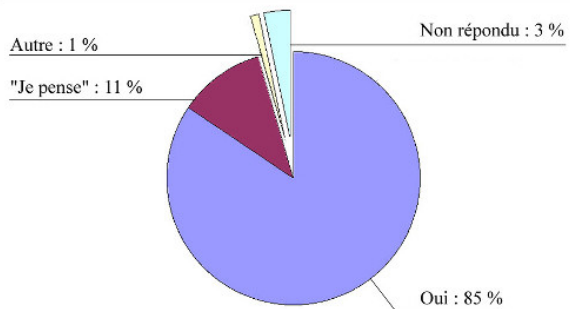
4. VOUS-A-T-IL PLU ?



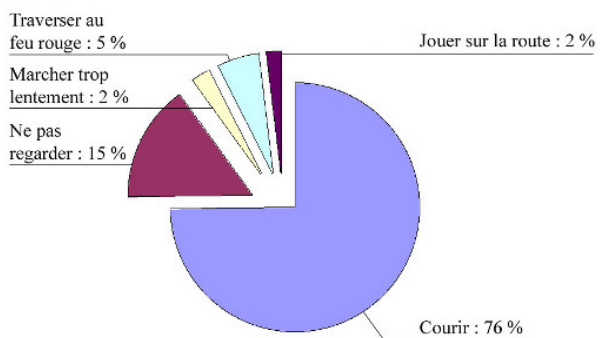
5. NOM DU CANARD



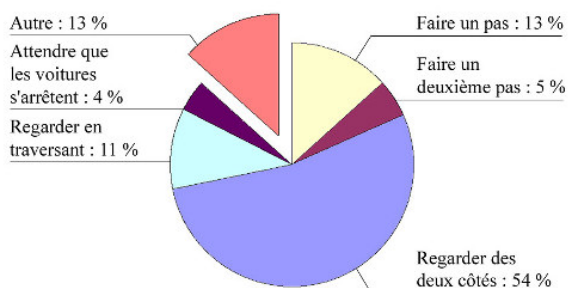
6. SAVOIR TRAVERSER



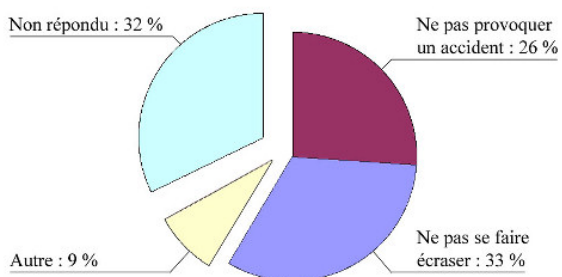
7. CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE



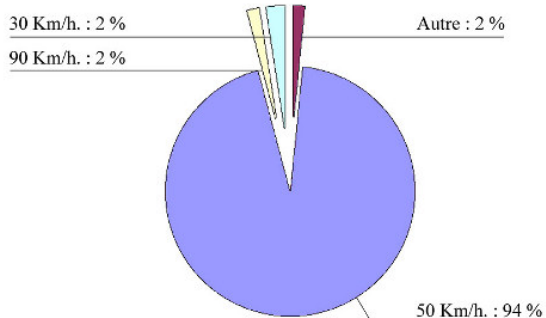
8. CE QU'IL FAUT FAIRE



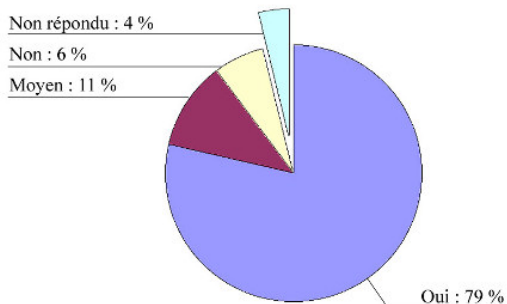
9. POURQUOI BIEN SE COMPORTEUR ?



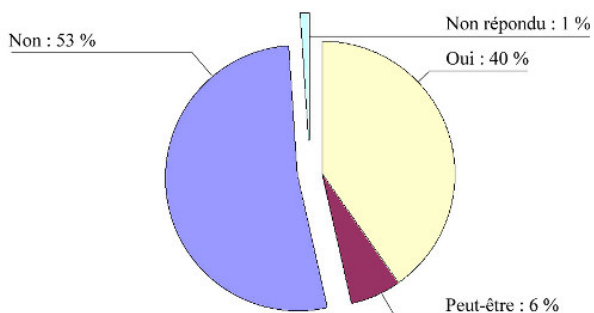
10. VITESSE MAXIMUM



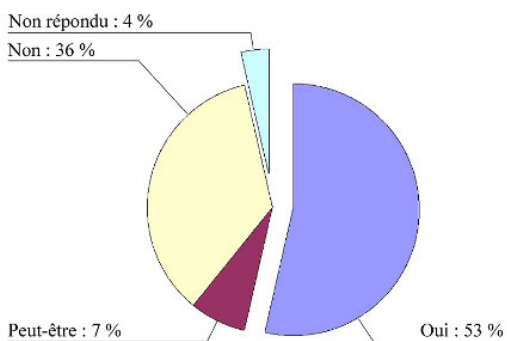
11. ÉTUDE APPRÉCIÉE



12. SOUHAITER UN SUIVI AVEC LA MAIRIE



13. SOUHAITER UNE DISCUSSION AVEC LES PROFESSEURS



4.2 Conclusion de l'atelier

Le suivi des élèves ayant participé à l'atelier a permis d'établir une réussite à 97 % d'entre eux lors du test de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR), en mars 2004. Ce résultat apparaît excellent pour les responsables d'éducation du collège Vendôme, car ce test faisait appel cette année au jugement de l'enfant.

Comme l'on peut s'y attendre, les élèves qui déclarent n'avoir pas été intéressés(ées) sont également ceux et celles qui apportent les réponses les moins fournies à la question de « Ce qu'il faut faire » ou des réponses erronées. Il n'existe donc pas de connaissance *a priori* des principes enseignés.

Pour corroborer la validité de ces statistiques, il conviendrait de réaliser un travail équivalent sur plusieurs ateliers de même type. Des conclusions plus fiables pourraient être établies sur cette base de données élargie. Ceci permettrait également d'identifier les différences notamment entre classes d'âge, lieux d'habitation etc., et d'adapter la pédagogie des ateliers en conséquence.

Conclusion

Par Colette OLIVERO

Réflexions à partir de vingt d'années d'observation en tant qu'animatrice de « L'Enfant et La Rue »

Si on demande à quelqu'un de parler japonais alors qu'il ignore ce langage, même si on lui ajoute de « faire très attention à bien s'exprimer », la personne ne pourra pas se faire comprendre.

Il en est de même pour le jeune **enfant dans la circulation**, mais avec les énormes conséquences traumatologiques que cela peut lui coûter. Pour lui, c'est **l'exemple et la manière d'agir des adultes qui vont lui apprendre à se comporter correctement dans la rue**. Seulement, attention ! l'enfant imite les gestes, c'est ce qu'on appelle « le mimétisme », ainsi **l'enfant reproduit ce qu'il voit** sans savoir si cela est bien ou pas pour la sécurité. C'est pour cette raison que les adultes en général (pas seulement les parents ou les éducateurs) devraient se montrer beaucoup plus rigoureux dans leur comportement personnel quotidien. Il peut toujours y avoir un enfant qui observe l'adulte quelque part.

En observant dans les rues, les comportements des piétons et des conducteurs, et en recherchant avec impartialité, mais attention soutenue, les véritables facteurs d'accidents piétons au cours d'une trentaine de cas d'entre eux, j'ai constaté qu'**un simple mouvement** inapproprié aux circonstances présentes, **peut aboutir à un drame** effroyable... Cet abîme, d'ailleurs fréquent, qui existe entre l'attitude des personnes dans la circulation, et les conséquences qui peuvent en survenir, mérite que chacun y réfléchisse, car la santé y serait gagnante. L'économie ainsi réalisée serait énorme à tous les points de vue.

La rue étant le lieu où l'enfant se sociabilise, le comportement des adultes devrait y être exemplaire. Les règles de stationnement et de vitesse devraient y être respectées de façon permanente, ce qui n'est pas la réalité ! La rue est bien plus fréquemment un lieu de violence et de bruit intense où les conducteurs sont les agresseurs des fragiles piétons... Trop peu de contrôles de police existent dans les rues des agglomérations, ceux-ci étant plutôt réservés aux routes et autoroutes. Il serait pourtant salutaire de débiter le respect des autres à proximité des domiciles, ceci permettrait de mieux comprendre les risques potentiels liés à la dérogation des règles du « code de la rue », avant d'assimiler les règles du « code de la route ». C'est en raison de cette observation que depuis son origine, en 1984, notre étude a porté sur « l'enfant dans la rue » et non pas sur la route... La Belgique, dont sa police municipale a eu communication de nos travaux lors d'une communication sur le sujet à l'un de ses congrès européens en Savoie en 1993, a parfaitement su intégrer « l'utilisateur vulnérable » dans le Plan Communal de Mobilité (P C M).

Les médias relatent souvent les accidents avec un style inapproprié à leur réalité. Ceci trompe le public. Par exemple, combien de fois, les journalistes utilisent-ils l'expression « passage protégé » pour « passage piéton » ? En réalité, il n'y a pas de protection, mais seulement plus ou moins de confort suivant l'infrastructure du passage. Avec un peu de bon sens, on devrait **réagir** à la phrase « **un enfant tué sur un passage protégé** »... En effet, si ce passage avait été réellement « protégé », l'enfant n'aurait même pas dû être blessé...alors **il n'existe que de vulgaires passages piétons**. Ceux-ci sont, en général, **plus contraignants que pratiques pour le piéton**, qui doit souvent se détourner de son chemin pour les emprunter, sans garantie de sécurité. Il arrive même parfois qu'il soit plus dangereux de passer sur certains passages qu'ailleurs en prenant les précautions adéquates !

Plus graves que ces articles de presse (même d'ailleurs si elle est dite « spécialisée »), sont les affiches, affichettes ou tracts, dits « de prévention » qui inscrivent ce vocabulaire complètement inapproprié et trompeur. Je dirai même « hypocrite ». Le **danger réel** commence ici, dans l'expression **de mots inadéquats** que leurs auteurs utilisent sans en apprécier la valeur et sans en mesurer leur conséquence. Cette inconscience (ou insouciance...) **a ses répercussions** : je l'ai constaté et **vérifié lors d'animations**, tant avec des adolescents qu'avec des adultes d'âges divers, en leur demandant de se positionner pour traverser une chaussée et de m'expliquer ce qu'ils faisaient. Très souvent, la personne âgée me disait : « Je vais sur le passage « protégé » et je traverse ». Le **mot « protégé » évoquait** pour elle « **pas de danger, je suis à ma place** » et de ce fait elle n'était plus vigilante et attentive à ce qui pourrait survenir de part et d'autre de ce passage piéton, et je la voyais trotter aussi vite qu'elle pouvait. Je lui demandais alors pourquoi elle « courait » et sa réponse spontanée devenait : « Pour rester moins longtemps sur la chaussée car **c'est très dangereux** », et c'était exact..., ce qui prouve bien que le vocabulaire et l'image de **certaines affiches**, affichettes, tracts, ont des **conséquences prévisibles à l'inverse du résultat escompté**. Il est absolument nécessaire de comprendre pour agir en sécurité routière. Notre association l'a démontré sans cesse.

Les affiches qui montrent un véhicule arrêté contre un passage piéton (la roue avant touchant le passage piéton), sont ambiguës. En effet, le conducteur devrait être arrêté au moins cinq mètres avant ce passage, pour laisser au piéton qui traverse, une visibilité sur d'éventuels véhicules dépassant en seconde, troisième et même quatrième file. L'attitude du piéton en traversée de chaussée exige de la vigilance et certainement pas de regarder la pointe de ses chaussures ou le landau de son enfant. Ce doit être une attitude d'éveil sur ce qui pourrait surgir, nécessitant de s'arrêter net au lieu de continuer d'avancer. Pour le comprendre, il est évident qu'il faut pratiquer la marche plutôt que la conduite...

Ma profession ayant été secrétaire-instrumentiste auprès d'un chirurgien lyonnais, expert près des tribunaux, le grand nombre de blessés dont il eut à fixer le taux d'incapacité permanente partielle, m'a sensibilisée fortement sur l'importance de comprendre avant d'agir. Pour cette raison, j'ai apprécié le programme REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) et, dès que je l'ai connu, j'ai demandé à y participer.

Les vingt années (1984 - 2004) durant lesquelles **j'ai agi pour REAGIR**, après avoir suivi la formation m'amenant à être Inspecteur Départemental de Sécurité Routière pour effectuer des enquêtes, m'ont fait apprécier l'**éducation prévention** que m'avaient donnée mes parents. Ils m'avaient appris, enfant, à **réfléchir avant d'agir**, à penser avant d'entreprendre, à demeurer humble, particulièrement en tant que piéton, mais cela n'empêchait en rien de protester contre ceux qui sont momentanément forts à leur volant, et de souhaiter que leur attitude étourdie ou incorrecte soit sanctionnée.

De toute façon, le piéton a toujours le risque d'être confronté au **cas extrême du conducteur qui décède à son volant** et dont le véhicule continuera sa trajectoire. J'ai été marquée par un cas un peu similaire dans mon adolescence : l'automobiliste est décédé alors que sa voiture était arrêtée à un feu rouge, il sortait de chez son médecin qui lui avait dit que tout allait bien !

Je tiens à souligner qu'il est très **regrettable** que les **enquêtes REAGIR** n'aient **pas été pratiquées plus souvent**, particulièrement en ce qui concerne les **accidents piétons**. Les trente enquêtes officielles que j'ai personnellement effectuées en vingt ans, m'ont permis de découvrir les principaux éléments qui déclenchent un accident piéton. C'est parfois fort peu de choses... Je précise que, pour connaître les causes exactes du déclenchement de l'accident, j'ai parfois dû suivre seule ces accidents sur lesquels aucune enquête n'était lancée. Cette recherche personnelle, dans des conditions difficiles, m'a permis de découvrir l'origine de ces accidents, mais non de pouvoir mettre en œuvre quoi que ce soit pour y remédier... Cela est **très préjudiciable pour l'éducation du grand public**.

Ce fut le cas en particulier depuis 2001, pour deux accidents mortels piétons, survenus à Lyon, l'un place Bellecour, et l'autre rue de la Barre, sur des passages piétons prioritaires, où ces personnes se trouvaient parfaitement à leur place... Ce sont les conducteurs qui, roulant trop vite pour les lieux, les ont heurtées mortellement en ne respectant pas le code de la route.

Je n'oublierai jamais cette mère de famille de quatre enfants qui, bien que prenant des précautions pour traverser, a été gênée pour voir arriver le véhicule en deuxième file alors qu'elle se trouvait devant une voiture arrêtée contre le passage piéton sur la première file, et qu'elle se penchait pour voir derrière. Elle a été accrochée, avec une amie, par le rétroviseur de la voiture qui dépassait brutalement... Si le premier véhicule s'était arrêté bien avant le passage (la charte du piéton du Grand Lyon, votée en 1999, demande l'arrêt quatre mètres avant le passage), le piéton aurait pu apercevoir cette voiture en infraction de dépassement à la hauteur du passage et cette maman n'aurait pas perdu la vie lors des vacances de Pâques il y a deux ans. Ses parents âgés ont dû faire face à une telle situation sans aucune assistance psychologique... Je signale que la jeune conductrice qui a tué ce piéton avait moins d'un mois de permis. Hélas ! C'est souvent dans de telles circonstances que les piétons disparaissent. Avec une enquête REAGIR, des mesures auraient été proposées pour communiquer tant vers les autos écoles, que vers la communauté urbaine pour des **actions de communication** qui n'ont toujours pas été mises en place depuis cet accident.

La vitesse maximum réglementée à **30 km/h en ville** aurait pu être imposée pour les centres urbains, lors de la refonte des articles du code de la route. Il y avait possibilité d'une belle économie financière à réaliser, puisque là où cette réglementation est en vigueur, les accidents des piétons ont chuté considérablement. La fragilité du piéton ne changera pas et celui qui conduit encore aujourd'hui ne pourra plus, par défaillance physique ou financière, le faire demain, alors qu'il prenne en considération dès maintenant que nous sommes tous très vulnérables. Le mal est bien connu depuis le résultat des enquêtes REAGIR, et les remèdes à appliquer sont définis clairement. Il manque simplement de courage politique au niveau des vraies décisions à prendre qui sont urgentes... De nombreuses associations soutiennent cependant cette manière d'envisager l'avenir et accepteraient d'en être le support. Qui a peur de leur mise en route ? La municipalité de Lyon, après une période d'essai, a décidé une « zone 30 » sur l'ensemble du 2^e arrondissement (à l'exception des quais qui demeurent à 50 km/h), en y adjoignant le 1^{er} arrondissement, et une partie des 4^e et 5^e arrondissements également. Cette décision a été prise après un référendum sur les secteurs concernés, en l'accompagnant d'explications pertinentes. La population a majoritairement approuvé ce choix judicieux pour améliorer la qualité de vie. Des aménagements spécifiques vont être réalisés afin de rendre effective cette limitation de vitesse favorable à la santé de tous.

Les handicapés ont droit à l'espace public et nous leur devons le respect, cela aussi doit être une raison suffisante pour que les véhicules ne les agressent pas constamment. Le bon sens indique que le temps qu'on pense pouvoir gagner entre les vitesses 30 et 50 km/h est non seulement un leurre, mais les quelques secondes « volées » peuvent se terminer par une perte de temps importante, car en roulant plus vite, on augmente la possibilité d'un accrochage qui va « ruiner » littéralement son temps ! La meilleure vitesse pour des déplacements en centre urbain est précisément le 30 km/h qui facilite la fluidité de la circulation.

Il faut, bien sûr, stationner correctement également car c'est aussi un facteur essentiel pour une bonne régularité de la circulation. Gardons nous notre santé, c'est notre bien le plus précieux et rappelons que plus un véhicule roule vite, moins il s'arrête rapidement, et que la distance parcourue est plus importante. De plus, le choc sera plus traumatisant. Pour un piéton, c'est réellement grave... Pensons tous qu'il y a un temps de réaction à décompter avant même de mettre le pied sur le frein, cela peut être de trop !

Êtes-vous certain de savoir calculer une vitesse mètre/seconde ? L'avez-vous fait ?

A ceux qui n'ont pas encore compris que « **c'est le piéton qui fait l'aspect vivant d'une cité** » et que « **si on lui rend la vie impossible, on dénature la ville** », je leur suggère un stage de recyclage rapidement avant un accident grave avec un piéton... En presque île, à Lyon, en 2001, pratiquement un piéton par jour était accidenté... C'est pour cette raison que des associations se sont mobilisées pour obtenir l'abaissement de la vitesse dans un secteur où les piétons sont fort nombreux avec un espace beaucoup trop exigü pour eux. C'est pour cela qu'il faut restreindre aussi le nombre de véhicules dans le centre ville et permettre aux transports en commun d'être fréquents, réguliers et confortables. Un abonnement bon marché favorisera leur utilisation et diminuera la fraude. Il est nécessaire que celui-ci soit facilement renouvelable, en étant débité directement sur le compte postal ou ban-

caire de l'usager si celui-ci le souhaite, à l'exemple du City Pass lyonnais. Il devrait en être de même pour l'abonnement âge d'or avec le mois d'août gratuit comme pour le City Pass... Ces mesures favoriseraient grandement la diminution des véhicules dans la ville, des accidents de la circulation et de la pollution atmosphérique.

J'estime que l'**absence** d'études des **enquêtes piétons** par la préfecture du Rhône entre 2001 et 2004 a été une **situation très frustrante pour un I D S R motivé et surtout un manque préjudiciable d'information générale pour prévenir les accidents futurs**, comme le voulait le programme national REAGIR. La **communication** a été pratiquement **inexistante** sur ce thème auprès du grand public, malgré la demande faite par la commission « Piétons en agglomération », que j'ai animée de 1993 à 1998. La campagne sur le piéton que les associations ont réalisée en 2000 (année déclarée grande cause nationale de la Sécurité Routière) a permis de mobiliser la municipalité de LYON sur ce thème, mais trop de contradicteurs existent encore.

Je suis révoltée lorsqu'un conducteur me parle « des piétons dangereux » ! C'est précisément parce qu'on n'a jamais fait de campagne sur la manière dont sont heurtés les piétons que des conducteurs peuvent oser s'exprimer ainsi. D'ailleurs, il faut suivre ces accusateurs pour voir la manière édifiante dont ils se comportent eux-mêmes...

Personnellement, j'observe depuis très longtemps ce qu'**il conviendrait** réellement de faire pour que les piétons aient un **cheminement agréable**, et je me rends compte que ces mêmes piétons sont plein de contradictions...car ils changent d'avis en fonction de leur position (piéton, passager ou conducteur comme l'est la majorité d'entre eux). Je pense toutefois que si les **feux étaient supprimés en ville** (sauf sur les voiries à plusieurs voies mais qui n'ont pas un aspect urbain...) et que le piéton ait des **traversées de chaussées courtes** face à des **véhicules ne dépassant pas le 30 km/h**, la cohabitation se passerait mieux. Bravo aux élus lyonnais qui ont eu le courage de proposer une vaste zone 30 sur la Presqu'île et sa périphérie. Il faudrait poursuivre cette heureuse initiative sur la rive gauche du Rhône.

L'espace public en agglomération est d'abord fait à usage des hommes et des femmes et les véhicules y sont tolérés mais pas prioritaires. Ce ne sont pas les objets qui donnent vie à une cité. Demander au piéton de regarder passer les voitures à chaque coin de rue est intolérable car le plus pressé c'est bien lui ! On lui impose en permanence de « rater son bus » arrêté de l'autre côté de la chaussée sur laquelle trois à quatre files de voitures roulent à des vitesses de 70 km/h couramment.

Souvent, on est confronté à des **véhicules stationnés sur les passages piétons**, interdisant tout passage ! A ce moment là, si le conducteur est dans son véhicule ou à proximité, si on lui réclame le passage, il répond « de passer à côté ! ». Ce sont ces conducteurs qui veulent habituellement que le piéton traverse **SUR LE PASSAGE** qu'ils appellent eux-mêmes « protégé ». Quelle ignorance mais aussi quel **égoïsme**...et même désinvolture ! L'homme manque vraiment de bon sens et selon l'article qu'il a lu dans le journal du jour, il est mené par le bout du nez vers la solidarité ou vers la haine... Oui, certaines personnes ont vraiment de la haine pour leurs semblables ! Pauvre piéton misérable !

Le **partage de la rue** est le reflet de notre égo... La mentalité « véhicule » est qu'en « prenant » le volant, on « prend » l'espace de la rue en même temps, au mépris des autres. Lorsqu'on aura admis le partage de cet espace public dans la **convivialité et le respect des uns et des autres, en donnant priorité aux plus fragiles** qui ne sont pas constamment aptes à juger des dangers, l'espèce humaine aura fait **un grand pas vers la générosité et l'honneur !**

Je pense que **Présidents, Juges, Procureurs, Avocats** auraient intérêt à effectuer, en personne, quelques enquêtes d'**accidents piétons**, pour comprendre exactement ce qui s'est produit lors de ces accidents. Ils les traitent avec attention certes, mais parfois avec un **manque de connaissance approfondie des causes**, en particulier en agglomération. Je pense particulièrement que les mauvais stationnements, le manque d'attention au volant, et surtout l'insuffisance d'anticipation à la conduite de la part de certains conducteurs sont responsables de nombreux accidents. On devrait énormément communiquer sur ces défauts.

Il y a beaucoup d'observations à retenir pour la formation du futur conducteur. Les **autos écoles devraient avoir des formateurs** qui se soient **impliqués** au préalable **dans REAGIR** avant d'enseigner. Il est nécessaire de surveiller leur propre attitude (le stationnement par exemple, qui est une règle de base pour le respect des autres et le bon exemple...). Je trouve inconvenant et **inadmissible** qu'un **enseignant de la conduite, régulièrement**, stationne ou fasse **stationner** ses élèves **en double file** (allant jusqu'à quitter ensemble le véhicule pour aller au bureau de l'auto-école, bloquant de la sorte les véhicules garés correctement), ou demeure longtemps à l'intérieur de ce véhicule mal stationné, pour y discuter et remplir des formulaires. En effet, cette **irrégularité** est **courante**, pratiquement jamais sanctionnée par la police, ce qui incitera l'élève à continuer cette pratique par la suite... Au cours des enquêtes, j'ai relevé qu'un **véhicule mal stationné** gêne la visibilité et **peut déclencher un accident piéton**

L'Inrets qui apprécie l'exposition au risque sur chaussée, obtient des **taux de risque dix fois supérieurs pour les piétons que pour les automobilistes**. Il est reconnu que les stationnements ont une part non négligeable dans la survenue d'accidents piétons (58 %).

Dans le **département du Rhône, entre 1996 et 1999**, il y a eu **4 108 victimes piétons** pour un total de 43 056 victimes recensées (source : ONISR fichier des accidents). Dans ce département seulement, en raison de l'implication de l'Association Départementale d'Éducation pour la Santé (ADES) dans la prévention des accidents de la circulation, il existe un **Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation**. Il a été créé le **1er Janvier 1995** et permet une **approche épidémiologique de l'insécurité routière**. Il est tenu par une association : l'ARVAC.

Les **populations les plus touchées** par les accidents piétons sont celles des **70 ans et plus** pour les **tués**, des **moins de 24 ans** pour les **blessés graves** et des **moins de 15 ans** pour les **blessés légers**.

93 % des victimes piétons sont recensées **en milieu urbain**, mais la gravité y est sept fois moins élevée qu'en rase campagne. La **gravité des accidents** est **5,3 fois plus élevée** dans les **communes de moins de 5 000 habitants** que dans les villes de plus de 300 000 habitants.

Trois quarts des victimes ont été accidentées le jour. La gravité est multipliée par trois la nuit : 52 % des tués. Les dimanches et jours de fête sont les jours où les gravités sont les plus élevées, puis viennent les veilles de fête et les vendredis et samedis. De 22 heures à 6 heures, les gravités sont très fortes, toujours supérieures à 10 tués pour 100 victimes, avec toutefois un pic à 4 heures où la gravité est de 24,10, soit six fois plus qu'en moyenne. C'est d'octobre à janvier que l'on observe les fréquences et les gravités les plus fortes.

C'est à l'occasion du motif « promenade – loisirs » que l'on enregistre, en milieu urbain comme en rase campagne, le plus grand nombre de victimes. En revanche, c'est pour le motif « courses-achats » que la gravité des accidents est la plus forte, quel que soit le milieu.

En ce qui concerne la localisation des accidents et les infractions, il existe trop d'ignorance. 13 % des piétons tués l'ont été hors chaussée ; 21 % l'ont été sur des passages piétons avec ou sans feux, et 22 % l'ont été à moins de 50 mètres d'un passage pour piétons alors que ce cas de figure constitue pour le piéton une infraction (et une contrainte très défavorable pour sa mobilité). La proportion des cas où une infraction est relevée pour le piéton est identique à celle des cas où une infraction est relevée pour le conducteur.

Puisque que l'ignorance, l'incompétence et la jalousie sont les ennemies de la sécurité, il est temps d'accentuer l'information en accomplissant un travail commun de communication le plus élargi possible. Le Document Général d'Orientation doit être appliqué : tout le monde peut participer... C'est d'ailleurs indispensable pour obtenir un bon résultat. Échanger des expériences est important et ceci nécessite des rencontres que la préfecture devrait favoriser et même organiser en les rendant accessibles à tous les volontaires. La communication sur l'accidentologie devrait être régulièrement divulguée auprès des associations s'investissant dans la lutte contre les accidents, et ceci sans discrimination.

Pour appuyer ma requête, je citerai Jean DUQUESNE, directeur honoraire des transports, CEE-ONU, Genève, lors de sa communication « Je suis un piéton vulnérable », (faite au Congrès International Francophone du 27 - 29 Janvier 1999 au Parc Floral de Paris, organisé par l'ATEC et publié par les Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées), qui déclare : « Je reste persuadé que la solution réside dans notre comportement, dans une sorte d'éducation au mouvement moderne des personnes qui reste presque entièrement à réaliser... Ceci mérite un apprentissage du comportement à intégrer dans toute la vie scolaire et à poursuivre ensuite, car le piéton vulnérable ne doit pas tout attendre des interventions extérieures. Il lui faut apprendre l'art de se protéger soi-même, ce qui lui apportera une meilleure intégration dans l'activité urbaine ».

« L'Enfant et la Rue » s'efforce depuis son origine, d'attirer l'attention sur cette nécessité d'apprendre aux enfants, dès leur plus jeune âge, à observer et à comprendre correctement, la rue et ses dangers, car il en existera toujours. Seule cette observation assure une bonne compréhension de ce qu'on peut faire ou pas, et comment on doit le faire. Pour enseigner le risque, il faut l'avoir bien saisi soi-même...

C'est pour cette raison, que Françoise BRUN, **professeur des écoles**, à laquelle j'avais remis, les documents « L'Enfant dans la rue » et « Anastase », composés par **deux ingénieurs TPE du Bas-Rhin**, Jacques ROBIN et Bernard SCHNEIDER, a travaillé avec la cassette vidéo « Messages » s'y rapportant, après avoir étudié, à la suite d'une enquête en 1987 auprès des parents de ses élèves, les genres d'anomalies qu'ils avaient observés sur le trajet domicile/école et réciproquement.

« L'Enfant face à la circulation », film contenu dans cette cassette, explique aux adultes, de manière détaillée, l'incapacité qu'ont les enfants à comprendre la circulation en raison même de leur physiologie inadaptée et donne des conseils pour bien apprendre la rue et ses dangers.

Les anomalies de la rue sont un danger important pour les enfants et leur procure une gêne certaine pouvant aboutir à un accident corporel. Le mauvais exemple de comportements d'adultes est pour eux très néfaste.

Une **enseignante de la conduite et de la sécurité routière**, Renée GROZ, qui avait connu « L'Enfant et la Rue » lors de la préparation de son mémoire pour son examen de formateur, lui a proposé ses services en 1990. Apprendre la rue aux enfants un par un, est la manière la mieux adaptée à cet apprentissage compliqué pour eux. Pendant longtemps, seuls les panneaux de signalisation étaient enseignés... A part la connaissance des formes et des couleurs, cela n'apportait pas grand chose de sérieux à l'enfant pour la compréhension de la rue et ses dangers, d'autant plus que la plupart des adultes ne respectaient pas les règles du stationnement. Dans ces conditions, les enfants n'ont plus les repères indispensables pour leur apprentissage. Petits, les enfants ont besoin principalement d'apprendre à REGARDER, VOIR, et OBSERVER pour comprendre les mouvements. Chaque élève ne peut le faire qu'à son rythme, ce qui peut être long si son entourage ne lui montre pas en continu les bons gestes...

(Actuellement, en 2005, les Pédibus du Grand Lyon bien conduits devraient être une solution avantageuse pour cela).

En 1991, deux élèves infirmières, en stage dans l'école maternelle Condé, proposèrent d'instituer un **permis piéton** pour l'enfant avant sa sortie de maternelle, celui-ci **indiquant** aux parents son **degré de connaissance sur la rue et ses dangers**. Cette nouveauté connut un véritable succès qui inquiéta un chercheur de l'INSERM (Institut National pour la Santé et la Recherche Médicale) qui l'avait appris par la télévision. Les médias en ont beaucoup parlé sans décrire réellement l'événement en profondeur. En effet, le permis piéton n'était pas le permis d'aller seul dans la rue, mais avait pour objectif de tester les connaissances de l'enfant. Cette inquiétude d'une femme chercheur pour la santé prouve bien l'incapacité de l'enfant à se mouvoir seul dans la circulation telle qu'elle existe dans nos cités. C'est là une réalité sur laquelle on devrait plus souvent s'interroger car l'enfant s'initie et se construit en fonction de son environnement...

Après avoir écrit « **Comment faire l'Éducation Routière dès l'École Maternelle** » en 1991 (ouvrage qui faisait suite à la brochure « **Apprenons-leur la rue** » de Mai 1990, réalisée par Christiane BESSANT, collègue institutrice, dans le cadre d'un **Projet d'Action Éducative sécurité routière** de l'école maternelle Condé), Françoise BRUN, directrice, expliqua son contenu en janvier 1992, lors du

colloque « **La prévention des accidents d'enfants en Europe** », organisé au ministère de la Recherche à Paris, par le Club Européen de la Santé. C'est lors des 25 ans de ce club, que j'avais connu le cocteur BADELON, jeune chirurgien et père de cinq enfants, qui fut très intéressé par le travail de « L'Enfant et la Rue-ADES du Rhône ». Il sut convaincre le conseil d'administration de l'intérêt de publier nos travaux. Pour ma part, j'y expliquai le programme REAGIR et nos initiatives lyonnaises prises en sa faveur. J'incitai les congressistes à s'y impliquer personnellement.

Par la suite, Françoise BRUN ayant suivi la formation sécurité routière pour devenir **Inspecteur Départemental de Sécurité Routière**, devint **correspondant académique pour la sécurité routière**. Elle dispensa de nombreuses **formations aux enseignants** dans cette discipline encore trop peu exercée de manière pratique. Les outils pédagogiques des ingénieurs TPE de Strasbourg et le traitement des enquêtes REAGIR concernant des accidents d'enfants piétons affinèrent sa connaissance sur la manière d'**apprendre aux élèves comment se prémunir des accidents**. Dans la rue, on remarquait les enfants de son école à la manière dont ils s'arrêtaient en arrière de la bordure du trottoir pour regarder à gauche, à droite, et encore à gauche avant de traverser. En 1995, lors d'une réunion à la mairie de LYON 2^e, pour des explications sur le fonctionnement de « PIETON PRATIQUE », des parents d'élèves de son école étaient venus témoigner de l'**efficacité de cette méthode pédagogique** puisque les **enfants**, par leurs remarques, **rappelaient les règles aux adultes...**

A plusieurs reprises, après la première enquête effectuée en **1987**, sur la demande de Françoise BRUN, le **cheminement de l'enfant « domicile-école »** a été **étudié** et les **anomalies** indiquées à chaque fois, ont été **prises en compte par la municipalité de Lyon**, en collaboration avec « L'Enfant et la Rue ». Le **taux de réponse des parents** lors du premier **questionnaire** avait été de **95 %** du fait que cette directrice l'avait réclamé à ceux qui ne l'avaient pas restitué !

Les mauvais stationnements et les **trottoirs encombrés** apparaissaient être la plus forte gêne (**85 % des réponses**). Par la suite, cette même **enquête fut étendue à toutes les écoles maternelles et primaires, publiques et privées de Lyon**.

« **L'Enfant et la Rue** » assura le travail de **distribution et de récupération des questionnaires**. Gérard PLATROZ, en contrat TUC, fit la **synthèse** des réponses dépouillées par la ville de Lyon et deux associations (Pour la Cité Humaine : les droits du piéton et le Comité d'Intérêt Local de Lyon / Jean Macé-Berthelot, en la personne de Jean MARNAT, récemment décédé). Ce travail se fit avec l'aide de jeunes filles en contrat TUC, Nora et Maryse, très attentives et assidues.

Cette grande enquête (plus de trois mille cinq cents réponses...) affirma la **nécessité de faire changer les mauvais comportements** en raison de l'**immense gêne apportée à tous** et des **dangers entraînés**, particulièrement **pour les personnes fragiles** comme les enfants, les handicapés et les personnes âgées.

En tant qu'Inspecteur Départemental de Sécurité Routière, les observations que je notais dans les accidents piétons que je traitais, m'ont évidemment apporté énormément de connaissances sur la manière dont ils étaient déclenchés.

Cet avantage est reconnu par tous les IDSR avec lesquels j'ai échangé mes impressions. Cela contribue à éviter soi-même un bon nombre d'accidents...

REAGIR était un bon programme qui a embarrassé les personnes qui ne respectaient pas les règles. Il n'a pas reçu, pour cette raison, le suivi qu'il méritait. Il devrait pourtant être connu par les conseils de quartier qui seraient bénéficiaires de ses enseignements.

Il semble opportun actuellement, après plus de vingt années de l'action continue « L'Enfant et la Rue », que les associations « **RUE DE L'AVENIR** » et « **ROBINS DES VILLES** » aient des contacts pour **échanger** leurs **connaissances** et leurs travaux **sur l'espace public**, pour qu'ensemble elles « plaident », avec le Certu, auprès des municipalités, pour le confort des usagers vulnérables en vue de leur assurer la **convivialité indispensable à leur équilibre mental et physique**. Supprimer les piétons des villes ne fait pas sérieux... **Diminuer et ralentir la circulation dans les centres urbains** apparaît donc indispensable.

Qu'attendons-nous pour vivre mieux ? La marche à pied est le sport le plus complet. **L'exercice physique est indispensable** au corps humain, à la décharge d'agressivité naturelle, le **bruit stresse**, empêche la communication et **engendre la violence**. Les cyclistes et les rollers sont les bienvenus s'ils demeurent respectueux des piétons... Tous les modes de déplacement doivent avoir lieu dans le **respect des personnes vulnérables, à une vitesse appropriée aux circonstances dans un espace convenable, non pollué...**¹⁷

Depuis octobre 2003, il existe le cédérom gratuit « ANASTASE, APPRENDS-MOI LA RUE », à usage des enseignants pour les enfants de 3 à 7 ans. Il est distribué, sur demande, par la MAE (Mutuelle Assurances Élèves) du département concerné, accompagné d'une formation. Il résulte d'une observation continue de « L'Enfant face à la circulation » sur plus d'un quart de siècle, par un ensemble de personnes ayant uni leur « savoir être » et leur « savoir faire » pour la sécurité des enfants. On ne peut que souhaiter que ce cédérom soit amplement utilisé car il est génial ! Il a pour auteurs et concepteurs : Françoise BRUN et Fabrice COMTE.

Les **dangers de la rue doivent pouvoir être maîtrisés par celui qui aura à les affronter**, d'où la nécessité de les réduire le plus possible (pensons aux handicapés) en obligeant les conducteurs à rouler à une **vitesse très modérée dans les rues**, en supprimant les obstacles sur les **trottoirs** qui doivent être **larges**, en surveillant et sanctionnant les mauvais stationnements sans indulgence (les stationnements longs devraient être dans des parkings fermés pour libérer l'espace en surface), en accordant des espaces pour arrêts uniquement pour manipulations de marchandises, bagages, livraisons...en multipliant des **traversées courtes** que tout piéton appréciera d'utiliser.

La mise en place de **pédibus** dans les écoles est une solution bénéfique pour l'**apprentissage** par les enfants **des dangers de la rue**, à la condition que les accompagnateurs soient eux-mêmes bien éduqués. Un rappel sur les règles en vigueur apparaît nécessaire lors de la constitution d'un pédibus, particulièrement sur la législation pour déplacement en groupe.

¹⁷ Référence aux actes du Colloque Vulnérabilis 97 – Certu - Janvier 1997

« Rien n'est plus contagieux que l'exemple ! ».

Que tout conducteur pense à la vulnérabilité du **piéton** qui, d'ailleurs, peut avoir des difficultés mentales qui l'empêchent de comprendre la rue et ses multiples dangers. Cette carence peut arriver à toute personne...**ne l'oublions jamais.**

Il est à retenir que depuis 1995, « **PIETON PRATIQUE** » dont le principe est « **J'Observe, Je Réfléchis, Je Réagis** » est une action issue du travail permanent de recherche de « L'Enfant et la Rue » pour la sécurité et le confort des usagers vulnérables à partir d'enquêtes multiples et variées.

Son objectif est d'inviter chacun à prendre conscience des désagréments qu'il peut engendrer lors de mauvais comportements dans la circulation en agglomération, en ne perdant pas de vue le confort et la sécurité du piéton dans ses déplacements.

Le travail de « **PIETON PRATIQUE** » consiste à établir un **relevé** des anomalies sur son **parcours habituel**, **dresser** une **cartographie**, **étudier** des **solutions** avec les responsables du secteur concerné (techniciens – élus – associatifs – conseillers de quartier – commerçants – artisans...), faire un **échange d'expériences** en vue de l'amélioration des déplacements des plus fragiles. Le Grand Lyon possède un logiciel pour enregistrer les données communiquées.

Si les municipalités apportaient une **attention soutenue à l'infrastructure de la rue**, à ses dangers et à ses anomalies et leurs conséquences, le public serait plus attentif et saurait comment il faut se comporter non seulement pour éviter les accidents, mais également pour que les agglomérations soient des **lieux agréables à vivre**, où la convivialité serait présente. Pensons aussi à des **aires de repos multiples** pour le promeneur fatigué. La détente évite l'agressivité.

« Piéton Pratique » doit servir à favoriser une **réflexion de qualité entre** tous les **acteurs de la rue** pour **déboucher sur** des idées saines favorables à un **traitement pertinent**. Beaucoup de communes ont déjà expérimenté cette méthode de travail avec satisfaction car « **Mieux vaut prévenir que guérir** »...

A vous d'essayer !

Colette OLIVERO IDSR – 1984-2004
Initiatrice « L'Enfant et la Rue » 1984
Animatrice « Piéton Pratique » 1995-2005.

Annexes

- Annexe 1** « L'Enfant et la Rue / ADES du Rhône » :
historique de l'association de 1984 à 1993
- Annexe 2** « Piéton pratique » :
- Tract de présentation de l'action
- Fiche d'observation
- Exemple de cartographie (Lyon 6^e)
- Modèle Examen
- Annexe 3** Test d'Anastase
- Annexe 4** Grille de correction (modèle)
- Annexe 5** Bouge ta ville (extrait)
- Annexe 6** Enquête près des enfants, aidés des parents pour
déterminer les endroits dangereux
- Annexe 7** Sécurité de l'enfant dans la circulation : l'essentiel à
connaître sur l'aménagement de la rue
- Annexe 8** Affichettes de « Réagir – L'Enfant et la Rue » diffusées
en 1995 via les Transports en Commun Lyonnais
(TCL)
- Annexe 9** « ANASTASE, apprends-moi la rue » : dépliant de présenta-
tion du CD Rom à destination des enseignants en école ma-
ternelle

Annexe 1

« L'Enfant et la Rue / ADES du Rhône » : historique de l'association de 1984 à 1993

« L'ENFANT ET LA RUE » informe, renseigne et conseille ceux qui veulent démarrer une initiative pour remédier aux accidents de la rue et de la route, tout particulièrement en ce qui concerne les usagers vulnérables.

I - 1984

L'ENFANT ET LA RUE : POURQUOI ?

A son origine, en 1984, je venais d'accomplir un **mandat municipal** en tant que **déléguée aux écoles de LYON 2^e**. Un adjoint au Maire m'avait demandé en **1977**, de bien vouloir aider la mairie « membre de droit », à la **mise en place des conseils d'école** sur l'arrondissement. J'étais parent de trois enfants et participais activement à leur vie scolaire. Dans ma Fédération de Parents d'Élèves, j'animais une commission Santé et participais à d'autres ateliers de travail dirigés par des personnes oeuvrant pour l'épanouissement des enfants dans la vie quotidienne.

Durant ces six années de conseillère municipale suppléante de l'adjoint de l'Hôtel de Ville pour la Sécurité, je fus déléguée aux écoles maternelles et primaires, et appris énormément de choses sur le travail des élus et des enseignants.

Au préalable, j'avais été plusieurs années **secrétaire-instrumentiste du professeur René GUILLET**, chirurgien, chargé de Médecine du Sport et de cours d'anesthésiologie à la faculté de médecine Rockefeller, et également **expert auprès des tribunaux** pour fixer le **taux d'Incapacité Permanente Partielle** demeurant **après un accident**. Auprès de lui, j'avais acquis la certitude que la **santé** est un **bien si précieux** et si rare, qu'il faut la **préservé absolument**. C'est la raison pour laquelle, en février 1978, j'avais créé une commission « **Hygiène et Sécurité** » où participait une dizaine d'habitants bénévoles qui se réunissaient mensuellement avec moi, dans un local personnel. En effet, à cette époque, il n'y avait aucune salle municipale disponible pour ce genre de réunion.

Après les élections, je fus étonnée de voir combien les promesses électorales étaient vite oubliées par certains élus... Je découvris rapidement le « marchandage » des **procès-verbaux** pour infraction au **stationnement** et ne compris pas pourquoi, à ce moment là, la règle n'était pas la même pour tout le monde. Je me rendis compte du **mépris** pour le travail de la Police, puisqu'il était annulé tous les jours un certain nombre de procès-verbaux dressés par elle, à juste titre. Le personnel policier, du fait de cette pratique, n'était pas motivé pour sa tâche. La seule explication trouvée fut que beaucoup de gens trouvaient cela « normal », puisque presque tout le monde se comportait mal et qu'un grand nombre d'individus profitait de la **clémence « électoraliste »**.

Désabusée par le monde des adultes, je me tournais vers les **enfants** des écoles pour connaître leur pensée sur le comportement des adultes de leur entourage par rapport à l'Hygiène et au stationnement. Leur **jugement** fut **sévère** : ils étaient révoltés par des attitudes irresponsables qui étaient loin de montrer l'exemple aux plus jeunes ! Ils s'insurgèrent particulièrement contre les « crottes de chiens » et décidèrent de recueillir l'avis des commerçants. Ceux-ci leur demandèrent une **affiche**. Ils la réalisèrent avec le soutien de la délégation municipale au Cadre de Vie. Elle eut un véritable succès, les commerçants la demandant pour leur vitrine. Elle était intitulée « Aidez-nous à garder notre quartier propre ! » et son logo était un raton laveur. Elle notait quelques recommandations.

Ainsi les enfants créèrent le « **Club des Ratons Laveurs** » pour s'occuper de l'**hygiène urbaine**. Ils n'avaient pas pour mission de nettoyer le sol, mais d'être respectueux de leur environnement et de sensibiliser leurs proches à faire de même. Ils participaient avec moi, à des visites de quartier ou d'autres lieux. Ils étaient libres de suivre les activités proposées et d'en mettre en place eux-mêmes, avec la collaboration d'adultes de leur famille. Leur lieu de rencontre était la **bibliothèque des enfants**, située à cette époque, rue Bourgelat, à côté de la mairie de Lyon 2^e. Ils rencontrèrent les élus responsables de la propreté, du stationnement, des aires de jeux. Ils visitèrent les ateliers du métro et furent consternés de constater les dégradations produites dès les premiers jours de sa mise en service (sièges abîmés en grand nombre...). Ils visitèrent et voyagèrent une journée sur la péniche d'un marinier, ce qui leur fit prendre conscience de l'importance d'être attentif pour ne pas tomber à l'eau (Ils avaient dû être munis de gilets de sauvetage). Ensemble on fit de nombreuses sorties de découvertes. Les commerçants appréciaient leurs actions de sensibilisation ou d'animations (fêtes de mai et de la Saint-Jean). Leurs **activités** créèrent un **lien social** reconnu par tous.

Leurs **interventions** furent **positives** car ils demeuraient attentifs sur le suivi de leurs problèmes et s'ils avaient eu une promesse sur quelque chose, ils ne la perdaient pas de vue ! Il en fut ainsi particulièrement pour l'**aire de jeux de ballons** de la **Place Carnot** qui ne put se réaliser qu'après une longue lutte contre l'égoïsme de certains adultes riverains n'appréciant pas les enfants. Ce Club, comme prévu lors de sa constitution, arrêta ses activités avec la cessation de mes fonctions municipales. Il en resta un certain savoir-faire chez ces jeunes de toutes conditions sociales qui, plusieurs années après, en conservent un bon souvenir, les élus qui l'ont connu, également.

Les conseils municipaux enfants sont un exemple de la citoyenneté. Ils mériteraient un développement plus participatif à la vie sociale de leur cité. Les enfants doivent commencer jeunes pour y éprouver un intérêt soutenu. Les conseils de quartier devraient inclure beaucoup d'enfants et adolescents, cela les dynamiserait. J'ai participé durant plusieurs années aux travaux de l'ANACEJ (Association Nationale pour les Conseils d'Enfants et de Jeunes) et assisté à l'un de leur congrès à LAVAL. Ce fut très intéressant d'écouter ces enfants raisonnables et inventifs.

Une fois mon mandat municipal terminé, j'achevais la mise en forme du **Fichier d'Hygiène Urbaine « Bien être dans ma ville »** commencé en 1982. Celui-ci fut rédigé sous la **direction** du **professeur de biologie Jean ULYSSE**, président de l'**Association Nationale des Professeurs de Biologie de l'Enseignement Public**,

avec la participation de deux Inspecteurs Pédagogiques Régionaux, d'une enseignante de collège et de la direction du **Centre Régional de Documentation Pédagogique de Lyon**. Le principe était : « **J'observe, Je réfléchis, J'agis...** ».

Trois mille exemplaires furent financés par la Ville de Lyon, grâce au soutien de son premier adjoint : Charles BERAUDIER, également président du conseil régional. Le travail de composition de cet ouvrage, destiné aux écoles primaires, était important car il avait pour objectif de faire prendre conscience que, dans la rue, conformément au règlement municipal, les papiers devaient être mis dans des poubelles (peu nombreuses en 1983) et les crottes de chiens (en abondance) dans les caniveaux (Le règlement municipal était ainsi). Le fichier comportait **dix fiches pratiques avec douze diapos**. Il fut remis gratuitement à toutes les écoles primaires de Lyon. Qu'en ont-elles fait ? Ce genre d'action devrait avoir les moyens d'assurer un suivi de mise en route.

En effet, **l'hygiène urbaine** est nécessaire à la santé et la marque **du respect des autres**. Les conséquences de sa négligence entraînent tout un processus qui se répercute dans l'application des règles de la circulation, avec les résultats dramatiques connus maintenant.

Après la publication de ce fichier d'Hygiène Urbaine en février 1984, je rejoins l'association départementale « Les droits du piéton » parce que, au cours des séances des commissions extra-municipales j'ai souvent entendu son président départemental du Rhône, Paul DAMON, réclamer avec insistance, « des trottoirs larges, propres, débarrassés de tout obstacle pour laisser passer les mamans avec leur landau, les fauteuils des handicapés... ».

Avec René JANIN, son secrétaire général, on rédige un questionnaire pour que les piétons indiquent les difficultés qu'ils rencontrent sur leur trajet. Beaucoup de personnes le remplissent. Les réponses sont classées par similitude et transmises aux services municipaux concernés. On décide de sensibiliser la population par un concours de dessins. La municipalité accepte de les exposer dans le hall de la mairie annexe. Le public donne son avis afin de récompenser ceux qui plaisent le mieux. La Fédération Commercante Lyon Presqu'île offre des bons d'achat. Des slogans sont proposés par les élèves de CM des écoles primaires du deuxième arrondissement de Lyon, ce qui facilite la communication sur la propreté et la sécurité. Une campagne naît : « Halte au sans-gêne ! ». Le Crédit agricole offre les tracts à mettre sur les pare-brise : « Trottoir encombré = Danger pour marcher ! », texte rédigé par un élève de CM1 de l'École Jarente.

En **mai 1984**, je me rends à **Paris** pour un colloque « **Les Jeunes, le Jeu, la Rue** », organisé par l'association nationale des DROITS DU PIETON et le CODEJ (Comité pour le Développement de l'Espace de Jeu dans la ville) où j'y découvre le programme national **REAGIR** (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) avec les chiffres terrifiants du nombre des victimes d'**accidents de la circulation en France : Douze mille morts, dont 1 500 enfants – Trois cents mille blessés dont trente mille enfants...**

Pour moi, mère de trois enfants, qui songeais à rentrer chez moi m'occuper de ma famille, ce fut « une véritable claque » car j'ignorais tout de ces chiffres effarants.

Ma stupeur passée, j'interviens auprès de l'intervenante qui a fait cette révélation : Janine FORESTIER, chargée de mission REAGIR pour la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières. Je la prie de faire en sorte que ce programme national **REAGIR**, réservé depuis son origine, en 1982, aux techniciens de la route, aux services de l'ordre (Police et Gendarmerie), et aux services de secours, **s'ouvre aux associations**. L'assistance du colloque ayant agréé cette proposition, la présidente du CODEJ, Valia TANON, et moi-même rédigeons un compte rendu de séance pour le ministère des Transports, demandant à Pierre MAYET, délégué interministériel et directeur de la Sécurité Routière, d'accepter les associations dans REAGIR. Le **10 juillet 1984**, une réponse positive est donnée à cette requête.

Dès lors, j'obtiens un entretien avec le coordinateur REAGIR de la préfecture du Rhône, et lui demande d'accomplir le **stage** nécessaire et préalable à la réalisation d'enquêtes. En raison d'un désistement pour un stage proche, je peux bénéficier rapidement de cet enseignement en juin 1984 et ainsi je deviens **Inspecteur Départemental de Sécurité Routière** en même temps que des personnes appartenant à l'Administration et à la Santé. Le titre de cette fonction est pompeux probablement parce son travail est bénévole et que, pour cette raison, les candidats ne se bousculent pas aux stages... Ceux qui les suivent ont été désignés (presque comme une punition !) et certains d'entre eux, près de leur retraite, affirment ne pas vouloir continuer dès lors qu'ils y seront...

Par la suite, l'**association « Les droits du piéton »** de Lyon, a été la **première association** à s'impliquer dans le programme REAGIR avec trois autres personnes : René JANIN d'abord, puis André ISLER et Michel GUIBAUD. Convaincue que les mots « droits du piéton » agaçaient les conducteurs, j'ai demandé à son conseil d'administration de nommer désormais l'association avec son titre complet d'origine : « Pour la Cité Humaine : les Droits du Piéton », cette expression faisant appel à la convivialité.

En ce qui me concerne, convaincue que la santé est l'élément majeur dans ce programme, je m'adresse à l'**Éducation Départementale d'Éducation pour la Santé du Rhône** pour **mener une action de communication** au service de REAGIR, tournée à la fois **vers les associations, les professionnels de la Santé, l'Éducation Nationale et les Élus**.

Un **projet** est **monté** sous couvert du président de l'ADES, le **professeur Jacques Michel ROBERT**, généticien à l'Hôtel-Dieu de Lyon, (Le **professeur Louis DAVID**, chef de pédiatrie à l'hôpital Edouard-Herriot deviendra président quelques mois après et poursuivra la tâche), en liaison avec la préfecture du Rhône et la direction de la Circulation et la Sécurité Routières. **Jean Philippe DARBOUR** du **Cete de Lyon**, chargé de mission REAGIR, pour la région Rhône-Alpes, et **Michèle RAMET**, **médecin accidentologue** à l'**Inrets**, mettent en forme le dossier donnant **mission** à l'ADES de susciter des actions qui contribueront « à **réduire le nombre des victimes enfants** ». L'opération prend le nom de « **L'Enfant et la Rue - ADES DU RHONE** », et une subvention de cinquante mille francs est accordée à l'ADES pour « **conduire une action de communication en direction des différentes associations du département du Rhône** ».

II – 1985

- **Février - avril : entretien avec de nombreuses personnes diverses**

Constitution d'un groupe de travail très ouvert.

Contacts avec le service communication des **Hospices Civils de Lyon**, la **Sécurité Routière**, la **préfecture du Rhône**, les ministères de l'**Éducation nationale (Santé scolaire du Rectorat et de l'Inspection Académique)**, de **Jeunesse et Sports** et de l'**Équipement**, les **Services d'Incendie et de Secours**, le **SAMU** de Lyon, les **Forces de l'Ordre**, la **Bibliothèque municipale de la Part-Dieu**, la **direction de la Voirie de la Communauté Urbaine de Lyon**, et plusieurs **associations spécifiques** : Prévention Routière, Prévention MAIF, MAE, Fédérations des Parents d'Élèves (APPEL - FCPE - PEEP), Comité National de l'Enfance, Association Départementale de Protection Civile, Croix Rouge, Croix Blanche, Droits du Piéton, Amitié des Aveugles, Ligue contre la Violence Routière nationale, Association des Familles de Victimes d'Accidents de la Circulation, Association des Paralysés de France, Lyon Vélo, Sauvegarde et Embellissement de Lyon, Union des Comités d'Intérêts Locaux.

Se sont associés au projet : Ecolauto – Codes Rousseau – Automobile club du Rhône et la SOREFI.

- **Mai - juin : réunion – réflexion – décision :**

Montage d'un projet avec les objectifs suivants :

- **Faire le point** sur le **nombre de victimes** enfants dans la circulation et dans quelles conditions ;
- **Recenser et faire se rencontrer les personnes motivées pour travailler ensemble** pour la **sécurité routière**, afin qu'elles deviennent une **force de pression** auprès des autorités et un **appui** pour mettre en place des programmes ambitieux et rigoureux ;
- Rechercher les **outils pédagogiques existants, les évaluer** et en **susciter de nouveaux**, appropriés à l'**apprentissage des dangers de la rue dès le plus jeune âge** ;
- **Obtenir** que la **Santé** participe à la **prévention des accidents** de la **rue** et de la **route** comme à celle des maladies (alcool, médicaments, fatigue, ceinture de sécurité, vue...) ;
- **Démarrer** la communication **par une semaine sécurité routière régionale ..**

- **Juillet - août : prise de contact avec les intervenants ciblés :**

Préparation de la semaine sécurité routière.

Décidée par l'équipe de réflexion et confiée à quelques volontaires, sous la **direction** du chargé de mission Réagir **Jean Philippe DARBOUR** du Cete de Lyon, et de **Danielle GUILLOT-GIMENEZ**, chargée de communication aux HCL.

Participants :

Dr ARCADIO du Service d'Accueil Médical Urgent de Lyon,

Jean BOUTILLY, directeur du Comité de la Prévention Routière du Rhône

Mme HONORE, infirmière scolaire au rectorat de Lyon,

Colette OLIVERO, secrétariat et coordination avec les intervenants,

Dr PERFUS du SAMU de Lyon,

Michèle RAMET, CMR, médecin accidentologue à l'ONSER (qui fusionnera avec l'IRT pour donner l'INRETS),

Professeur Jacques Michel ROBERT, généticien et président de l'ADES.

Semaine sécurité routière : 14 au 18 octobre 1985

En journée : 8 h 30 – 17 heures

Lieu : ADES du Rhône (Association Départementale d'Éducation pour la Santé)
71 quai Jules Courmont à Lyon 2e

Exposition continue d'outils pédagogiques avec

ECOLAUTO : remise gratuite de documents : tracts et affiches.

PREVENTION MAIF : **Cédéroms** sécurité présentés par ses délégués.

PREVENTION ROUTIERE : documents divers.

En soirée : 18 – 21 heures (communications sur des thèmes différents)

LUNDI : PREFECTURE DU RHONE : Ouverture de la semaine sécurité routière lyonnaise « L'ENFANT ET LA RUE - ADES DU RHONE » par le préfet de police, Georges PEYRONNE, en présence d'élus du département, des inspecteurs départementaux de Sécurité Routière, des représentants des Forces de l'Ordre et des Services de Secours, des chefs de service des Hospices Civils, des membres du Groupe de Réflexion ayant souhaité cette manifestation, des directeurs et chefs de service de la voirie et de l'équipement, des présidents des associations partenaires, et de la directrice de la Sécurité Civile qui avait organisé la soirée avec buffet. Il y eut foule...

Le préfet donna les **chiffres d'accidentologie en France de 1983 (12 000 morts dont 1 500 enfants, et 300 000 blessés dont 30 000 enfants)** et dans le Rhône qui était un département comportant beaucoup d'accidentés très graves. Le **professeur René GUILLET**, président suppléant du **conseil d'administration des Hospices Civils**, chirurgien des hôpitaux et **expert près des tribunaux**, fit une **allocution très remarquée sur les conséquences des accidents de la circulation sur le corps humain et dans les familles** (nombreux suicides).

Les quatre soirées suivantes se dérouleront au grand réfectoire de l'**Hôtel-Dieu de Lyon**. Chaque thème sera abordé avec quatre communications traitées par des intervenants de qualité, bénévoles, sans aucun frais de déplacement. Leur participation prouve leur motivation... Un grand merci à toutes ces personnes.

MARDI : Conséquences des accidents de la circulation sur la santé (traumatismes crâniens, fractures, hémorragies, handicaps...).

MERCREDI 15 heures : Éducation routière à l'école (textes réglementaires et pratiques).

MERCREDI 18 heures : Conséquences familiales, sociales, économiques et juridiques (présence du président du tribunal de grande instance de Lyon, du procureur de la République, d'un juge du tribunal de grande instance de Bourgoin (38), d'associations de victimes avec des personnes ayant été accidentées, de représentants de la MAE, de la MACIF, de la MAIF Prévention, de la Prévention Routière, des Codes Rousseau, d'Ecolauto, de l'Union des Comités d'Intérêt Local, des Droits du Piéton et d'associations de secouristes.

JEUDI : « Villes plus sûres, quartiers sans accident » - Présentation de l'expérience de la ville de Chambéry, avec projections (avant et après changement d'infrastructure) et commentaires mettant en valeur les avantages acquis après les aménagements, malgré les contestations de départ, rapportée par M. DERONZIER, directeur de ses services techniques.

VENDREDI : Rôle et pouvoir des médias (presse – radio – télévision) **dans la prévention des accidents de la circulation**. Importance de la communication et de la sensibilisation permanente pour obtenir une amélioration des comportements. Nécessité d'avoir des journalistes compétents sur le sujet.

Ce thème des médias avait terriblement fait peur à la personne de la préfecture chargée de « surveiller » les communications du programme. Il avait fallu tout le poids du groupe de réflexion et l'autorité du président de l'ADES, pour le faire accepter. L'édition du programme fut même terriblement retardée à cause de cela, faute de réponse positive durant plusieurs semaines. Sa présentation en souffrit grandement. Le président d'un pôle d'assurances avait proposé son édition gratuite en dix mille exemplaires dans son imprimerie, à la condition d'effectuer ce travail au mois d'août. Il s'était aussi engagé à expédier cinq mille de ces programmes aux assureurs de France. En juin, lors de notre entretien avec ce responsable, il avait eu un « coup de cœur » pour ce projet, probablement parce qu'il l'approuvait et qu'il en avait saisi immédiatement l'opportunité de communication. Quelle déception pour les organisateurs ! Ils durent donc se contenter pour sa réalisation, d'un petit nombre de photocopies médiocres, tardivement postées, qui parvinrent d'ailleurs trop tard à leurs destinataires pour qu'ils puissent assister à ces débats.

Heureusement la communication orale propagée par les associations du groupe de travail, permit la présence d'un public sérieux et avide de faire changer les comportements dangereux.

Cette première semaine lyonnaise de sécurité routière « L'Enfant et la Rue » fut rapportée sur deux pages de la revue Sécurité Routière de la direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, en début d'année 1986. D'autres semaines sécurité routière ont eu lieu depuis cette date, reprenant l'un ou l'autre thème des sujets traités. Celui du « rôle des médias » est devenu un sujet prépondérant pour tout le monde...vingt ans plus tard !

Sous ma propre responsabilité, je tiens à mentionner ici la perte de temps, épuisante qui est parfois imposée à ceux qui attendent d'aller de l'avant, par des administratifs « carriéristes » qui sont plus soucieux de l'avenir de leur promotion que du travail qu'ils ont à accomplir dans leur fonction de conseiller, gênant ainsi les progrès nécessaires à la conservation de la santé, en décourageant et même éloignant des personnes courageuses, motivées et compétentes. Des audits sur ce sujet seraient les bienvenus.

III – 1986 - 1989

En **1986**, le **conseil général du Rhône** fut **sollicité pour aider au fonctionnement de l'association**, du fait que le ministère des transports, bien que très satisfait du travail de « L'Enfant et la Rue » en 1985, ne donna pas de nouvelle subvention pour la suite du travail à ce moment là...Ce fut Albéric de Lavernée, conseiller général et conseiller municipal de Lyon 2^e qui soutint le dossier avec succès.

A la faveur du **colloque national « sécurité routière : fatalisme ou mobilisation ? »** organisé à **Paris**, en **1986**, par la **Ligue contre la Violence Routière**, « L'Enfant et la Rue » parvint à établir un **fichier** national, régional et départemental **d'adresses** d'administrations, d'organismes et d'associations diverses susceptibles de participer à des actions de sécurité routière. Il fut établi sous la direction d'Hélène VIALATOUX, documentaliste qui accomplissait un « TUC » (Travail d'Utilité Collective) pour « L'Enfant et la Rue », de 1986 à 1987, aidée par deux secrétaires également en emploi « TUC », Nora et Maryse. Toutes les trois ont contribué au succès de ce fichier, sans ménager leur peine. L'ambiance était enthousiaste car l'objectif valorisant.

En janvier **1986**, des parents d'élèves de **Saint-Genis-Laval** travaillèrent avec l'animatrice de « L'Enfant et la Rue », pour monter un projet « **SOS Piéton** » dans leur commune, relayé par le directeur du CADEC (Centre d'Animation et D'Éducation Culturelle communal). Celui-ci aboutit à la constitution de l'association « A pied dans la Ville » qui réalisa durant une dizaine d'années, beaucoup d'actions innovantes positives grâce à son équipe dynamique. Suite à cela, l'agglomération réalisa des travaux importants de voirie en faveur des piétons.

En **1986** également, suite à un travail d'observation effectué par les écoles maternelles de **Villefranche-sur-Saône** (les enseignants ayant constaté que des enfants venaient à bicyclette à l'école sans aucune protection), l'animatrice de « L'Enfant et la Rue » fut sollicitée pour sensibiliser la mairie de cette commune à l'insécurité que subissaient les jeunes cyclistes. Ainsi des contacts furent pris et

l'équipe municipale mis en route un grand projet intitulé « **L'Enfant d'abord** » avec la **collaboration des établissements scolaires**. Des réunions de réflexion eurent lieu avec les différents partenaires du projet et l'adjointe déléguée aux écoles, elle-même enseignante, participa activement à l'action. Les techniciens de voirie furent sollicités et ce fut le début de grandes transformations de voirie.

Il y eut un grand **débat** à la mairie **sur les transports scolaires** en liaison avec la direction départementale de l'Équipement (Yvette LARTIGAU, responsable transport), le conseiller général, les patrons des entreprises de transports, les chauffeurs de cars, les parents d'élèves et les représentants élèves. C'était la première fois que des élus d'opinions politiques différentes se rencontraient pour débattre ensemble de ce thème. La DDE fut très satisfaite de la mise au point qui eut lieu ce soir là entre les différents partenaires. Chacun put s'exprimer librement et donner son avis sur le fonctionnement de ces transports. « L'Enfant et la Rue » qui était le modérateur de la soirée, dut arbitrer les revendications des uns et des autres et faire des propositions en vue d'améliorations. Après quelques paroles véhémentes, un dialogue pacifique put être obtenu, des concessions furent accordées par les parties en présence et tout se passa bien ensuite ! Il est parfois nécessaire de laisser exprimer la colère de certains pour en comprendre la raison. Ce fut une réunion très utile aux dires de tous.

En **février 1987**, à la **Communauté Urbaine de Lyon**, Bernard ROGER-DALBERT, adjoint délégué à la sécurité, sur la demande de « L'Enfant et la Rue », organisa une réunion **pour les maires du Rhône et les services techniques**, avec **projection** de la **K7 « Messages - L'Enfant face à la circulation »** commentée par son auteur, Jacques ROBIN, ingénieur TPE à la DDE 67. Cette soirée connut un très vif succès et beaucoup de municipalités acquirent par la suite cette cassette d'une grande qualité pédagogique. Cette vidéo filme des écoliers sur le chemin de l'école et explique leurs gestes et leur incompétence à juger la rue, en faisant appel aux adultes pour aider les enfants à comprendre leurs déplacements, et aux conducteurs pour respecter les piétons dans la circulation. Après cette projection, la Communauté Urbaine de Lyon apporta une attention particulière à l'infrastructure des zones scolaires.

En 1987, durant le premier semestre, un étudiant d'histoire et géographie, Jérôme TRESSALLET, en attente d'une inscription en faculté, fit pour « L'Enfant et la Rue », en Travail d'Utilité Collective, le relevé des plaques de rues de LYON manquantes, abîmées, ou cachées pour l'ensemble des premier, deuxième, quatrième, une partie des troisième et sixième arrondissements. Son travail très sérieux fut pris en compte par la Communauté Urbaine. En sécurité routière, il est fort important que les noms de rue soient clairement indiqués. C'est une observation qui pourrait être confiée aux enfants des cours moyens pour leur apprendre leur ville. Transportés en voiture, ils sont privés d'une multitude d'observations positives. (C'est un avantage que possède au contraire la pratique des Pedibus en 2005).

En février 1987, des parents d'élèves de Saint-Genis les Ollières (69) s'inquiètent de la rapidité avec laquelle circulent les voitures dans leur commune où les trottoirs sont étroits et même inexistantes. Ils contactent « L'Enfant et la Rue » pour des animations dans les écoles. Les enfants sont sollicités pour repérer les endroits difficiles et dangereux pour marcher. La municipalité prend note de la revendication faite pour le parcours des écoliers. Il est à noter qu'une opération « sécurité » démarre souvent par la volonté d'un petit nombre de personnes cherchant à amélio-

rer la qualité de vie. C'est par le « bouche à oreille » que l'action s'amplifie. Il faut parfois longtemps, ou la survenue d'un accident, pour que les bonnes décisions soient prises. Ce n'est qu'en 1991, avec une nouvelle équipe municipale, que des solutions correctes seront trouvées dans cette commune, avec la collaboration de tout le monde.

En **juin 1987**, à **Stockholm** (Suède), **Congrès de l'IPA** (International Play Association) sur « **La place de l'enfant dans la ville** » avec les représentants de 398 pays. **Exposé sur « L'Enfant et la Rue »** et prise de contact avec la présidente nationale de l'IPA du Japon pour des échanges de connaissance sur les espaces de jeux dans nos pays respectifs. La circulation automobile consomme tout l'espace vacant et les aires de jeux sont largement déficitaires.

Fin **juin 1987**, l'association « **L'Enfant et la Rue** » est contactée par la responsable Assurances Accidents de l'**Espace AGF** (Assurances Générales de France) pour lui proposer d'exposer son travail sur deux niveaux dans ses locaux, **27 rue de Bonnel à Lyon 3^e**, tout près de la préfecture du Rhône. **Expositions et animations** dureront tout le mois de **septembre 1987**, avec la collaboration du personnel des AGF, des forces de l'ordre et des services de secours. Des écoles, sur rendez-vous, y participeront.

Une visite officielle, lors de la troisième semaine, réunit trois cents cinquante personnes, dont des élus (municipaux, communautaires, cantonaux, députés), des IDSR, des représentants de différents services préfectoraux, de l'Équipement, de l'INRETS, de l'Hôtel de Police, du Groupement de la Gendarmerie du Rhône, de la Police Municipale et des Services Techniques de LYON, des Services d'Incendie de Secours de la Communauté Urbaine de Lyon, du SAMU, des Hospices Civils de Lyon, de l'Armée de terre et de l'Air, du Rectorat et de l'Académie de Lyon, du CRDP, et beaucoup de personnes du monde associatif communiquant avec REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier). Ce fut le professeur René GUILLET, chirurgien des Hôpitaux et expert auprès des tribunaux pour fixer les incapacités permanentes partielles demeurant après un accident, qui fit l'allocution de la soirée en attirant l'attention de toute l'assistance, sur la nécessité que **chacun** se sente **concerné** dans son propre comportement **pour suivre les règles du code de la route et respecter les autres**. Durant la soirée, M. MIROZ du CRDP (Centre Régional de Documentation Pédagogique) de Dijon présenta la mallette pédagogique sécurité routière qu'il avait conçue.

Les AGF avaient imprimé et envoyé les invitations. Elles ont offert le cocktail où aucun alcool ne fut servi, selon la volonté de « L'Enfant et la Rue ». Il y eut des mélanges de jus de fruit exotiques excellents. Chaque invité repartit avec un sac plastique « Sécurité routière » aux couleurs de la Région Rhône-Alpes (jaune et rouge) avec impression du message : « **Attention ! La rue c'est sérieux !** », et un autocollant « L'Enfant et la Rue ». Ce fut une soirée remarquable. La fourniture des sacs (sans l'impression) avait été offerte par la femme qui les fabriquait, en raison de la disparition récente de sa meilleure amie dans un accident de voiture...

Le fichier d'adresses départementales et nationales, mis au point en 1986, fut utilisé en 1987 pour la préparation de la communication de la première opération "**Rue de l'Avenir**" (**Partage de la rue**), conçue par Denis MOREAU, magistrat et vice-président de la Ligue contre la Violence Routière.

La manifestation nationale « RUE DE L'AVENIR », qui se déroula **du 16 au 21 novembre 1987**, pilotée par la Ligue contre la Violence Routière, **concerna 42 grandes villes et agglomérations de France**. Toute l'année, « L'Enfant et la Rue » en fut le correspondant et relaya l'action au niveau de la région lyonnaise. Le 16 novembre, un **colloque** fut organisé à la mairie du huitième arrondissement de **Lyon** sur le thème « **VELO, SANTE, SECURITE** », avec la participation des associations cyclistes, piétons et handicapés, particulièrement les aveugles qui cherchaient des conducteurs de tandem pour leurs adhérents déficients visuels (Des contacts se nouèrent ce soir-là entre bénévoles cyclistes et handicapés visuels ; l'activité se concrétisa par la suite et dure encore). Ce fut Robert BATAILLY, maire du huitième arrondissement et représentant du conseil général du Rhône qui présida la soirée à laquelle participaient une centaine de personnes, toutes mobilisées pour la prévention des accidents.

Mireille CHIRON, chercheur à l'Inrets et cycliste elle-même, y fit un exposé remarquable sur la pollution de l'air en ville.

L'Automobile Club du Rhône, la Prévention Routière, des techniciens du Cete et de la Communauté Urbaine de Lyon y apportèrent leur concours, ainsi que la Police Nationale et la Gendarmerie.

Un pédiatre expliqua que la pratique du vélo chez le jeune enfant l'amène à être bien latéralisé et lui permet, en conséquence, un bon apprentissage de l'écriture. Une exposition de vélos se tenait dans la salle de réunion grâce à la participation d'un commerçant de cycles, ce qui permit d'indiquer les accessoires obligatoires et indispensables à la sécurité du cycliste (sonnette – catadioptré ou cataphote – lumières avant et arrière). Le port du casque « protecteur » fut vanté et encouragé.

1987 fut la première année en France, où il y eut moins de dix mille morts sur la route...

Le 25 mai **1988**, un véritable réseau s'étant constitué, Denis MOREAU fonde l'**association « RUE DE L'AVENIR »** dont la présidence lui est attribuée. « **L'Enfant et la Rue** » en est l'**un des membres fondateurs**. Cette association a pour vocation d'être en liaison avec des « correspondants » partageant le même idéal : « **LE PARTAGE DE LA RUE** ». Dès lors, je m'efforce de faire connaître cette association qui organise des colloques très intéressants et même futuristes, et incite à des visites de villes d'avant-garde où l'infrastructure évolue dans le souci d'un meilleur vécu pour les habitants. La Suisse a réalisé des modifications très réussies dans des villes moyennes. La France aussi possède des quartiers agréables à vivre, grâce au dynamisme de leurs élus prévoyants et d'associations actives à les encourager dans cette démarche, nécessaire pour la santé et le bien être de tous. Des opérations réussies se sont multipliées ces dernières années incitant d'autres élus à se lancer dans l'aventure. Des « quartiers tranquilles » apparaissent avec une circulation diminuée et une vitesse apaisée, ce qui abaisse considérablement le bruit des moteurs.

Le **28 septembre 1988**, à **Amiens (80)**, « L'Enfant et la Rue » participa au lancement d'une **campagne** pour des « **Trottoirs libres** », par l'Association des Paralysés de France et l'Association « Pour la Cité Humaine : Les Droits du Piéton », avec distribution d'autocollants « Pour bien piétonner, bien stationner ».

Du 15 au 19 octobre 1988 : Voyage d'études avec le CODEJ (Comité pour l'Organisation et le Développement de l'Espace du Jeu en ville), en **Hollande**, sur « **les aménagements pour piétons et deux roues** ».

20 octobre 1988, à Paris : Colloque « Alcool et Conduite » organisé par l'INRETS.

21 octobre 1988 : réunion DDE à **Strasbourg** avec l'équipe **sécurité routière**.

22 octobre 1988, à Paris, formation « Partage de la Rue » par « RUE DE L'AVENIR ».

Du 23 au 26 octobre 1988, à Stuttgart (Allemagne) : **Observation des aménagements pour piétons et cyclistes** avec la collaboration de l'adjoint délégué de la mairie de Stuttgart.

Du 28 octobre au 2 novembre 1988, "L'Enfant et la Rue" participa activement à l'opération "**DRAPEAU BLANC**", organisée **par les AGF**, et tint un **stand de renseignements à Salaise sur Sanne (38)**, où des personnes vinrent parler de leur propre accident et des conséquences qui en avaient découlé. Des camionneurs demandèrent à ce que leur employeur soit obligé de respecter le temps de travail, car ils étaient contraints de rouler malgré la fatigue et le danger engendré par le manque de repos réglementaire. Certains visiteurs devinrent IDSR (Inspecteur Départemental de sécurité Routière) sur les conseils prodigués sur ce stand.

Un reportage passa à la **télévision** le dimanche après-midi durant l'émission des enfants par Jacques MARTIN : un **interview en direct de quelques secondes** de « **L'Enfant et la Rue** » eut lieu parce que la dénomination de l'association se prêtait à l'heure de diffusion. Le journaliste était **François de CLOSETS**. L'association reçut des appels téléphoniques par la suite pour des renseignements, ce qui me permit de vérifier l'impact important des médias sur l'action à mener...

Les **8 et 9 novembre 1988, à Paris**, participation au **colloque « VILLE PLUS SURE » : Comment concilier circulation, sécurité et vie urbaine ?** Organisation par le CETUR (Centre d'Études Transports URBAINS).

25 novembre 1988, à la préfecture d'Angers, entretien avec M. VACHER, coordonnateur **REAGIR du Maine et Loire**.

6 décembre 1988, à Avignon, au Parc des Expositions, participation à **la journée sécurité routière** de la DDE à l'attention des établissements scolaires de la ville.

7 au 14 décembre 1988, à Lyon, Halle des Enfants d'Europe, stand « **L'Enfant et la Rue** » sur l'Espace de la Gendarmerie.

Du 14 au 16 janvier 1989, à Lyon : Forum des Associations (1100) à la Halle Tony Garnier. Distribution de l'affichette « **L'Enfant dans la Rue** » à tous les stands.

26 janvier 1989, ADES du Rhône, réunion d'évaluation des cinq premières années de service de « L'Enfant et la Rue ». Le bilan est reconnu « très positif » et il est décidé de poursuivre l'action de sensibilisation et de conseils.

18 et 19 février 1989, à Lyon, exposition « L'Enfant et la Rue » au Salon Primavera en collaboration avec les Droits du Piéton, l'AFVAC et SOS Environnement.

8 avril 1989 : à Genève (Suisse) : Colloque « Vivre et circuler en ville » par l'AST (Association des Transports Suisses).

9 au 17 avril 1989, Foire de Lyon, stand « L'Enfant et la Rue » sur l'Espace de la Gendarmerie Nationale.

Du 25 au 28 Avril 1989, à l'Université Paris-Sud d'Orsay, exposition « L'Enfant et la Rue » et participation aux divers tables rondes sur la sécurité routière.

16 au 18 mai 1989, Paris, Palais des Congrès, participation au Congrès de la Prévention Routière Internationale sur le thème du « Comportement du conducteur dans un contexte social ».

Mai 1989 : Travail sur la sécurité des enfants avec Mme Fontaine du mouvement des Villages d'Enfants.

19 et 20 mai 1989, à Bron (69) : Portes ouvertes de l'INRETS avec stand de « L'Enfant et la Rue ».

23 Mai 1989, Lyon, préfecture du Rhône : Participation à la réunion « Éducation Nationale et Sécurité Routière » organisée par REAGIR

5 juin 1989, Lyon, journée de l'environnement, stand « L'Enfant et la Rue » devant l'ADES (Association Départementale d'Éducation pour la Santé) pour la sécurité du piéton dans la ville.

25 juin 1989, Tours (37) : Stand « L'Enfant et la Rue » par la CPAM lors de l'exposition « Voitures d'hier et d'Aujourd'hui » sur les conseils de « L'Enfant et la Rue - ADES du Rhône).

22 juin 1989, préfecture d'Angoulême (16) : Entretien avec M. LAMBERT coordonnateur REAGIR en Charente.

19 juillet 1989 , préfecture de Bourg-en-Bresse (01) : entretien avec M. ABEL , coordonnateur de REAGIR dans l'Ain.

24 juillet 1989 : Émission en direct de Radio France Lyon « Toute la ville en parle » sur « L'Enfant et la Rue » - Débat sur la sécurité de l'enfant dans la circulation.

9 septembre 1989, Foire de Toussieu (69) : exposition de « L'Enfant et la Rue » avec animations.

Quelques jours avant, dans cette commune, une fillette de sept ans, sous les yeux de sa maman qui la regardait à distance, ayant été tuée sur un passage piéton, de nombreuses personnes sont venues sur le stand me demander des renseignements. Discussion approfondie avec le public sur les accidents piétons enfants, car cette petite fille, au moment où elle terminait sa traversée sur un passage piéton sans feu, avait fait tomber le pull qu'elle portait sur le bras, elle avait fait demi-tour pour le ramasser ; c'est alors qu'une voiture qui n'avait pas ralenti en voyant l'enfant, l'a fauchée...

Le conducteur avait dans son automobile, son propre enfant, camarade de classe de la victime. Une enquête REAGIR eut lieu. De tels accidents méritent d'être racontés pour éviter qu'ils se renouvellent.

14 septembre 1989, Hôtel de Police de Lyon : animation « L'Enfant et la Rue » pour les personnes du troisième âge avec M. HENDRICKX, chargé de communication à la Police Nationale.

27 septembre 1989 : réunion à Chambost-Allières (69) demandée par François CHAVENT, maire et conseiller général du canton de Lamure sur Azergues, **en vue d'un projet de campagne de sensibilisation à la sécurité routière**, en raison de plusieurs accidents mortels survenus sur son secteur depuis une année environ.

20 au 25 septembre 1989 , Carcassonne (11): festival audio-visuel du film de sécurité routière avec **présentation** d'un film de cinq minutes intitulé « **L'Enfant et la Rue** », montrant les difficultés de déplacement pour le piéton en raison de mauvais stationnements et du non-respect des trottoirs et passages piétons par les véhicules.

29 septembre 1989, Lyon, faculté de médecine de Lyon : thèse d'Hélène PARNET-MOREL sur les **enfants passagers d'automobile**.

Du 7 au 16 octobre 1989, « L'Enfant et la Rue » expose des sièges auto au **salon de l'automobile à Chassieu, sur le stand de la Police Nationale**, et distribue l'affichette « L'Enfant dans la Rue ». Le préfet de Police, en visite officielle à cette manifestation, félicite et remercie l'animatrice d'être présente, et l'encourage à poursuivre des actions similaires.

Au cours de l'année **1989** toujours, « L'Enfant et la Rue » aide l'ingénieur du CHSCT de l'entreprise **RHONE POULENC BELLE-ETOILE à Saint-Fons**, à monter une **semaine sécurité routière**, du **19 au 26 octobre**, pour l'ensemble du personnel (cadres compris). Celle-ci eut du succès et fit prendre conscience à un certain nombre des participants, de l'importance de la vitesse lors d'un accident. La projection du film « L'enfant dans la circulation », extrait de la k7 « Messages » fut très appréciée.

27 octobre 1989, Niort (79) : séance REAGIR avec le SAMU de la Nièvre.

15 et 16 novembre 1989, Paris, congrès des maires de France : présence de « L'Enfant et la Rue » sur le stand de l'A.D.T.S. (Association pour la Diffusion des Techniques de sécurité routière).

29 novembre 1989 : **entretien** avec l'**IDEN** (Inspecteur Départemental d'Éducation Nationale) de la **Nièvre** pour mener une **action « L'Enfant et la Rue »** dans son département.

7 décembre 1989, à **Gravelines (59)**, devant une centaine d'élèves de l'École Normale et des personnalités locales, départementales et régionales, invitée par M. DUBOIS de la Communauté Urbaine de Dunkerque, je présentai l'action « **L'Enfant et la Rue** » et projetai la **k7 « Messages »** qui **retint toute l'attention du Juge d'Application des Peines pour les TIG** (Travaux d'Intérêt Général).

Le lendemain, un long entretien avec ce juge permit de lui faire découvrir l'existence d'autres cassettes pouvant servir de support de réflexion pour tout public et d'amorce de discussion avec les délinquants de la route. Il est évident que ces outils pédagogiques auraient déjà dû être largement utilisés de partout (établissements scolaires, MJC, centres de loisirs, MJC, conseils municipaux d'enfants et de jeunes, autos-écoles, entreprises, émissions télévisées, commissions municipales, vidéo clubs aussi...)

9 et 10 décembre 1989, à **Lille**, entretien avec des techniciens de la **DDE** et des services techniques de la ville pour remettre des **affiches et de la documentation « L'Enfant dans la Rue »** qui furent très bien accueillies.

IV – 1990 – 1992

En **1990**, « L'Enfant et la Rue » refusa la disparition du programme **REAGIR** comme l'envisageait la **DSCR** et entama une **enquête dans toutes les préfectures de France** pour connaître l'avis des Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière. En tant qu'**IDSJR**, avec une personne de la Ligue contre la Violence Routière, nous établimes un questionnaire qui fut transmis à tous les **IDSJR** de France pour connaître leur motivation et leur jugement sur **REAGIR**. **Trois mille cinq cents réponses** furent reçues. Elles furent dépouillées et exploitées pendant cinq semaines, par une femme réalisant avec « L'Enfant et la rue », un stage payant de recyclage pour emploi. La synthèse permit de constater que ce programme, s'il avait été difficile à faire démarrer, avait cependant l'avantage d'apporter des informations importantes à ceux qui le pratiquaient, sur la manière réelle dont survenaient les accidents de la circulation. Cela était évidemment très positif. Des échanges de points de vue entre **IDSJR** étaient souhaités. La **synthèse** de cette **enquête** fut **apportée**, à Paris, en **1991** à Robert **TROTTEIN**, **sous-directeur à la DSCR**. Les conclusions de ce travail, présenté sous forme de tableau avec pourcentages départementaux et nationaux, lui donnèrent la certitude que **REAGIR devait être prolongé** car c'était un bon programme auquel il fallait donner les moyens de se réaliser. Ainsi « **REAGIR** » fut réhabilité.

En **mai 1990**, **Christiane BESSANT**, institutrice à l'école **maternelle Condé à Lyon 2^e**, dans le cadre d'un **Projet d'Action Éducative (PAE)** écrivit une brochure intitulée « **Apprenons-leur la rue** » pour les éducateurs des jeunes **enfants âgés de moins de sept ans**. Elle répondait à la question: « **Comment adapter l'enseignement de la sécurité routière, à l'âge des enfants qui sont avant tout des piétons ?** ». Beaucoup de documents utilisés pour cet ouvrage avaient été communiqués par « L'Enfant et la Rue-ADES du Rhône ». Une page intitulée

« Qu'est-il arrivé ? » avait été réalisée par Xavier VIACAVA, dessinateur accomplissant un Travail d'Utilité Collective pour « L'Enfant et la Rue ». Son illustration représentait un canard qui traversait la rue en lisant son journal et qui se retrouvait dans un lit à l'hôpital...L'enfant devait raconter sa mésaventure en regardant les images.

Il y était noté :

« Avant de traverser la rue :

- S'arrêter,
- Regarder,
- Écouter.

Ne jamais jouer sur la route, ni sur les trottoirs, les routes sont faites pour la circulation des voitures, les trottoirs sont faits pour les piétons. ». Un autocollant indiquait « Plutôt prévenir que guérir ».

En 1991, François VEDIE , un **étudiant de l'EFAP** (École de Formation des Attachés de Presse), stagiaire à « L'Enfant et la Rue », fit une **enquête sur les cyclistes à Lyon**. L'INRETS l'aida pour la synthèse de son enquête. La télévision régionale l'interviewa, valorisant ainsi son effort de communication et de recherche. Il intéressa le journal « Libération » et le quotidien « Le Progrès » à son travail. Plusieurs pages avec photographies furent publiées sur ce thème : la pollution de l'air et l'insécurité vécue par le cycliste furent mises en évidence. Une conférence de presse fut tenue à l'ADES du Rhône par Mme SASSARD-SERUSCLAT, présidente de **LYON VELO**. L'ensemble interpella la Communauté Urbaine de Lyon sur l'usage du vélo à développer dans l'agglomération. Ce fut le départ d'une ère nouvelle pour la condition du vélo à Lyon. (En Mai 2005, on peut constater des progrès importants grâce à la Loi sur la qualité de l'air, l'implication persévérante des diverses associations cyclistes, la volonté d'élus appliqués et de techniciens de voirie compétents. L'effort commun est à poursuivre en privilégiant prioritairement la sécurité).

En 1991, à Saint-Genis les Ollières, un questionnaire fut distribué dans les écoles par la municipalité pour réactualiser les données de 1987 sur les anomalies sur le chemin de l'école (voir à cette date). Le travail entrepris était très sérieux avec volonté de traiter les inconvénients. « L'Enfant et la Rue » fut un partenaire de l'action.

Les questions étaient pour :

- savoir par quels moyens les enfants se rendaient à l'école ;
- recenser les différents problèmes rencontrés sur le trajet ;
- localiser les endroits où se situaient ces problèmes ;
- analyser les flux de circulation lors des trajets à l'école.

L'objectif de l'équipe municipale était :

- sensibiliser ceux qui ne se sentent pas concernés : un piéton n'est plus le même quand il devient automobiliste ;
- former – Informer : les enfants, les adolescents, les adultes ;
- démontrer le savoir-faire des partenaires dans des techniques innovantes pour un environnement plus sécurisant.

Un seul axe : être acteur de prévention

- pour l'enfant :
 - dans la maison ⇒ quelle éducation ?
 - l'enfant piéton ⇒ quelle attitude ?
 - l'enfant passager ⇒ quelle place – quel siège ?
 - l'enfant utilisant les moyens de transport vélo, TCL ⇒ quel comportement ?
- pour l'adulte : prise de conscience de la vitesse et des risques d'accidents.

Pour assurer un suivi à cet important travail qui mobilisait de plus en plus de monde sur St-Genis les Ollières, Jocelyne PERRIN, adjointe à la communication, professionnelle de cette discipline, fut assistée de jeunes étudiantes d'une école de communication qui s'informèrent auprès de « L'Enfant et la Rue » des outils pédagogiques existants, de quelle manière les enfants devaient être éduqués et quel était le rôle des familles et des enseignants. Il fut décidé de débattre de tout cela au sein même de la commune afin de servir d'exemple et de laisser un écrit sur la manière de faire. Des interventions eurent lieu dans les classes pour expliquer comment traverser une chaussée et savoir repérer les obstacles dangereux. Une cartographie des anomalies fut établie. Une exposition sur les travaux des enfants eut lieu dès 1991 à la salle des fêtes. Une table ronde se tint sur la « sécurité des enfants » avec un certain nombre d'élus, de représentants des conseils d'écoles, de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, de l'ADES du Rhône, de l'Automobile Club, et de la Gendarmerie.

Toutes ces actions contribuèrent à sensibiliser l'ensemble des habitants de cette commune et déboucha en 1992 sur une semaine de la sécurité intitulée « **Être acteur de Prévention** », qui se déroula du **28 septembre au 3 octobre 1992**, avec des animations dans les écoles et des actions des enfants envers les adultes aux sorties des écoles. Le conseil municipal d'enfants s'investit à fond dans l'action en cours. Une revue spéciale sur la sécurité à St-Genis les Ollières fut éditée en plusieurs milliers d'exemplaires, citant tous les partenaires de l'opération et leurs fonctions.

A ce moment là, personne n'envisageait de ne pas prendre sa voiture pour accompagner son enfant à l'école. Ce fut donc vers l'infrastructure qu'une solution favorable fut recherchée. Il y eut la création de parkings, de divers revêtements de chaussées, de ralentisseurs qui fut décidée en croyant que cela résoudrait totalement les problèmes de sécurité. En parallèle, des appels à la vigilance, au respect d'une vitesse modérée, à la création de trottoirs dans des rues en sens unique, déclencha quelques réflexions autres et principalement chez un directeur d'école. C'est ainsi que plus tard, la sensibilisation aidant, l'environnement étant plus pris en compte, cette commune put mettre en place un « Pédibus », puis un autre...« Il s'agit de parents qui, à tour de rôle, conduisent à pied un groupe d'enfants vers l'école, tout en faisant des arrêts sur le trajet pour récupérer des enfants qui rejoignent le convoi. ».

Aujourd'hui, en 2005, la mission écologie du Grand Lyon (Olivier MARTEL – 04 78 63 46 73), en liaison avec Targeting (Marc de JERPHANION), peut renseigner sur ce fonctionnement qu'il est souhaitable de développer sur un grand nombre d'écoles, d'autant plus que la marche est un sport complet et qu'elle est

indispensable à la santé des enfants et des adultes. Elle assure une détente et c'est également le seul moyen de faire l'apprentissage des dangers de la rue. Un enfant régulièrement transporté en voiture en est privé et c'est une énorme carence pour lui. Il sera plus facilement accidenté lorsqu'il se rendra seul au collège.

Il est intéressant, avec du recul (un peu plus de douze années), de lire ce que pensaient les responsables politiques de 1992, de l'initiative de cette semaine sécurité de St-Genis les Ollières « Être acteur de prévention », d'un genre nouveau et précurseur des futures semaines nationales de sécurité routière.

Le maire, Jean BONNEFOND, décédé depuis, reçut plusieurs lettres :

- Charles MILLON, président du conseil régional Rhône-Alpes, dont le contenu était :

« J'ai pris connaissance avec le plus grand intérêt de l'Opération Sécurité organisée sur votre commune du 28 septembre au 3 octobre prochain.

Je tenais à vous féliciter pour cette initiative en faveur de la sécurité des enfants. Vous avez choisi la voie de la prévention. C'est assurément un choix intelligent dans ce domaine. Beaucoup trop d'enfants sont victimes d'accidents et je souhaite que votre travail contribue à accentuer, de manière très sensible, leur sécurité.»

- Jean BESSON, député du Rhône, qui s'exprimait en ces termes :

« Nous avons tous autour de nous, des enfants, des petits enfants ou des parents âgés particulièrement concernés par les dangers de la circulation. Mais nous avons tous, ou presque tous, été aussi des chauffards en puissance, persuadés de bien conduire et de bien connaître notre véhicule, persuadés, pour reprendre SARTRE, que l'enfer, c'est pour les autres. C'est pourquoi les actions de sensibilisation comme celle entreprise à St-Genis les Ollières sont aussi importantes. Les initiatives, en particulier, la limitation de vitesse, les aménagements urbains : ralentisseurs, ronds points, contribuent à améliorer la sécurité de chacun.

Mais tous ces moyens resteront lettre morte sans une prise de conscience individuelle, celle-ci se fera grâce à l'information, à une meilleure connaissance des risques et des dangers. En tant que député et maire, je m'associe pleinement à cette opération et je félicite M. le Maire J. BONNEFOND, de cette initiative, garant d'une route et d'un village plus sûrs. »

- Michel NOIR, président de la communauté urbaine de Lyon, qui, dans les termes suivants, préfaça la revue éditée à l'occasion de cette semaine sécurité routière :

« Prévenir vaut mieux que guérir. L'initiative de St-Genis les Ollières est un remarquable exemple d'exercice de responsabilité civique au sens le plus noble du terme : apprendre la vie en société, ses contraintes, ses droits et ses devoirs.

Nos enfants sont uniques et irremplaçables : cette vérité première mérite bien que l'on prenne un soin tout particulier à leur enseigner les règles élémentaires de la sécurité routière. Je me réjouis que toute une commune –élus, entreprises, associations, parents d'élèves...- se mobilise à cette fin avec enthousiasme. J'y vois là un premier pas vers cette « citoyenneté » responsable que

j'appelle de mes vœux, tant il est vrai que l'État ne peut et ne doit pas tout faire.

J'adresse mes félicitations à tous les organisateurs de ces journées et leur souhaite tout le succès qu'elles méritent.

Puisse l'exemple de St-Genis les Ollières faire des émules dans les autres communes du Grand Lyon. »

- Georges BARRIOL, conseiller général, président de la commission transports et communications et maire de Ste-Consoce (Canton de Vaugneray), écrivait de sa propre main :

« Je souscris avec enthousiasme à cette heureuse initiative de prévention et de sensibilisation.

Chacun de nous doit se sentir concerné par les problèmes de sécurité, non seulement dans l'éducation des enfants, adolescents et ... des adultes, mais surtout chacun doit se sentir responsable et agir !...»

- Quant au colonel CHOUVION, commandant le groupement de gendarmerie départementale du Rhône, il adressa la lettre suivante :

« Je ne puis que me féliciter de cette initiative dont les objectifs définis dans le fascicule joint à votre correspondance prouvent l'importance que vous attachez à cette entreprise qui prolonge et renforce l'action quotidienne des unités de gendarmerie dans la lutte contre l'insécurité routière.

L'effort important consenti par les unités de gendarmerie du Rhône depuis 1989 a permis de faire diminuer considérablement le nombre des accidents (1989 = 1 005 accidents constatés par la gendarmerie. 1991 = 716 accidents réduisant ainsi le nombre des tués de 101 à 83 et le nombre des blessés de 1 509 à 1 115. Cet effort, poursuivi en 1992 a cependant des limites et l'accroître davantage ne pourrait se faire qu'au détriment d'autres missions également prioritaires.

C'est pourquoi, comme d'ailleurs dans la lutte contre la délinquance, les élus et les citoyens doivent s'impliquer pour soutenir et renforcer l'action de la gendarmerie et de la police. En vous adressant mes compliments pour votre initiative et en vous encourageant à la renouveler. »

La mairie offrit vingt livres « L'Enfant dans la Rue » à ses écoles.

Les **14 et 15 janvier 1992, à Paris**, eut lieu un **colloque européen** sur "**LA PREVENTION DES ACCIDENTS D'ENFANTS EN EUROPE**", organisé par **LE CLUB EUROPEEN DE LA SANTE**, sous la présidence du professeur MANCIAUX, professeur de Santé Publique à Nancy. C'était l'**aboutissement du travail de "L'ENFANT ET LA RUE - ADES DU RHONE"** qui, dès 1991, s'était tournée vers ce club, où j'étais adhérente de longue date, pour obtenir la réalisation de cette manifestation. Celle-ci se déroula sur deux journées, consacrées à la prévention des accidents domestiques, mais également de la rue et de la route. Françoise BRUN, alors directrice de l'école maternelle Condé à Lyon 2^e, y présenta le travail réalisé dans son établissement, et moi-même l'action « L'Enfant et la Rue ». J'expliquai les travaux accomplis par l'association et couplés avec mes fonctions d'IDSR (Inspecteur Départemental de Sécurité Routière) depuis 1984. TF1 en donna un large écho. Des actes furent réalisés par le Club Européen de la Santé.

Le 1^{er} Janvier 1992, la loi obligea d'attacher les enfants en voiture. Durant l'année, la **bibliothèque municipale** de la Part-Dieu et les bibliothèques d'arrondissements de **Lyon** exposèrent des **posters de dispositifs de retenue**, fournis par « L'Enfant et la Rue ».

En 1992, tous **les jeudis scolaires de mars à juillet, cinq IDSR** (Jean Paul DEFOND, Aimé LARGERON du Comité lyonnais de cyclotourisme, Alain RICHMANN, Jean Paul GIGANTE et Colette OLIVERO) se sont rendus ensemble dans **une école primaire de la Haute-Azergues** pour des **animations piétons-deux roues** de sensibilisation auprès des élèves afin qu'ils soient « les ambassadeurs » de la prévention auprès de leur famille. Ceci avait été décidé par « L'Enfant et la Rue » en liaison avec le conseiller général de Lamure sur Azergues, François CHAVENT, en raison de nombreux accidents mortels sur son canton. Toutes les écoles publiques et privées furent servies, à l'exception d'une privée n'ayant pas voulu bénéficier de cette intervention gratuite. Les maires des communes avaient été rencontrés au préalable lors d'une réunion de SIVOM le 6 février 1992 à la mairie de Chenelette, ainsi que les directeurs d'écoles pour obtenir leur assentiment et les impliquer dans l'action sécurité. Le travail sérieux accompli, avec vidéo réalisée dans chaque école, porta ses fruits puisque très vite les accidents graves disparurent sur ce secteur.

Les écoles accueillantes ont été Chambost-Allières, Chenelette, Claveisolles (publique seule), Grandris, Lamure, Poule-Les Echarmeaux, Saint-Bonnet de Troncy, Saint-Nizier. Trois IDSR contrôlaient les bicyclettes que les enfants avaient amenées et leur donnaient des conseils d'entretien et de maniement, durant qu'un autre groupe travaillait sur la ceinture de sécurité et le piéton avec l'animatrice de « L'Enfant et la Rue », tous les enfants ayant droit à la totalité de l'information au cours de la demi-journée prévue dans leur école. Le cinquième IDSR (Jean Paul GIGANTE) prenait en vidéo l'ensemble de la formation.

Dès lors, l'objectif initial de « REAGIR - L'Enfant et la Rue – ADES du Rhône » étant pris en compte par la Santé Publique, l'action de sensibilisation décidée à l'origine du projet, était amenée à s'éteindre comme prévu. Cependant, la Santé ayant accepté de se préoccuper pleinement de la prévention des accidents de la circulation, pour aider à la mise en place de l'apprentissage du risque, il fut raisonnable de poursuivre l'information jusqu'en août 1992, date à laquelle l'ADES du Rhône reprit possession de la salle utilisée pour le déroulement de « L'Enfant et la Rue », tout en acceptant la gestion de sa comptabilité jusqu'au 31 décembre 1992, date où « L'Enfant et la Rue » avait prévu d'arrêter son travail, celui-ci ayant duré déjà neuf années, alors que le projet initial avait eu espoir de réussir à convaincre la Santé en cinq années...

En **1992**, Jean Paul GIGANTE, outre les films réalisés dans les écoles de la Haute-Azergues, fit plusieurs **vidéos à BRON, LYON, SAINT-GENIS LES OLLIERES**. Une **action** fut entreprise à **CRAPONNE** et une autre à **GRIGNY** sur la demande des maires.

22 octobre 1992 : entretiens de La Rochelle : 3^e assises européennes de la sécurité.

En **octobre 1992**, **Françoise BRUN** annonça à Colette OLIVERO, que le **congrès de l'AGIEM** (Association Générale des Instituteurs et Institutrices des Écoles Maternelles) de **1993** aurait lieu en Juillet à **Nantes** sur le **thème** du

« **Partenariat** », et qu'il était **nécessaire que l'action « L'ENFANT ET LA RUE » y soit présentée**. Ainsi, sur sa demande, il fut décidé de continuer le travail de sensibilisation pour la protection de l'enfant dans la circulation, du fait que l'Éducation nationale n'accomplissait toujours pas l'enseignement de l'apprentissage des dangers de la rue dans ses écoles de manière généralisée, permanente et rigoureuse, malgré les nombreux rappels faits dans ce sens par le ministère de l'Éducation nationale et la direction de la Circulation et de la Sécurité Routières.

8 Décembre 1992 : Paris, **Palais du Luxembourg, colloque « L'Entreprise, la Santé et la Sécurité » par le Club Européen de la Santé, sous la présidence de Jean Charles SOURNIA, membre de l'Académie de Médecine, ancien directeur général de la Santé, en présence de Max QUERRIEN, conseiller d'État.**

De **1987 à 1993**, « L'Enfant et la Rue » renseigna et aida plusieurs dizaines d'élèves **candidats** au **BEPECASER** (Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière). Il y eut beaucoup de "mémoires" pour ce diplôme qui eurent leur thème sur l'enfant et son apprentissage aux dangers de la rue, puis sur l'éducation qu'il recevait pour cela. Ce fut le constat d'une grande carence dans le milieu scolaire qui devait enseigner la prévention depuis 1957. Les examens obligatoires eux-mêmes n'étaient pas faits, telle l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière en classe de cinquième. Un rappel des textes législatifs fut fait dès 1987...sans succès ! Il faudra attendre 1997 pour que cette attestation soit mise en place, mais sans aucune préparation dans la majorité des cas.

En 2005, la plupart des établissements ne travaillent pas suffisamment la discipline « sécurité routière ». Un contrôle sérieux de cet enseignement devrait être mis en place rapidement maintenant, si on veut avoir des jeunes sans accident dans le futur. Actuellement, c'est la tranche d'âge de 15-28 ans qui est la plus touchée.

De 1984 à 1993, chaque correspondance, appel téléphonique ou fax reçu par « L'Enfant et la Rue » a obtenu une réponse, des explications, et des documents dans la majorité des cas.

Je suis intervenue souvent, soit dans des établissements scolaires ou de loisirs, soit lors de fêtes, de foires, de forums, de réunions-débats, de colloques, de réunions diverses et congrès. Ces démarches sont indispensables pour la communication et la sensibilisation du grand public.

Il faut être très concret et ne pas hésiter à relater le déroulement d'un accident.

V - 1993 – 2005

A demander à « L'Enfant et la Rue » en consultation - Tél. 04 78 42 27 65

Colette OLIVERO IDSR – 1984-2004
Initiatrice « L'Enfant et la Rue » 1984
Animatrice « Piéton Pratique » 1995-2005

Annexe 2

Piéton pratique : tract de présentation

sécurité routière

Piéton Pratique

Sécurité et confort dans ses déplacements



“Piéton Pratique” radiographie les anomalies constatées sur son parcours habituel pour obtenir sécurité et confort dans ses déplacements à pied et en transports en commun.

Principe : j’Observe, je Réfléchis, je REAGIS.

Quiconque est interpellé par cette étude : les municipalités et leurs services doivent être à l’écoute des observations mentionnées sur leur territoire pour traiter les anomalies signalées.

Objectif

Améliorer la sécurité des piétons sur leur trajet habituel par :

- une sensibilisation de tous les usagers dans la circulation pour un **bon comportement personnel**
- une modification des lieux accidentogènes
- une **surveillance accrue** pour l’application réelle des règles du Code de la route (stationnement, vitesse, signalisation...).

Descriptif de l’action

- **Recenser les points dangereux sur son parcours habituel à pied**
- Noter ces anomalies sur un plan avec légende ; travailler avec les services techniques concernés pour rassembler les diverses observations sur un même plan avec des couleurs différentes selon leur identité.
- **Décider des modifications éventuelles à apporter**, avec les élus et le groupe de travail constitué pour cette action.
- Expliquer les décisions prises le plus largement possible (Médias, Comités d’Intérêts Locaux, Associations de Parents d’Elèves, de Commerçants, de Victimes, de Consommateurs, Droits du Piéton...).

Renseignements :
“REAGIR- L’enfant et la rue” - Lyon - ☎ 04 78 42 27 65

Imprimé au Ballonnet, 78 03 04 95

Piéton pratique : fiche d'observation

Fiche d'observation « PIETON PRATIQUE »

Feuille à remplir par chaque famille et à retourner à l'école :

Objectif : améliorer la sécurité et le confort des déplacements, en dressant une cartographie des anomalies constatées habituellement dans la circulation sur l'ensemble de l'arrondissement, et ensuite les responsables prendront des décisions à ce sujet. Merci de collaborer à cette enquête qui ne peut être anonyme.

Date :

NOM (obligatoire) : Mme, Melle, Mr

Prénom :

Adresse (obligatoire) :

Téléphone(utile) :

Travail :

Domicile :

Lieu de l'observation :

Description de l'incident (s'il y en a eu) :

* **Dangers sur la chaussée** (noter les lieux précis : nom de la rue – numéro...) :

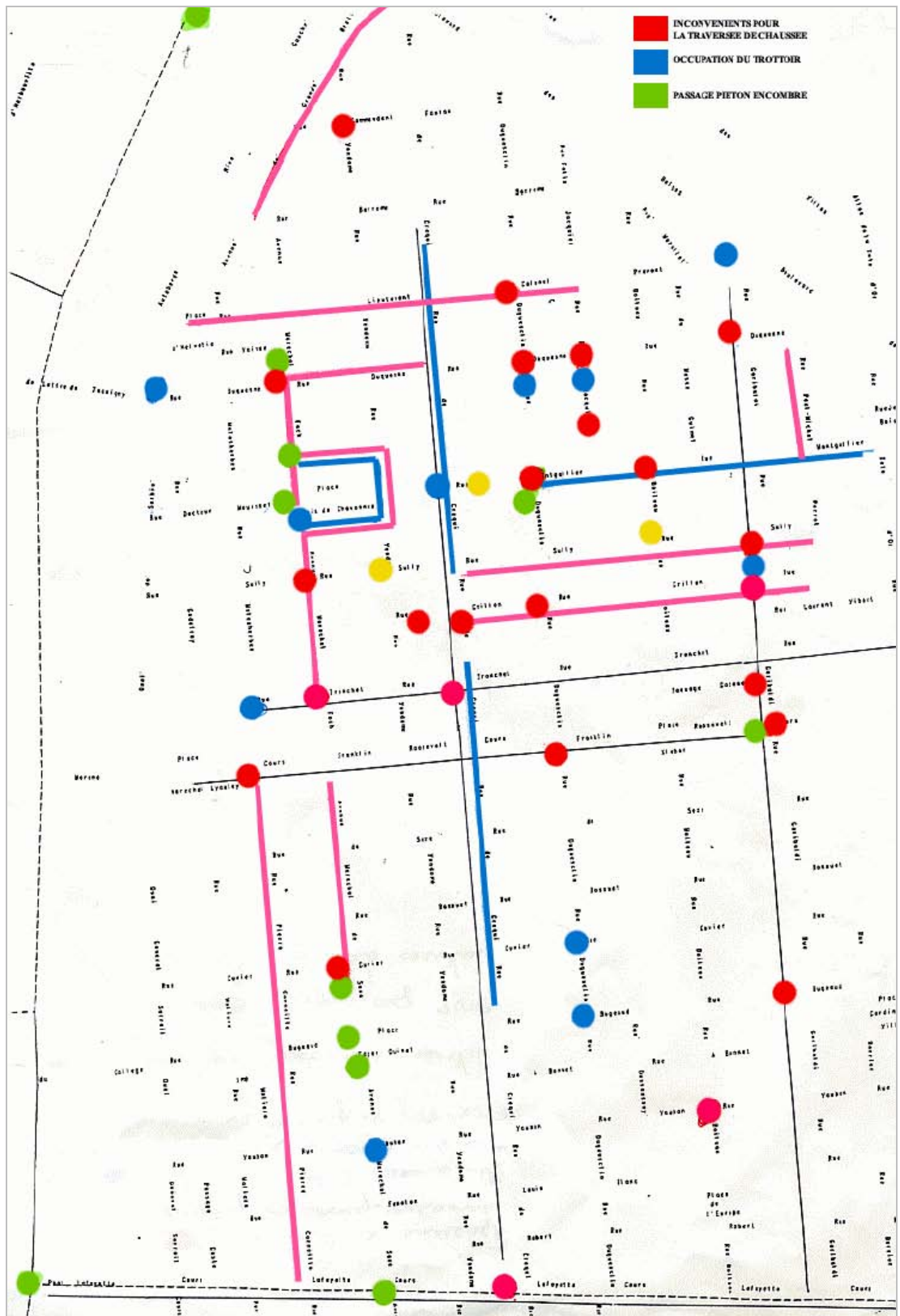
* **Dangers sur le trottoir** (noter les lieux précis : nom de la rue – numéro...) :

* **Infractions notées** (détailler et situer les points précis) :

Observations, remarques :

Signature :

Piéton pratique : exemple de cartographie



Piéton pratique : modèle d'examen

EXAMEN « PIETON PRATIQUE » - Collège à

CLASSE n°

NOM de l'élève (en majuscules) :

Prénom :

QUESTIONS

A quoi correspond la **distance totale d'arrêt** d'un véhicule?

Quel est le **titre du fascicule des transports** édité par les Editions du Moutard et qui vous a été remis en février au nom de la Communauté Urbaine de Lyon ?

Vous a-t-il plu ?

Sur la feuille de l'Institut National pour la Sécurité des Enfants, **comment s'appelle le petit canard qui apprend à traverser une chaussée ?**

Aujourd'hui, pensez-vous savoir correctement traverser une chaussée ?

Lorsqu'on traverse une rue, qu'est-ce qu'il ne faut jamais faire ?

Lorsqu'on traverse une rue, qu'est-ce qu'il est indispensable de faire ?

Pourquoi doit-on apprendre à se comporter correctement dans la circulation ?

Quelle est la **vitesse maximum en agglomération** ?

Avez-vous apprécié d'étudier vos déplacements dans la rue ?

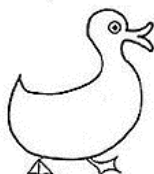
Aimeriez-vous assurer un suivi à vos observations avec la mairie de votre arrondissement ?

Avec vos professeurs, souhaiteriez-vous des discussions sur le thème des déplacements ?

Signature de l'élève :

Annexe 3

Test d'Anastase



Institut national pour la sécurité des enfants,
3, rue du général de Gaulle – 56140 – MALESTROIT
tél 02 9775 2043 - fax 02 9775 2043 –
email : institutsecuriteenfant@wanadoo.fr
www.institutsecuriteenfant.org

test d'Anastase

(Les films vidéo "Messages" [pour 4-9 ans] et "si tu veux vivre" [pour 8-11 ans] traitent des sujets abordés dans ce test, et peuvent être acquis à "Via Storia" : 3, rue de la Charrue - 67300 SCHILTIGHEIM - Tél. 03 8819 1616

Test à faire juste après, ou quelques jours après les explications données par l'enseignant (ou éducateur ou parent), sur la traversée de la rue, de préférence à l'aide des vidéos "Messages" ou "Si tu veux vivre" et de la fiche 6 Les grands (7-9 ans) peuvent faire le test par écrit, et complètement. Pour les plus petits (6 ans), faire le test oralement, question par question, et se limiter aux douze premières questions.

Test élaboré par Jacques Robin, Président de l'Institut national pour la sécurité des enfants

Pour traverser la rue

(pour chaque question choisis les deux phrases qui sont bonnes : entoure le chiffre correspondant)

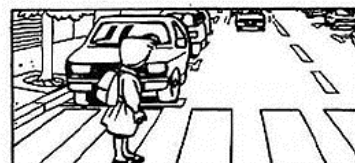
A – Je m'arrête à 50 cm du bord du trottoir :

- 1 - pour voir les voitures,
- 2 - pour réfléchir,
- 3 - pour me montrer,
- 4 - parce que j'entre dans la zone dangereuse.



B – Je m'arrête à la limite des voitures en stationnement :

- 1 - pour voir les voitures,
- 2 - pour me montrer,
- 3 - pour choisir le moment où je pourrai m'engager.



C – Si la voiture est assez loin ou ne roule pas trop vite, j'envoie un message à l'automobiliste : je fais un pas :

- 1 - pour me montrer,
- 2 - pour prendre mon élan,
- 3 - pour que les voitures ralentissent et s'arrêtent.



D – J'entreprends la traversée:

- 1 - si la voiture s'est arrêtée vraiment,
- 2 - en m'élançant en courant, pour profiter vite du moment favorable,
- 3 - sans courir car cela surprendrait l'automobiliste.



E – Pendant tout le temps que je traverse:

- 1 - je regarde très souvent des deux cotés, car une voiture peut arriver de n'importe où,
- 2 - je cours afin de gêner le moins possible les voitures,
- 3 - je ne cours pas, mais je marche assez vite quand même.



F – Lorsque je veux traverser, et qu'il n'y a qu'une ou deux voitures :

- 1 - j'attends qu'elles passent
- 2 - je passe ensuite
- 3 - j'essaye de traverser

G – Si les voitures roulent trop vite ou sont trop proches :

- 1 - j'essaie de traverser,
- 2 - je ne dois pas m'engager, ni envoyer mes messages,
- 3 - j'attends qu'elles soient passées, et que les voitures suivantes soient un peu plus éloignées et arrivent moins vite.

H – Si ma mère me fait signe ou m'appelle de l'autre côté de la rue :

- 1 - je ne dois pas traverser : c'est elle qui traverse, pour venir me chercher,
- 2 - je traverse car si elle me fait signe, c'est qu'il n'y a pas de danger,
- 3 - j'attends sur le trottoir.



I – Lorsque l'on traverse en groupe même avec des adultes, ou avec le professeur, je dois quand même, en plus, regarder moi-même des deux côtés quand je m'engage et quand je traverse :

Oui – Non (*entoure oui ou non, selon ta réponse*)

J – Lorsque le "petit bonhomme" rouge devient vert :

- 1 - je traverse tout de suite, car je suis en sécurité,
- 2 - avant de traverser, j'attends que les voitures s'arrêtent,
- 3 - je surveille les voitures des deux côtés pendant que je traverse.



K – Si je me suis engagé lorsque le "petit bonhomme" était vert, et qu'il devient rouge pendant que je traverse :

- 1 - je cours afin d'arriver vite de l'autre côté,
- 2 - je continue ma traversée car j'ai le droit, sans courir ni traîner, et en surveillant les voitures,
- 3 - je sais qu'il me reste au moins 6 secondes, avant que le feu pour les voitures devienne vert.

L – Dans les petites rues, il n'y a pas de passage-piéton, c'est normal car le piéton doit pouvoir traverser n'importe où. L'automobiliste est-il tenu néanmoins de te céder le passage quand tu t'engages pour traverser ?

oui – non (*entoure oui ou non selon ta réponse*)

Dois-tu quand même être prudent et faire d'abord un pas pour faire ralentir les voitures ?

oui – non (*entoure oui ou non selon ta réponse*)

M – La nuit ou le soir, pour être bien vu des automobilistes :

- 1 - je peux faire coudre des rubans rétroréfléchissants sur les manches de mon anorak,
- 2 - je peux accrocher un réflecteur à mes vêtements
- 3 - je n'ai pas besoin d'éléments réfléchissants, car l'automobiliste me voit bien puisque je vois sa voiture.

Réponses

A – les bonnes réponses sont 2 et 4. Les mauvaises réponses sont les 1 et 3, car de cet endroit on ne voit pas les voitures qui arrivent à cause des voitures en stationnement, et les conducteurs ne voient pas non plus l'enfant.

B – les bonnes réponses sont 1 et 3. La mauvaise réponse est la 2, car de cet endroit on voit les voitures, mais on n'est pas vu.

C – les bonnes réponses sont 1 et 3.

D – les bonnes réponses sont 1 et 3. La mauvaise réponse est la 2 : c'est très dangereux de s'élaner en courant car l'automobiliste serait surpris.

E – les bonnes réponses sont 1 et 3. La mauvaise réponse est la 2, car gêner les voitures n'est pas dangereux, et il est dangereux de courir en traversant, sauf éventuellement dans les tous derniers mètres.

F – les bonnes réponses sont 1 et 2. La mauvaise réponse est la 3, car s'il n'y a qu'une ou deux voitures, par exemple dans les petites villes, il est plus simple d'attendre qu'elles soient passées

G – les bonnes réponses sont 2 et 3. — **H** – les bonnes réponses sont 1 et 3.

I – la bonne réponse est "oui" : il est fortement recommandé aux accompagnateurs (enseignants et parents), qui font traverser les enfants, d'exiger que chaque enfant regarde constamment des deux côtés pendant toute la traversée.

J – les bonnes réponses sont 2 et 3. — **K** – les bonnes réponses sont 2 et 3.

L – les bonnes réponses sont "oui" et "oui".

M – les bonnes réponses sont 1 et 2. Il faut expliquer aux enfants l'erreur de la troisième réponse.

Annexe 4

Grille de correction (modèle)

Collège		- Classe						
		<i>trimestre</i>						
Noms Prénoms	Chemise documentation <input type="checkbox"/>			Fiche PP <input type="checkbox"/>				
	Ceinture	Vitesse	Bouge ta ville	Leçon Anastase	Test Anastase			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1c <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coloriage <input type="checkbox"/>			
			2c <input type="checkbox"/>		A2 <input type="checkbox"/>	A4 <input type="checkbox"/>		
			3c <input type="checkbox"/>		B1 <input type="checkbox"/>	B2 <input type="checkbox"/>		
			4a <input type="checkbox"/>		C1 <input type="checkbox"/>	C3 <input type="checkbox"/>		
			5b <input type="checkbox"/>		D1 <input type="checkbox"/>	D3 <input type="checkbox"/>		
			6c <input type="checkbox"/>		E1 <input type="checkbox"/>	E3 <input type="checkbox"/>		
			TOTAL			TOTAL		
Total général	<input type="checkbox"/>		1	2	3	4	5	6

Collège		- Classe						
		<i>trimestre</i>						
Noms Prénoms	Chemise documentation <input type="checkbox"/>			Fiche PP <input type="checkbox"/>				
	Ceinture	Vitesse	Bouge ta ville	Leçon Anastase	Test Anastase			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1c <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coloriage <input type="checkbox"/>			
			2c <input type="checkbox"/>		A2 <input type="checkbox"/>	A4 <input type="checkbox"/>		
			3c <input type="checkbox"/>		B1 <input type="checkbox"/>	B2 <input type="checkbox"/>		
			4a <input type="checkbox"/>		C1 <input type="checkbox"/>	C3 <input type="checkbox"/>		
			5b <input type="checkbox"/>		D1 <input type="checkbox"/>	D3 <input type="checkbox"/>		
			6c <input type="checkbox"/>		E1 <input type="checkbox"/>	E3 <input type="checkbox"/>		
			TOTAL			TOTAL		
Total général	<input type="checkbox"/>		1	2	3	4	5	6

Collège		- Classe						
		<i>trimestre</i>						
Noms Prénoms	Chemise documentation <input type="checkbox"/>			Fiche PP <input type="checkbox"/>				
	Ceinture	Vitesse	Bouge ta ville	Leçon Anastase	Test Anastase			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1c <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coloriage <input type="checkbox"/>			
			2c <input type="checkbox"/>		A2 <input type="checkbox"/>	A4 <input type="checkbox"/>		
			3c <input type="checkbox"/>		B1 <input type="checkbox"/>	B2 <input type="checkbox"/>		
			4a <input type="checkbox"/>		C1 <input type="checkbox"/>	C3 <input type="checkbox"/>		
			5b <input type="checkbox"/>		D1 <input type="checkbox"/>	D3 <input type="checkbox"/>		
			6c <input type="checkbox"/>		E1 <input type="checkbox"/>	E3 <input type="checkbox"/>		
			TOTAL			TOTAL		
Total général	<input type="checkbox"/>		1	2	3	4	5	6

Annexe 6

Enquête près des enfants, aidés des parents, pour déterminer les endroits dangereux

Institut national pour la sécurité des enfants

3 rue du Général de Gaulle - 56140 MALESTROIT - tél. 02 97 75 20 43
institutsecuriteenfant@wanadoo.fr — www.institutsecuriteenfant.org

Lors de l'enquête, seule le côté verso de la fiche d'enquête doit être photocopiée et distribuée, les présentes explications du recto sont destinées au responsable de l'enquête afin qu'il possède une base de connaissance minimale pour les réponses éventuelles aux questions qui pourraient lui être posées concernant les points A à K.

A - Le refuge central sur passage piéton. La présence d'un refuge central au milieu d'un passage piéton possède beaucoup de vertus sécuritaires : il permet au piéton de traverser en deux temps en s'arrêtent au milieu, il empêche les voitures de doubler celle qui s'arrête au passage, il ralentit les voitures car ne pouvant pas doubler aussi facilement elles roulent à la vitesse de la voiture la plus lente. On peut mettre un refuge central dès qu'on dispose de 9,50 mètres entre bordures : conserver 4 mètres de chaussée de chaque côté, pour la sécurité des cyclistes (4 - 1,50 - 4). S'il manque de la place, ne pas hésiter à supprimer, sur une trentaine de mètres, le stationnement latéral d'un côté ou des deux côtés, afin de disposer des 9,50 m nécessaires. En plein centre ville, à des endroits où les voitures ne circulent pas vite, une largeur de 7 m peut suffire pour placer un refuge (2,80 - 1,50 - 2,80).

B - Le passage piéton. Le sujet n'est pas ici de demander un passage piéton s'il n'en n'existe pas. Il faut savoir en effet que la mise en place d'un passage piéton ne rajoute rien, en droit, à la priorité du piéton, car de toute façon, même sans passage piéton il a priorité : l'article R415-11 du code de la route impose à l'automobiliste de lui céder le passage dès qu'il est engagé. Le passage piéton ne bénéficie qu'à l'automobiliste, car si un passage est marqué, il enlève le droit pour le piéton de traverser dans une zone de 50 mètres de chaque côté du passage piéton.

D'autre part le passage piéton ne protège aucunement les piétons : plus de cent piétons sont tués tous les ans sur les passages piétons. Il faut donc absolument éviter de demander l'implantation de passages piétons dans les rues d'importance moyenne, car de toutes façon tous les piétons y traversent à l'endroit qu'ils désirent: ce serait donc les piéger, et cela constituerait un très mauvais aspect pédagogique et civique pour les enfants. On ne doit pas imposer ce qui ne peut pas être respecté.

Le point B concerne donc, d'une part, le cas où un passage est marqué, mais mal placé, c'est à dire pas à l'endroit où les piétons voudraient traverser; et d'autre part le cas où, à un carrefour, un seul passage piéton traverse la rue, ce qui oblige à faire un détour : deux passages piétons sont nécessaires sur une rue : un de chaque côté du carrefour ou bien pas du tout.

C - L'avancée de trottoir. Une avancée de trottoir sur dix mètres avant le passage (dans le sens d'où vient la circulation) et protégé du stationnement par des potelets, augmente la visibilité du piéton par le conducteur .

D - Les bacs à fleurs . Les arbres sur le trottoir sont bien car ils ont un tronc de peu de volume et ne masquent pas les piétons, les enfants, par contre les arbustes (même petits), les bacs à fleurs masquent plus ou moins l'enfant qui, sur le trottoir, s'approche de la chaussée : les fleurs sont bien plus grandes qu'on ne pense, et les « bouts d'choux » sont bien plus petits qu'on ne pense. L'enfant doit être vu des pieds à la tête sur les 1,50 m de large qui bordent la chaussée.

E - Les voitures stationnées sur le trottoir. La meilleure façon d'empêcher que les voitures stationnent sur le trottoir est de ne pas leur interdire le stationnement sur la chaussée. Si par contre, le stationnement est interdit sur la chaussée, il est strictement nécessaire de protéger matériellement le trottoir par des potelets, car obligatoirement à un endroit ou à un autre une (ou plusieurs) voiture contraindra, un jour, l'enfant à descendre sur la chaussée, avec les risques que l'on imagine.

F - L'encombrement du trottoir. Si le trottoir n'est pas assez large pour que les flux de piéton se croisent à l'aise en période de pointe, il faut dégager tout ce qui y est (bac à fleurs, étalage de boutique, panneau de pub) ou s'il s'agit d'une cabine téléphonique, la mettre ailleurs. Pour les abribus, adopter des abribus sans parois latérales.

G - Les voitures qui tournent à gauche au feu. La raison pour laquelle la voiture qui tourne à gauche force le passage et empêche le piéton de continuer sa traversée, est que le passage piéton est marqué trop près du carrefour. Si on le recule de 7 mètres, le conducteur n'aura pas peur de s'arrêter avant le passage car sa voiture aura dégagé le carrefour. Une bonne solution est de placer en plus, un feu rouge à la sortie du carrefour, pour arrêter les voitures qui tournent à gauche.

Il faut aussi savoir que si la figurine piéton était verte au moment où le piéton s'engage, il a le droit de continuer si la figurine passe au rouge. Il a aussi le temps (au moins six secondes) pour finir normalement sa traversée, avant que le feu des voitures soit vert.

H - Travaux sur trottoir. L'indication « piétons passez en face » ne doit jamais être acceptée, car cela oblige l'enfant à traverser la chaussée: un trottoir provisoire assez large est à exiger pendant les travaux, avec garde corps et toit si nécessaire.

I et J - Piste cyclable. Si le trottoir est assez large, on peut le partager par une ligne tiretée blanche pour avoir une largeur spéciale pour la circulation des vélos (bien marquer le logo vélo, de temps en temps sur la piste cyclable afin d'éviter les conflits vélos-piétons). Si le trottoir n'est pas assez large, on peut faire une piste cyclable « sandwich » entre le trottoir et les voitures en stationnement : on éloigne à 1,70 m du trottoir la file des voitures en stationnement. Cela réduit un peu la largeur de chaussée.

Il faut se rendre à l'évidence que les « bandes » peintes sur la chaussée près des voitures sont très risquées pour les enfants.

Jacques ROBIN – Ingénieur

NOM :	PRENOM :	CLASSE :
<p>Coller ici</p> <p>le plan du quartier scolaire</p> <p>puis photocopier pour distribuer</p> <p>un exemplaire par enfant</p>		
<p>Indiquez sur le plan ci-dessus les endroits les plus dangereux (ne pas dépasser 5 si possible) que vous constatez. Pour cela, écrivez sur l'endroit concerné, la lettre (A ou B ou C ou...) qui correspond au danger de la liste ci-dessous (il peut y avoir, bien sûr, plusieurs de la même lettre et aucun de certaines lettres).</p>		
<p>A - Passage piéton trop long (rue trop large), sans refuge central.</p> <p>B - Passage piéton trop loin de l'endroit où je veux traverser (obligeant à faire un détour).</p> <p>C - Quand je m'approche de la chaussée pour traverser, les conducteurs ne me voient pas, car il y a des voitures en stationnement trop près du passage piéton.</p> <p>D - Quand je suis sur le trottoir et que je m'apprête à traverser, les conducteurs ne me voient pas bien car il y a quelque chose (bac à fleurs ou arbuste ou panneau de publicité...) trop près de la chaussée et qui me cache.</p> <p>E - Le trottoir est souvent encombré par une ou plusieurs voitures.</p> <p>F - Le trottoir est encombré par des objets (cabine téléphonique, bac à fleurs, panneau publicitaire, étalage de boutique, abribus...), et cela m'oblige parfois à descendre sur la chaussée.</p> <p>G - A ce carrefour à feux, lorsque je traverse, les voitures qui tournent ne me laissent pas passer, alors que la figurine piéton était verte quand je me suis engagé.</p> <p>H - Il y a des travaux sur le trottoir qui nous obligent à descendre sur la chaussée, ou à traverser de l'autre côté.</p> <p>I - (ces deux points concernent surtout les collèges). Sur cette section la circulation à vélo est dangereuse et le trottoir serait assez large pour y marquer une piste cyclable.</p> <p>J - Sur cette section la circulation à vélo est dangereuse et la chaussée est assez large pour éloigner les voitures en stationnement du trottoir et faire une piste cyclable (1,70 m) en « sandwich » entre le trottoir et les voitures en stationnement.</p> <p>K - Autre danger (expliquer) :</p>		

Annexe 7

Sécurité de l'enfant dans la circulation : l'essentiel à connaître sur l'aménagement de la rue

Institut national pour la sécurité des enfants

3 rue du Général de Gaulle - 56140 MALESTROIT - tél. 02 97 75 20 43

institutsecuriteenfant@wanadoo.fr — www.institutsecuriteenfant.org

1 – Les enfants sont partout. Les accidents d'enfants qui surviennent devant la sortie de l'école constituent, en fait, une très faible minorité des accidents d'enfants piétons : la majeure partie se situe ailleurs : soit sur le trajet « maison – école », soit lors d'autres déplacements et souvent près de la maison ; les enfants sont partout.

En conséquence il convient de :

- sécuriser au maximum l'ensemble de la « zone scolaire » (environ 300 m autour de l'école) ;
- éviter les pièges sur la totalité de la ville et des déplacements en campagne ;
- faire acquérir à l'enfant, en commençant dès son plus jeune âge, les connaissances et les réflexes qui lui permettront d'éviter les accidents et d'éviter d'adopter des mauvaises habitudes.

2 – Les trois principes d'un bon aménagement :

- réduire la vitesse des véhicules. La sécurité impose à maints endroits de rouler très en dessous de 50 km/h ;
- assurer la visibilité entre les véhicules et les enfants-piétons sur le trottoir, qui pourraient traverser brutalement. Par exemple en évitant les bacs à fleurs ou arbustes trop proches de la chaussée (1,50 m) ou en empêchant matériellement par des potelets le stationnement avant le passage piéton ;
- réduire la largeur que doit traverser le piéton. Par exemple en disposant d'un refuge au milieu du passage piéton.

3 – Le passage piéton . Il faut savoir que le passage piéton ne rajoute rien, en droit, à la priorité du piéton qui traverse la rue, car de toute façon, même sans passage piéton il a priorité : l'article R415-11 du code de la route impose à l'automobiliste de lui céder le passage dès qu'il est engagé (un pied sur la chaussée). Le passage piéton ne bénéficie, en fait, qu'à l'automobiliste, car si un passage est marqué, il enlève le droit pour le piéton de traverser dans une zone de 50 mètres de chaque côté du passage piéton.

D'autre part, le passage piéton ne protège aucunement les piétons : plus de cent piétons sont tués tous les ans sur les passages piétons. Il faut donc absolument éviter de demander l'implantation de passages piétons dans les rues d'importance

moyenne, car de toutes façon tous les piétons y traversent à l'endroit qu'ils désirent: ce serait donc les piéger, et cela constituerait un très mauvais aspect pédagogique et civique pour les enfants. On ne doit pas imposer ce qui ne peut pas être respecté.

Dans les rues à fort trafic, le passage piéton se justifie. Il n'est bénéfique sur le plan de la sécurité que s'il correspond à une de ces trois conditions : être placé à un carrefour à feux, ou être muni en son centre d'un refuge, ou être surélevé (ralentisseur trapézoïdal).

Dans ces grandes avenues il est conseillé d'éloigner le passage piéton du carrefour (6 m environ) et de rajouter un feu rouge avant le passage-piéton pour arrêter les voitures tournant à gauche.

4 - Le refuge central. C'est un des meilleurs aménagements de sécurité et il est peu onéreux. Pour la sécurité de l'enfant, tout passage zébré sans feux de carrefour devrait être équipé d'un refuge central : c'est le meilleur rapport "sécurité-prix".

Il faut savoir qu'il est possible d'en mettre dès que la voie fait au moins 9,50 m entre bordures (2 x 4 m + 1,50 m), c'est à dire à peu près partout, à condition de supprimer, s'il le faut, le stationnement d'un ou des deux cotés sur une trentaine de mètres (prévoir dans ce cas des potelets sur le trottoir pour empêcher le report de stationnement sur le trottoir). Dans les rues où la vitesse est faible, on peut mettre un refuge si la largeur de la rue est 7 m.

S'il s'agit d'un carrefour à feux, le refuge est également nécessaire à la sécurité dès qu'on atteint quatre voies (2 dans chaque sens, ou 4 à sens unique ...).

Le refuge a de nombreuses vertus : il empêche de doubler, réduit globalement les vitesses et permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité.

5 - L'avancée de trottoir. Elle constitue un gain de sécurité réel : elle augmente la visibilité de l'enfant lorsqu'il est sur le trottoir et qu'il s'approche de la chaussée. Une bonne avancée règne sur une dizaine de mètres et comporte des potelets empêchant le stationnement. Des avancées peuvent être faites avec ou sans passage zébré et peuvent être, ou non, jumelées avec un refuge central. Bien noter qu'en cas de passage piéton, l'avancée doit commencer environ 10 m en amont dans le but de bien voir l'enfant qui s'apprête à traverser.

6 - Bac à fleurs, arbustes, parterres de fleurs. Il convient de les proscrire absolument dans la première largeur de 1,50 m de trottoir proche de la chaussée, car ils masquent partiellement la visibilité de l'enfant par l'automobiliste, et on sait que les jeunes enfants sont plus petits que nombre de fleurs. Il est préférable, de toutes façons de planter des arbres, qui en plus ont l'avantage de ne pas « manger » de largeur de trottoir si précieuse aux piétons.

7 - Le ralentisseur de type trapézoïdal, appelé aussi passage piéton surélevé.

Les ralentisseurs ne sont nullement interdits : ils sont simplement normalisés. Ils sont autorisés sur les voies supportant moins de 3 000 véhicules par jour moyen annuel. Si le trafic est supérieur à 3 000 véhicules/jour, commencer par prendre des mesures pour réduire le trafic, plutôt que de supprimer le ralentisseur (réduction du nombre de voies, de la largeur, chicanes, institution d'une zone 30, incitation à passer ailleurs).

Au cas où le ralentisseur trapézoïdal n'est pas réglementairement admis (trafic de plus de 3 000 v/j ou passage de bus) il est possible de constituer des plateaux

surélevés de 10 à 15 cm : ils sont plus doux (5 % de pente) et plus longs que les ralentisseurs (plus de 10 m au sol) : ils sont autorisés pratiquement partout en agglomération. Il est possible également de constituer des coussins berlinois.

8 - Protection du trottoir contre le stationnement. La meilleure solution pour protéger les trottoirs contre le stationnement est de ne pas interdire le stationnement le long de la chaussée : de cette façon les trottoirs sont protégés. Si néanmoins c'est interdit, il est impératif de disposer sur les trottoirs des bornes, plots, potelets afin d'empêcher l'accès.

9 - Zones 30. Il est souhaitable d'instaurer des zones 30 dans toutes les zones scolaires. Cela induit une conduite apaisée : moins de vitesse, moins de bruit moins de pollution, meilleur aspect paysager. Il n'y a pas d'inconvénients liés aux zones 30 : pas plus d'embouteillage, possibilité d'accès, de stationnement, c'est moins onéreux que beaucoup d'autres travaux. Il suffit de faire quelques aménagements en particulier en entrée (chicanes, etc.).

10 - Barrières. Elles sont en général trop hautes et cachent les enfants à la vue des automobilistes. Leur but doit être de dissuader, mais non d'empêcher à tout prix de traverser, leur but est aussi d'éviter de jaillir sur la chaussée (exemple devant l'école) : la bonne hauteur est donc 65 - 70 cm. Ne pas en abuser aux abords des passages piétons, sinon les piétons passent devant.

11 - La piste cyclable. Il faut distinguer bande cyclable et piste cyclable.

- La bande cyclable est sur la chaussée, séparée de la circulation des voitures seulement par un trait de peinture. La bande cyclable sur des rues à fort ou moyen trafic est dangereuse pour les enfants : véhicules qui rasent, portières qui s'ouvrent, camions qui tournent à droite sans voir l'enfant tout proche du camion. La bande cyclable est bien dans les petites rues.
- La piste cyclable est plus sécurisante pour les enfants. Il est possible de réaliser une piste cyclable sur le trottoir s'il est assez large (3 m par exemple), ou de faire une piste « sandwich » entre le trottoir et les voitures en stationnement: bien sûr cela réduit un peu la largeur de circulation pour les voitures.

12 - Quelques aménagements à éviter

- Le feu à bouton poussoir hors carrefour. Ce n'est pas une solution sécuritaire : beaucoup de voitures passent au rouge, beaucoup de piétons traversent au vert, sans attendre le rouge. Il convient : soit de placer le feu au carrefour le plus proche et sans bouton poussoir, soit de placer sur le passage piéton un refuge central.
- les clignotants, les flashes, les panneaux lumineux avec « petit bonhomme qui bouge », ne répondent pas aux besoins réels, car les accidents se passent en général loin de l'école, en plus ils décrédibilisent les autres sites et distraient l'automobiliste de son regard sur la chaussée.

Jacques ROBIN – Ingénieur

Annexe 8

Affichettes de « RÉAGIR – L'Enfant et la Rue » diffusées en 1995

Club des Abonnés

Avantages

Sur simple présentation de votre coupon et de votre carte d'abonnement TCL... profitez de tous les avantages du Club des Abonnés toute l'année !

LEURS VIES VALENT-ELLES UNE PLACE DE STATIONNEMENT ?



CONSEIL GENERAL DU Rhône

sécurité routière

PREFECTURE DU RHONE

L'aspect vivant d'une cité, c'est le Piéton qui le donne. Si on lui rend la vie impossible, on dénature la ville.

Renseignements : Piéton Pratique Tél. 04 78 42 27 65

ALLOTCL : 04 78 71 7000
3615 code TCL (1,29 F la minute)

TCL

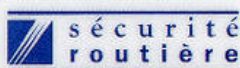
TOUTES LES COULEURS DE LA VILLE



INFORMATIONS

JE DEVIENS UN PIETON PRATIQUE

- J'Observe
- Je Réfléchis
- Je Réagis



Comment devenir Piéton pratique ?

- * En adoptant soi-même un bon comportement dans la circulation
- * En demandant aux autres d'avoir également un bon comportement (piétons et conducteurs), par exemple : ne pas stationner sur les passages piétons.
- * En signalant à la municipalité les irrégularités constatées sur son trajet (panneau mal situé, trou dans le trottoir, fonctionnement anormal d'un feu...).

RENSEIGNEMENTS : Tél 04.78.42.27.65

ALLO TCL 78 71 7000
36 15 TCL (1,29 F/MN)



TOUTES LES COULEURS DE LA VILLE

Annexe 9

"ANASTASE, apprends-moi la rue" : dépliant de présentation du CD Rom à destination des enseignants en école maternelle.

UN OUTIL AU SERVICE DE L'ENSEIGNANT

Un principe de mise à disposition gratuite
 En partenariat avec le Ministère de la Jeunesse, de l'Éducation Nationale et de la Recherche, la DSCR* et la MAE**, le cédérom est diffusé gratuitement dans toutes les écoles maternelles de France.

* Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
 ** Mutuelle Assurance Elèves

Un lien direct avec le programme scolaire du cycle 1
 L'éducation routière ne constitue pas un champ disciplinaire particulier mais fait l'objet d'un traitement spécifique à travers les différents domaines d'activités de l'école maternelle :

Activités du cédérom :	LE LANGAGE	DÉCOUVRIR LE MONDE	VIVRE ENSEMBLE	LA SENSIBILITÉ L'IMAGINATION LA CRÉATION	AGIR ET S'EXPRIMER AVEC SON CORPS
Auto portrait					
Quartier de Max					
7 familles de la rue					
Chanson d'Anastase					
Max rouleur					
Max en voiture					
Max et les pièges de la rue					
Max écoute et regarde					

Une grande autonomie de l'enfant Face au cédérom
 La plupart des activités ne requièrent pas la présence de l'enseignant grâce à Anastase qui peut aider l'enfant à tout moment.

Des ressources pédagogiques imprimables
 Une documentation abondante pour préparer les séquences d'apprentissage et créer d'autres activités sur le même thème.

Un système de "traçabilité intégré" et de suivi
 Un recueil automatique des données est effectué dans les exercices et le module d'évaluation. Le système stocke chaque action réalisée par l'enfant et donne à tout moment la trace de son activité. Des tableaux de suivi permettent d'analyser instantanément l'activité pour obtenir un état des performances individuelles et un comparatif des résultats de la classe.

Cédérom PC/MAC

3-7 ans



ANASTASE, APPRENDS-MOI LA RUE

AUTEURS / CONCEPTEURS
 La conception pédagogique du cédérom est le fruit d'une collaboration entre Fabrice COMTE (AcomZ multimédia) et Françoise BRUN (Chargée de mission Sécurité routière - Education Nationale) qui, pendant 13 ans, a conduit un projet innovant en éducation routière à l'école maternelle Condé à Lyon. Elle est aussi :

- L'auteur du livret «Comment faire l'éducation routière à l'école maternelle ?»
- Inspecteur départemental de sécurité routière.
- Membre du groupe de travail national qui a élaboré les textes officiels de l'APER.

PARTENAIRES

ministère
jeunesse
éducation
recherche



direction
de la technologie
(47)



Liberté - Égalité - Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE



SECURITE
ROUTIERE





PRODUCTION



AcomZ multimédia
www.acomz.net
e-mail : acomz@acomz.net

Site Internet : www.anastase.org
 (disponible à partir d'octobre 2003)

Premier cédérom d'éducation aux risques de la circulation pour aider à la mise en place de l'APER* en école maternelle

* ATTESTATION DE PREMIÈRE EDUCATION À LA ROUTE

UN UNIVERS LUDIQUE POUR SE FAMILIARISER AVEC L'ESPACE ROUTIER

UN OUTIL SIMPLE, CONVIVAL, SPÉCIALEMENT CONÇU POUR UN USAGE EN CLASSE.

DE NOMBREUSES ACTIVITÉS DE GROUPE À RÉALISER EN DEHORS DE L'ORDINATEUR.

UNE RÉFÉRENCE PERMANENTE AUX PROGRAMMES SCOLAIRES DES CYCLES 1 ET 2.

Max et Anastase le canard prudent vous invitent à découvrir l'univers de la rue avec ses règles et ses dangers. Par une approche ludo-éducative, le cédérom permet d'organiser des séquences pédagogiques collectives ou individuelles motivantes et proches de l'environnement de l'enfant.



4 ATELIERS COLLECTIFS

Chaque atelier s'organise en deux temps :

- un temps de découverte libre et individuelle sur ordinateur.
- un temps d'apprentissage collectif hors de l'ordinateur avec du matériel imprimable.

La chanson d'Anastase

Apprendre, de façon ludique, les étapes de traversée de rue par une chanson mimée (version cd-audio sur le cédérom).



Le studio de création d'autportrait



Créer un portrait réaliste de l'enfant qui accompagne les activités du cédérom. Un travail passionnant sur la représentation que l'enfant a de lui-même et des autres.

1 jeu des 7 Familles de la rue

Acquérir le vocabulaire de la rue en fabriquant une collection de cartes et en jouant à un memory sonore interactif.



1 maquette du quartier de Max à construire



Développer les capacités motrices fines (15 modules en volume à découper, plier et coller) en devenant le constructeur du quartier de Max. Utiliser la maquette pour imaginer des scénarii de déplacement.

4 ACTIVITÉS D'APPRENTISSAGE

Une série de 4 exercices à faire individuellement et déclinés en 2 niveaux de difficulté chacun. Ils sont conçus de manière à développer les objectifs pédagogiques de l'APER pour chaque usage de la route : piéton, passager d'automobile ou rouleur.

Max enfant rouleur

Apprendre à s'équiper en vélo, trottinette ou rollers et connaître les espaces de circulation à utiliser.

Max en voiture

Découvrir tout ce qu'il faut savoir pour se mettre en sécurité en tant que passager d'automobile.

Max et les pièges de la rue

Comprendre et éviter les pièges de la rue quand on a moins de 7 ans.

Max regarde et écoute

Différencier les bruits des véhicules et développer les capacités auditives et visuelles pour comprendre les notions d'éloignement et de rapprochement.

1 MODULE D'ÉVALUATION

Le programme inclut un module d'évaluation des compétences développées grâce au cédérom.

Composée de 6 tests indépendants et ludiques, l'Attestation d'Anastase permet de faire le point sur les connaissances acquises par l'enfant dans les ateliers et exercices à tout moment (avant ou après apprentissage).

Après réussite de tous les tests, l'enfant reçoit son diplôme.



Pour en savoir plus...bibliographie

Articles de presse :

Comment protéger vos enfants ? - Hugues DE LESTAPIS.

in « *Le Progrès* » du 12/09/97

Enfant, oublié par la ville (L') - Nathalie SEYER.

in « *Urbanisme* », Mai 1994.

Anastase, apprends-moi la rue

Auteurs concepteurs : Françoise BRUN et Fabrice COMTE.

Premier cédérom d'éducation aux risques de la circulation pour aider à la mise en place de l'APER en école maternelle. A télécharger sur <http://www.acomz.net/>

-Sécurité routière / AcomZ multimédia, 2003.

Bouge ta ville - Objectif : déplacements

Brochure contenant informations et jeux éducatifs pour les enfants.

-Le Grand Lyon- Millénaire 3 / Ed. du Moutard, 2002.

Charte piéton - plan de déplacements urbains

-Service voirie du Grand Lyon, 1998.

Comment faire l'éducation routière à la maternelle ?

Par Françoise BRUN.

-Sécurité Routière / Académie de Lyon / Conseil Général du Rhône, 3^e éd. 1996.

Conséquences des accidents de la circulation chez les enfants – Suivi d'enfants scolarisés en école primaire

Par Mireille CHIRON, Pierrette CHARNAY, Jean-Louis MARTIN.

Rapport INRETS-UMRESTTE n°0202. -INRETS / UCLB, 2002.

Enfant dans la rue (L') – Manuel de formation

Par Stanislas DE KORVIN, Jacques ROBIN et Bernard SCHNEIDER.

40 leçons de sécurité routière, basées sur l'analyse des accidents-types d'enfants.

-Réédition : Ed. EDUFORM, La Wantzenau, 1993.

Enfantilleries (Les)

Livret illustré (format A6), pour les enfants, contenant l'essentiel pour l'éducation à la sécurité routière.

-Institut national pour la sécurité des enfants, 2002.

Jeunes et la circulation urbaine (Les) – Avec les scolaires, l'urbanisme du quotidien

-CETE Nord-Picardie, division Aménagement Urbanisme

-Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie / Ministère des transports, 1980.

Plan de déplacement domicile-école. Pédibus

Brochure d'information.

-Grand Lyon , mission Écologie urbaine, 2004.

Sécurité routière en France (La) – Bilan de l'année 2004

Observatoire National de la Sécurité Routière.

-Ed. La Documentation Française, 2005.

Sécurité des piétons (2 fascicules)

Études sectorielles :

- en 1995 / ch. IV – 2 – **Brignais (École de la Route** année 1)
- en 2001

-Observatoire de Sécurité Routière – La Documentation française.

Sécurité et sûreté dans les déplacements

-ATEC – Presse de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Test d'Anastase et diverses autres fiches sur la sécurité des enfants

-Institut national pour la sécurité des enfants, 2002.

Théâtre d'Anastase (Le)

Recueil de 10 pièces et 15 saynètes sur le thème de la sécurité routière, prévues pour être jouées par et/ou pour les enfants.

-ROBIN Jacques, 2004. / courriel : anastase@wanadoo.fr

Vulnérabilis 97 – Colloque européen pour les usagers vulnérables dans la circulation - 14 et 15 janvier 1997 - Lyon

Textes des interventions (2 volumes)

-Certu, 1997

Loi du 5 juillet 1985 (dite Loi Badinter)

Si vous avez été blessé dans un accident de la circulation ou si une personne de votre famille y a trouvé la mort :

- en tant que passager d'un véhicule,
- en tant que piéton,
- en tant que cycliste,
- en tant que conducteur d'un véhicule non responsable d'un accident ou ayant une responsabilité partagée,

la loi du 5 juillet 1985 confère aux personnes blessées ou aux ayants-droit des personnes décédées, des droits particuliers que vous devez connaître. Elle est unique dans les annales de l'assurance et les assureurs sont en principe tenus de la respecter scrupuleusement, malheureusement, ce n'est pas toujours le cas.

Pour passer à l'acte ... adresses utiles

À Lyon et dans le Rhône

ADES du Rhône - Association Départementale d'Éducation pour la Santé

Président : Bruno Dubessy

71, quai Jules Courmont - 69002 Lyon

Tél. : 04 72 41 66 01 – Fax. : 04 72 41 66 02

ADPC - Association Départementale de Protection Civile

Président : Robert Gondian

Siège social : Préfecture du Rhône, 106 rue Pierre Corneille - 69003 Lyon

Bureaux : 17 rue Rabelais - 69003 Lyon

Tél. : 04 72 61 67 70 / Fax. : 04 72 61 62 85

AFPC - Association Française de Prévention des Comportements au volant

Président national : Josselin Edouard

20 chemin du Vallon - 69004 Lyon

Tél. : 04 78 37 45 19

Amitié des déficients visuels

14 rue du Général Pléssier – 69002 Lyon

Tél. : 04 72 41 96 88

Fax : 04 72 41 03 90

APEL - Association des Parents d'élèves de l'Enseignement Libre

7 rue Vaubecour – 69002 Lyon

Tél. : 04 78 42 81 62

APF - Association des Paralysés de France

Délégation du Rhône

73 Ter rue de Pressensé – 69100 Villeurbanne

Tél. : 04 72 43 01 01 / Fax : 04 78 93 61 99

ARVAC - Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation

Président : Dr Bancillon

25 avenue François Mitterrand / case 24 - 69675 Bron Cedex

Tél. : 04 72 14 25 28 / Fax : 04 72 14 25 20

Association des Accidentés de la Vie

Président : Bernard Guillot

254 rue de Créqui - 69003 Lyon

Tél. : 04 78 60 72 91

CERTU - Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

Directeur : Paul Martin

9 rue Juliette Récamier – 69456 Lyon Cedex 6

Tél. : 04 72 74 58 00 / Fax : 04 72 74 59 00

Site Internet : www.certu.fr

CRDP – Centre Régional de Documentation Pédagogique

47 rue Philippe de Lasalle – 69004 Lyon

Tél. : 04 72 00 76 00 (espace vente) / Fax : 04 72 00 76 29

Courriel : crdp@aclyon.fr

Site Internet : www.crdp-lyon-crdp.fr

DDE - Direction départementale de l'Équipement / Cellule Exploitation sécurité

Directeur : Vincent Amiot

30 rue Moncey - 69003 Lyon

Tél. : 04 78 62 50 50

FCPE – Fédération des Conseils de Parents d'Élèves

16 rue Galilée – 69100 Villeurbanne

Tél. : 04 37 91 65 30

FERSER – Forum des Entrepreneurs du Rhône de Sécurité Routière

Président : Xavier Faussurier

20 rue Louis Pergaud – 69500 Bron

Tél. : 06 63 49 80 02

Grand Lyon / Mission Écologie urbaine & Services techniques de la voirie

20 rue du Lac – 69003 Lyon

Tél. : 04 78 63 46 73

INRETS- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Directeur : Dominique Cesari

25 avenue François Mitterrand – 69500 Bron

Tél. : 04 72 14 23 00

Inspection académique de Lyon

21 rue Jaboulay – 69007 Lyon

Tél. : 04 72 80 67 67 / Fax : 04 72 71 46 85

LAVI - Lyon Aide aux Victimes

Président : Me Cohendy

100 H Cours Lafayette - 69003 Lyon

Tél. : 04 78 60 20 21

Ligue contre la Violence Routière

Présidente : Michèle Gonon

22 rue Pernon – 69004 Lyon

Fax : 04 78 29 52 65

MAE - Mutuelle Accidents Elèves

Président : Jacques Vial

60 rue Jaboulay – 69007 Lyon

Tél. : 04 78 69 23 05

PEEP - Parents d'Élèves de l'Enseignement Public

93 rue Bugeaud - 69006 Lyon

Tél. : 04 37 24 71 00

Pour la cité humaine : les Droits du Piéton – association départementale

Président départemental : Yves Gascoin

7 rue Major Martin - 69001 Lyon

Tél. : 04 78 54 09 97

Prévention MAIF

Président : Marc Pourcher

74 rue Maurice Flandin – BP 32 73 – 69403 Lyon Cdx 03

Tél. : 04 72 68 18 00

Prévention Routière - Comité départemental du Rhône

Président : Christian Nivon

Directeur : Bernard Loreille

18 rue du Bât d'Argent – 69001 Lyon

Tél. : 04 78 27 29 88

REAGIR - L'Enfant et la Rue - association

Président : René Bertrand

37 quai Gailleton – 69002 Lyon (courrier uniquement)

Tél. / Fax : 04 78 42 27 65

Rectorat de l'académie de Lyon

Recteur : Alain Morvan

92 rue de Marseille - 69007 Lyon

Tél. : 04 72 80 60 60

Robins des Villes - association

Président : Jean Christophe Telepian

Directeur : Hervé Saillet

32 rue Sainte-Hélène - 69002 Lyon

Tél. : 04 72 77 19 94 / Fax : 04 72 77 40 99

Courriel : robins@robinsdesvilles.org

Site Internet : www.robinsdesvilles.org

UCIL - Union des Comités d'Intérêt Locaux du Grand Lyon

Président : Denis Eyraud

32 rue Sainte-Hélène - 69002 Lyon

Tél. : 04 72 77 19 88

UMRESTTE - Unité Mixte de Recherche « Sécurité - Transport - Travail - Environnement »

Directeur : Bernard Laumon

25 avenue François Mitterrand - 69675 Bron Cedex

Tél. : 04 72 14 25 28

En France

AFVAC - Association des Familles Victimes des Accidents de la Circulation

Président : Didier-Noël Carlotti

40 rue Berri - 75008 Paris

Tél. : 01 53 83 91 60 / Fax : 01 53 83 91 69

Site Internet : <http://www.afvac.com>

et des sections régionales dans toute la France métropolitaine

ANATEEP - Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public

8 rue Edouard Lockroy - 75011 Paris
Tél. : 01 43 57 42 86 / Fax : 01 43 57 03 94

APF – Association des Paralysés de France

17 boulevard Auguste Blanqui
75013 PARIS
Tél : 01 40 78 69 00 / Fax : 01 45 89 40 57

DSCR – Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

92055 La Défense Cedex 04
Tél.(standard) : 01 40 81 21 22

FCPE - Fédération des Conseils de Parents d'Élèves

108 avenue Ledru-Rollin - 75011 Paris
Tél. : 01 43 57 16 16

FNPEEP - Fédération Nationale des Parents d'Élèves de l'Enseignement Public

89 boulevard Berthier - 75017 Paris
Tél. : 01 44 15 18 18

FNAPEL - Fédération Nationale des Associations de Parents d'élèves de l'Enseignement Libre

7 rue Pasquier - 75008 Paris
Tél. : 01 47 42 62 29

Fondation Anne Cellier - Association de victimes des accidents de la route

Présidente Nationale : Anne Cellier
125 avenue de Malakoff – 75116 Paris
Tél. : 01 45 00 58 18 / Fax : 01 45 0 95 35
Site Internet : <http://www.fondation-annecellier.org>

Fondation MAIF

50 avenue Salvador Allende – Le Pavois – 79000 NIORT
Tél. : 05 49 73 87 04

GMF Prévention

76 rue de Prony – 75 017 Paris
Tél. : 01 47 54 13 71

INRETS- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

3 avenue du Général Malleret Joinville – 94110 Arcueil
Tél. : 01 47 40 70 00
Fax : 01 45 47 56 06

INSERM - Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale

101 rue Tolbiac - 75654 Paris Cedex 13
Tél. : 01 44 23 60 00

Institut National pour la Sécurité des Enfants

Président national : Jacques Robin
3 rue du Général de Gaulle - 56140 Malestroit
Tél. : 02 97 75 20 43
Courriel : institutsecuriteenfant@wanadoo.fr
anastase@wanadoo.fr
Site Internet : <http://www.institutsecuriteenfant.org>

Ligue contre la Violence Routière

Présidente nationale : Chantal Perrichon
15 rue Jobbé-Duval – 75015 Paris
Tél. : 01 45 32 91 00 / Fax : 01 45 32 91 01
Courriel : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : <http://www.violenceroutiere.org>

ONISR - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Arche de la Défense -Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 21 22 / Fax : 01 40 81 81 71

Pour la cité humaine : les Droits du Piéton - association

Président national : Jean Paul Lechevallier
32 rue Raymond Losserand – 75014 Paris
Tél. / Fax : 01 43 35 08 04

Prévention Routière Nationale

Président : Bernard Pottier
6 avenue Hoche
BP 469 - 75366 Paris Cedex 08
Tél. : 01 44 15 27 00 / Fax : 01 44 15 27 57

et des comités de Prévention Routière dans chaque département :

Site Internet : <http://www.preventionroutiere.asso.fr>

Rue de l'Avenir - association

Président national : Jean Paul Camberlin

34 rue de l'Eglise – 75015 Paris

Tél. / Fax : 01 45 57 12 20

Courriel : camberlin@wanadoo.fr

Site Internet : www.ruedelavenir.com

SETRA - Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

46 Avenue Aristide Briand

BP 100 - 92225 Bagneux Cedex

Tél. : 01 46 11 31 31 / Fax : 01 46 11 31 69

UNAF – Union Nationale des Associations Familiales

28 Place Saint Georges – 75009 Paris

Tél : 01 49 95 36 00

Fax : 01 40 16 12 76 ou 01 42 85 38 10

UNAFTC - Union Nationale des Associations de Familles des Traumatisés Crâniens

Président national : Jean Barucq

32 rue de la Colonie – 75013 Paris

Tél. : 01 53 80 66 03 / Fax : 01 53 80 66 04

Courriel : unaftc@wanadoo.fr

Site Internet : <http://www.traumacranien.org>

Sources des illustrations

Jacques Robin : *photographie p 1*

Colette Olivero : *photographies p 11 - 22 - 28 bas et milieu gauche - 29 haut et droite - 31 32 - 33*

Jérémy Marcon : *photographies p 12*

Isabelle Pierron : *photographie p 15*

Bernard Schneider : *photographies p 19 haut*

Service voirie du Grand Lyon : *photographies p 28 haut et milieu droite - 29 gauche*

Dessin lauréat d'un concours d'affiches organisé par l'Inspection d'Académie du Rhône : *p 19 bas*

Ministère de l'Équipement – Sécurité Routière : *couvertures de plaquettes p 34*

Tables des matières

Avant-propos	5
Présentation de l'association « REAGIR - L'Enfant et la Rue »	6
Présentation de l'association « Institut National pour la Sécurité des Enfants »	7
Présentation de l'association « Robins des Villes »	8
Sommaire	9
Introduction	11
PREMIÈRE PARTIE	15
1. La rue appartient aussi aux enfants	16
1.1 Le rôle des sens	16
1.1.1 Vision	16
1.1.2 Audition	16
1.1.3 Synthèse sensorielle	16
1.2 La nature du comportement	17
1.2.1 La satisfaction des besoins	17
1.3 La faculté cognitive	17
1.3.1 La relation cause à effet	17
1.3.2 La mort	17
1.3.3 Fausses images	18
1.4 L'influence de l'environnement	18
1.4.1 Environnement sécurisant	18
1.4.2 Panurgisme	18
2. Dans la rue, tous et toutes responsables	18
3. Chiffres à l'appui	21
3.1 Source INRETS	21
3.2 Source ONISR	23
4. Les missions de l'Éducation nationale en matière de sécurité routière	24
4.1 À respecter ou à faire respecter !...	26
4.2 Objectifs de l'éducation à la sécurité routière à l'école et au collège	26

5. Du concours de l'aménageur	27
5.1 La chaussée	27
5.1.1 Le passage piéton	27
5.1.2 Le refuge central	28
5.1.3 Le ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal	28
5.2 Le trottoir	28
5.2.1 La protection du trottoir	29
5.2.2 L'avancée de trottoir	29
5.2.3 L'encombrement du trottoir	29
DEUXIÈME PARTIE	31
1. Documents outils	34
2. Protocole	34
3. Guide d'utilisation des documents joints en annexe	37
3.1 Fiche d'observation « Piéton Pratique » (Annexe 2)	37
3.2 Fiche d'examen « Piéton Pratique » (Annexe 2)	38
3.3 Fiche d'évaluation du savoir-faire (Annexe 4)	41
4. Résultats de l'atelier mené avec les sixièmes du collège Vendôme à Lyon	42
4.1 Dépouillement du questionnaire « Piéton Pratique »	42
4.2 Conclusion de l'atelier	46
Conclusion	47
Annexes	59
Annexe 1 « L'Enfant et la Rue / ADES du Rhône » : historique de l'association de 1984 à 1993	60
Annexe 2 « Piéton pratique » :	
- Tract de présentation de l'action	
- Fiche d'observation	
- Exemple de cartographie (Lyon 6°)	
- Modèle Examen	81
Annexe 3 Test d'Anastase	85
Annexe 4 Grille de correction (modèle)	87
Annexe 5 Bouge ta ville (extrait)	88

Annexe 6	Enquête près des enfants, aidés des parents pour déterminer les endroits dangereux	89
Annexe 7	Sécurité de l'enfant dans la circulation : l'essentiel à connaître sur l'aménagement de la rue	92
Annexe 8	Affichettes de « Réagir – L'Enfant et la Rue » diffusées en 1995 via les Transports en Commun Lyonnais (TCL)	95
Annexe 9	« ANASTASE, apprends-moi la rue » : dépliant de présentation du CD Rom à destination des enseignants en école maternelle.	97
	Pour en savoir plus ... bibliographie	99
	Pour passer à l'acte ... adresses utiles	101
	Sources des illustrations	108
	Tables des matières	109

© CERTU - 2005

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie : CETE de Lyon (+33) (0) 4 72 14 30 30

Achévé d'imprimer : septembre 2005

Dépôt légal : 4^e trimestre 2005

ISBN : 2-11-095316-0

ISSN : 1280-1631

Cet ouvrage est en vente au Certu

Bureau de vente :

9 rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06 – France

(+33) (0) 4 72 74 59 59

Fax : 04 72 74 57 80

Internet : <http://www.certu.fr> (téléchargement gratuit)