

L'enfant dans la rue

Traité de sécurité routière

**à l'usage des enseignants
et des parents :**

**Éducation des enfants
Aménagement de la voirie
et**

Exercices

**Réalisation : Jacques ROBIN
Ingénieur accidentologue**

Ce dossier est composée de
-- la partie 1 : Traité de sécurité routière
-- la partie 2 : 19 exercices

Traité de sécurité routière à l'usage des enseignants et parents (partie 1) :

- Chapitre 1 -- L'enfant dans la rue : ses limites physiques et psychologiques
- Chapitre 2 -- L'essentiel à connaître pour éduquer l'enfant aux dangers de la rue
- Chapitre 3 -- Une voirie sécuritaire
- Chapitre 4 -- L'aménagement de sorties d'écoles
- Chapitre 5 -- La conduite des groupes de piétons dans la circulation
- Chapitre 6 -- La sécurité de l'enfant à bicyclette
- Chapitre 7 -- La sécurité des transports scolaires
- Chapitre 8 -- Comment éviter les enlèvements d'enfants dans la rue

Exercices (que l'on trouvera en partie 2) :

- 1 - Exercice d'observation et d'attention : couleurs et sons**
- 2 - Exercice d'observation en traversée de rue**
- 3 - Exercice d'observation et d'adresse en bicyclette**
- 4 - Exercice d'attention et de réflexe à vélo**
- 5 - Exercice sur la distance d'arrêt : réaction et freinage**
- 6 - Exercice : enquête sur un accident**
- 7 - Exercice : la latéralisation gauche droite**
- 8 - Exercice : Le champ visuel et tourner la tête**
- 9 - Exercice : Observation des piétons traversant**
- 10 - Exercice : le circuit d'Anastase pour vélos**
- 11 - Exercice : Tourner à gauche en vélo au carrefour – méthode indirecte**
- 12 - Exercice : atelier de couture de rubans rétro réfléchissants**
- 13 – L'atelier vérification et réparation de vélos**
- 14 - L'arrêt interview de conducteurs par les enfants, avec gendarmes**
- 15 - S'entraîner à rouler sur un accotement irrégulier pour s'échapper en cas d'urgence**
- 16 – action possible : le théâtre sur le thème de la sécurité routière**
- 17 – Chanson "Faut traverser, pas n'importe comment . . . "**
- 18 – Test d'Anastase, pour vérifier les connaissances acquises**
- 19 – Enquête de repérage des points dangereux du quartier scolaire**

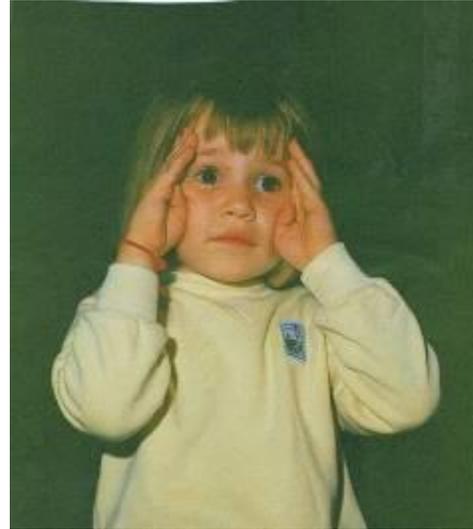
Partie 1 : Traité de sécurité routière

Chapitre 1 - L'enfant dans la rue

Ses limites physiques et psychologiques

La vision. un enfant ne voit pas comme un adulte

- son CHAMP VISUEL est étroit: il voit uniquement devant lui, comme s'il portait des ŒILLÈRES
- à cause de sa petite taille, il ne peut pas voir au-dessus des voitures en stationnement, et est aussi CACHÉ à la vue des automobilistes
- il ne voit que par CONTRASTES : il met environ plusieurs secondes pour distinguer si une voiture roule ou est arrêtée
- il confond « taille » et « éloignement » : une voiture lui paraît plus éloignée qu'un camion
- il confond « VOIR » ET « ÊTRE VU » et en conséquence néglige de se montrer.



L'audition : un enfant n'entend pas comme un adulte : il ne détecte pas bien d'où proviennent les sons, les bruits de la vie courante le rendent distrait, - il n'entend que les bruits qui l'intéressent (appel d'un camarade par ex.).



La relation cause-effet
un enfant ne la comprend pas bien

Ainsi il ne pense pas à la DISTANCE D'ARRÊT d'un véhicule: il croit qu'une voiture s'arrête net, là où elle est, dès que le conducteur freine.

Distances, temps, vitesses : un enfant n'est pas capable de les évaluer correctement

La synthèse globale : un enfant ne sait pas penser et réagir à plusieurs choses à la fois

- il est difficile pour lui d'observer en même temps le « petit bonhomme vert », les voitures...

La satisfaction de ses besoins : un enfant cherche d'abord à satisfaire SES besoins

- pour lui, JOUER, bouger, être à L'HEURE à l'école ou à la maison, rejoindre ses parents de l'autre côté de la rue ou rattraper sa balle est PLUS IMPORTANT que d'observer la circulation.

La mort : un enfant ne craint pas la mort

- pour lui, la mort est comme un jeu ; il joue souvent à être mort, puis se relève, et est de nouveau vivant. L'enfant n'a donc pas peur de mourir, mais craint plutôt que les adultes le grondent s'il oblige les voitures à freiner : il va donc courir, dans le but de ne pas gêner.

L'environnement sécurisant : un enfant a souvent L'IMPRESSION d'être en sécurité

- par exemple, il pense qu'il ne peut rien lui arriver si ses parents ou des adultes sont près de lui, s'il se trouve près de SA maison ou de SON école.

Les fausses « images » de l'enfant : les objets n'ont pas la même signification que pour les adultes - le passage piéton improprement appelé « protégé » : dans son esprit, c'est un lieu où il ne peut rien lui arriver.

Le « panurgisme » : un enfant IMITE toujours les adultes

Plus encore que les adultes, l'enfant « panurgise » : il pense que si les autres traversent, il peut passer aussi, sans se rendre compte qu'en quelques secondes la situation a changé ;



Et s'ils se tiennent par la main, les enfants se confortent mutuellement dans l'idée d'absence de danger.

Cette fiche (L'enfant dans la rue, ses limites physiques et psychologique) est la reproduction de l'affiche « L'enfant dans la rue » réalisée par le Conseil Général et la DDE du Bas-Rhin conception Bernard Schneider et Jacques Robin.

Chapitre 2 - L'essentiel à connaître pour éduquer l'enfant aux dangers de la circulation

2-1 Les principes

L'accident a des causes. Bien expliquer aux enfants que l'accident a des causes, qu'elles sont connues et qu'il leur est possible d'éviter les accidents en ayant, en toutes circonstances, un comportement adapté, acquis par la connaissance et l'entraînement : il n'y a pas de fatalité ni de hasard : si on supprime les causes, on supprime les accidents.

Ne pas inverser les responsabilités. Ne jamais manquer l'occasion de dire à l'enfant que cet excès de prudence qu'on lui demande, à lui petit enfant, est motivé par le comportement dangereux et illégal d'une partie des automobilistes. Si on ne lui le dit pas, il croira que ce comportement est normal, légal, et en conséquence il fera de même, plus tard, lorsqu'il sera conducteur: "rangez vous les enfants, dégagez de ma route, on ne vous a donc rien appris ! "

2-2 La manière

Sérieux. La rue n'est pas un jeu : ne pas adopter une approche ludique pour leur enseigner la sécurité.

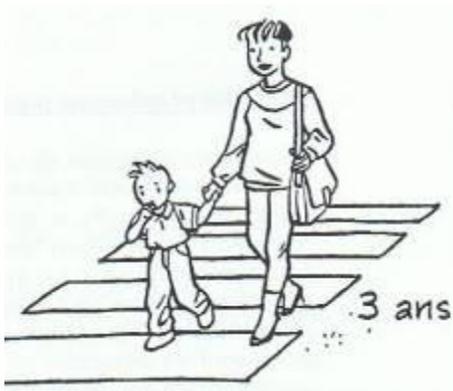
L'exemple. Parents, enseignants : montrez l'exemple lorsque vous accompagnez les enfants : profitez des déplacements en groupe ou "domicile-école", pour les entraîner à avoir un bon comportement (voir "points importants" ci-après).



← Ne pas se contenter de protéger l'enfant

mais expliquez-lui, éduquez-le





Laissez-les progressivement acquérir leur autonomie.



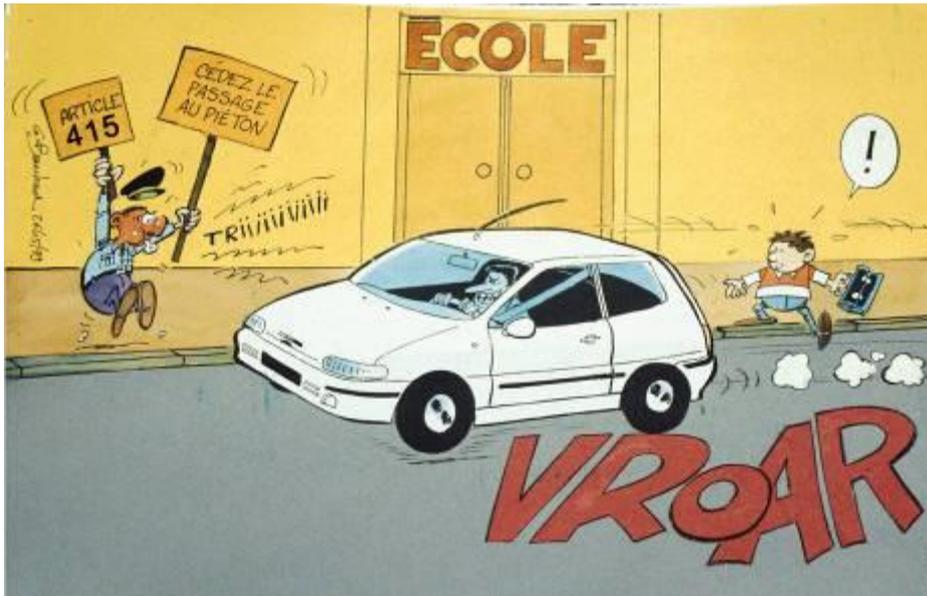
Ne pas se contenter de protéger la traversée, mais profitez pour les éduquer :
exigez que chaque enfant du groupe regarde constamment des deux cotés en traversant.



Et surtout, ne jamais montrer le mauvais exemple

Le passage-piétons. Ne dites jamais "passage protégé", il n'est pas du tout protégé ! Et ce ne sont pas les termes du code de la route. Près de cent piétons sont tués tous les ans sur des passages-piétons. En fait le seul but officiel d'un passage-piéton est d'interdire aux piétons de traverser ailleurs que sur le passage piéton: ils sont donc inadaptés aux petites rues, car on doit pouvoir y traverser partout. Enseignez aussi aux enfants à traverser dans les rues non équipées de passages-piétons.

La place du policier. Il n'est pas pédagogique, ni pour l'automobiliste, ni pour l'enfant, de placer le policier sur le passage-piéton : cela habitue les enfants à traverser sans vigilance et les automobilistes à s'arrêter seulement s'il y a un policier sur le passage-piétons. Par contre, si le policier est sur le trottoir, il peut siffler les automobilistes qui ne se sont pas arrêtés pour "cédez le passage aux piétons" (art.415.11 du code de la route), et il peut faire remarquer à un enfant une erreur commise en traversant.



2-3 La traversée de la rue : des idées fortes

Pour faire court : Lorsque le conducteur ne s'arrête pas pour laisser le piéton traverser c'est parce que le piéton laisse passer la voiture.

À l'amont et à l'aval de cette assertion à l'emporte pièce et apparemment provocante, plusieurs approches sont à considérer afin de démonter ce malentendu entre piéton et conducteur qui est responsable de tant de dangers et de drames.

L'impression. Il est hors de question, a contrario, d'en déduire, ni de conseiller aux piétons, dont les enfants, qu'il faille prendre le risque de s'avancer **DEVANT** la voiture qui approche, en escomptant qu'elle s'arrête, il faut seulement donner l'impression que l'on ne désire pas laisser passer la voiture, donner l'impression que l'on veut passer, donner l'impression que l'on attend que la voiture s'arrête afin que l'on puisse traverser : ce sont des messages que l'on envoie au conducteur.

La posture. Comment donner cette impression ? En ayant la posture naturelle de quelqu'un qui veut traverser, et qui, pour ce faire, attend que la voiture s'arrête. Cette posture naturelle c'est, par exemple, une jambe en avant comme dans un pas figé, le corps légèrement penché en avant et le regard vers la voiture, avec un ou deux coups d'œil rapide vers l'autre sens. Cela pourrait paraître compliqué, il n'en est rien : c'est une posture que le piéton prend spontanément lorsqu'il désire traverser et que le conducteur comprend instantanément. Inversement, s'il garde les pieds joints et semble attendre que la voiture passe, elle ne s'arrêtera pas et passera.



La posture : une jambe en avant et le regard vers la voiture.
 Cas d'un passage piéton



La posture : une jambe en avant et le regard vers la voiture.
 Cas d'une rue sans passage piéton

Interaction temporelle et spatiale. À ce point du raisonnement on pourrait être tenté de penser que plutôt que de se compliquer à ce point la vie, il serait tellement plus simple de laisser passer la voiture puis de traverser après. Malheureusement, derrière cette voiture il y a en général une autre qui est : (1- soit "proche" et l'on est ramené au problème précédent d'attendre qu'elle s'arrête, (2- soit "un peu loin" et l'enfant serait tenté de traverser sans attendre l'arrêt puisqu'il juge qu'il est dans la capacité temporelle et spatiale de le faire, mais alors deux dangers le guettent : tentation de courir et contrôle insuffisant de la voiture pouvant venir de droite., (3- soit "très loin" ou aucune voiture, dans les deux sens, et là bien sûr on traverse sans attendre mais sans précipitation dangereuse.

Ce que dit le code de la route. (plus de détails sont donnés en 2-5 ci-après)

Le décret du 12 novembre 2010 modifiant l'article R 415-11 du code de la route stipule : "Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire."

Le conducteur doit donc maintenant céder le passage au piéton s'engageant, c'est-à-dire en mouvement vers la chaussée, dans la zone englobant le bord du trottoir et le début de la chaussée. Il doit donc céder le passage au piéton avant même qu'il soit vraiment engagé, alors qu'avant le décret du 12 novembre 2010, il fallait qu'il fût "engagé".

Le code impose au conducteur de céder le passage aussi au piéton "manifestant clairement l'intention" de s'engager. Le piéton peut effectivement préférer ne pas s'engager avant l'arrêt du véhicule et attendre sur le bord du trottoir ou sur la chaussée à la limite des voitures en stationnement, pour une quelconque raison qui lui est propre, liée par exemple au trafic, à la configuration des lieux, voire à son manque d'habileté s'il s'agit d'une personne âgée ou d'un enfant. Il est à noter que le décret utilise le mot

"manifestant", qui est passif, lié à sa posture, à la perception qu'en a le conducteur, et non le mot "qui manifeste" qui serait actif, lié à un acte spécifique du piéton.

Le code ne précise, en aucune façon, que le piéton doit faire un signe ou un geste de la main, ce qui serait d'ailleurs très mauvais, et justement pas clair, car pouvant donner lieu à toutes sortes d'interprétations équivoques : le conducteur pourrait penser que le piéton lui fait signe de passer, ce pourrait être aussi un signe pour saluer un ami de l'autre côté de la rue, ou pour appeler un taxi ; en cas de non arrêt, cela se transformerait parfois en geste agressif.

Mais surtout, de tels signes de la main présenteraient de très graves inconvénients :

-- le conducteur pourrait justifier a posteriori, près des juges, le fait qu'il ne se soit pas arrêté et qu'il a tué le piéton en arguant que le piéton n'avait pas fait le signe de la main. Rajoutons à cela que dans le cas général, personne ne pourra témoigner du geste ou non du piéton, et que dans le cas où le piéton est mort, il ne sera même pas là pour l'affirmer.

-- certains piétons pourraient se prévaloir d'avoir fait "le" geste, pour s'engager imprudemment sans vérifier la distance du véhicule.

La manifestation claire d'intention ne doit donc pas être artificielle et parasite, mais elle doit être fonctionnelle et donc liée directement à la fonction de traverser et à l'attitude qu'un piéton prend automatiquement et obligatoirement pour entamer sa traversée, tant sur un passage piéton lorsqu'il y en a, que dans les petites rues où il ne faut pas de passage piéton. Cette manifestation que le conducteur doit détecter chez le piéton est de trois ordres :

1 – être visible, se montrer (pas être resté caché derrière les voitures stationnées s'il y en a), 2 – le regard vers le véhicule, 3 – la posture naturelle qui donne l'impression que l'on désire traverser et que l'on attend l'arrêt du véhicule, posture décrite précédemment.

La distance d'arrêt. Il est évident que pour que le conducteur puisse arrêter sa voiture quand il voit le piéton, il faut qu'il dispose d'une certaine distance, d'abord pour qu'il réagisse et commence à freiner (temps de réaction), puis pour que les freins agissent (distance de freinage), l'addition de ces deux temps constitue la distance d'arrêt. Ce sont des notions que les enfants comprennent très très bien dès le CM1 si on leur explique, mais qu'ils ne peuvent pas facilement deviner si on ne leur explique pas. Il faut donc expliquer à l'enfant que lorsqu'il s'est montré (un pas devant les voitures en stationnement) ou lorsqu'il s'est approché du bord du trottoir (s'il n'y a pas de voiture en stationnement), il ne peut s'attendre à ce que la voiture s'arrête que si elle est à la "distance d'arrêt". Comme les situations les plus fréquentes sont en agglomération, et que la vitesse y est limitée à 50 km/h, expliquer aux enfants que dans ce cas la distance nécessaire pour s'arrêter est de 30 m environ, c'est-à-dire concrètement la longueur d'une cour de récréation de taille moyenne, ou la longueur de six voitures en stationnement.

La voiture n'est pas un mobile indépendant. Les parents ont tellement souvent dit à l'enfant "Attention la voiture !" ou "regarde ce que t'as fait : tu as obligé la voiture à s'arrêter !" et on leur a tellement souvent enseigné que "tu traverses quand il n'y a pas de voiture", qu'il a tout inversé et occulté. Il a inversé la priorité en se pénétrant de l'idée que c'est le piéton qui doit laisser passer les voitures alors que légalement c'est le contraire. Il a occulté le point essentiel que la voiture peut s'arrêter ou modifier sa trajectoire et il se comporte comme s'il pensait que la voiture est un mobile lancé à une vitesse donnée avec une trajectoire donnée sans modification possible de vitesse, comme un ballon ou une balle de fusil. Il convient donc de lui rappeler le truisme que "dans la voiture il y a un conducteur" et que la voiture est muni de freins, que le conducteur peut freiner. Au-delà de ce premier déni inconsciemment ressenti, il existe aussi l'idée que lui, petit enfant, ne se considère pas le droit de "gêner" la progression des véhicules car ils sont du domaine des adultes. Il convient donc de bien lui expliquer que le conducteur est tout disposé à s'arrêter pour le laisser traverser, qu'il ne lui reprochera pas de l'avoir "gêné". Si on continue à lui dire qu'il doit laisser passer les voitures, qu'il ne traverse que quand il n'y a pas de voiture, il ne respectera pas le droit des enfants et les piétons lorsqu'il sera à son tour conducteur : "on ne vous a donc pas appris qu'il fallait laisser passer les voitures !" On restera dans l'ornière qui de génération en génération a formaté les automobilistes français.

À ce point du raisonnement on pourrait être tenté de penser que c'est tellement moins dangereux de demander un excès de prudence aux enfants, de continuer à leur dire "Tu traverses lorsqu'il n'y a aucune voiture", "Tu attends que la voiture passe", "Tu ne gêne pas les voitures". Un tel raisonnement serait être dans le déni de la réalité qu'il y a presque toujours des voitures, et que l'enfant se précipitera dangereusement en courant pour traverser quand il percevra, bien ou mal, qu'il y a un petit créneau.

Le "Merci". Faut-il conseiller aux enfants de dire merci (geste de la main ou de la tête) quand un conducteur les laisse traverser ? C'est nécessaire d'apprendre la politesse aux enfants, il y a de nombreuses situations où l'on a l'occasion d'enseigner aux enfants de dire "bonjour" ou "merci", mais pas ici, pas dans le cas de la traversée de la rue, car si on demande à l'enfant de dire merci, on le trompe, car c'est faire entrer dans sa tête que le conducteur lui a fait une faveur en le laissant traverser, or c'est une obligation. Une telle démarche (lui demander de dire merci) aura pour conséquence que 10 ans plus tard, lorsqu'il sera conducteur, il continuera à penser qu'il a le choix de laisser ou non traverser le piéton, nous continuerons à être dans l'ornière dans laquelle nous sommes en France, car il n'en est rien ailleurs : dans les autres pays où le piéton est respecté quand il traverse (Suisse, États-Unis, etc.), aucun piéton ne dit merci, et pourtant ce sont des pays où la politesse est profondément ancrée. Les deux choses sont liées : pas merci = respect du piéton.

Par contre, le piéton ne doit pas pour autant être arrogant ou indifférent vis-à-vis du conducteur qui le laisse traverser : ne pas traîner (mais sans courir), donner l'impression qu'il se hâte un peu, jeter un regard avenant au conducteur, sans animosité. Compliqué tout cela ? Non, en fait c'est un comportement naturel.

Le passage piéton. Deux choses à éviter :

-- ne jamais dire "passage protégé"

-- ne jamais dire "ne traverse que sur les passages piétons"

Les deux affirmations ci-dessus font croire aux enfants que le passage piéton possède des vertus sécuritaires qu'il n'a aucunement, et de ce fait affaiblissent dangereusement sa vigilance. Si l'on veut être précis, disons ce que la loi explicite : "lorsque la rue est pourvue de passages piétons tu es tenu de les emprunter".

2-4 Les points importants à leur enseigner

Avant de traverser la rue, se montrer.

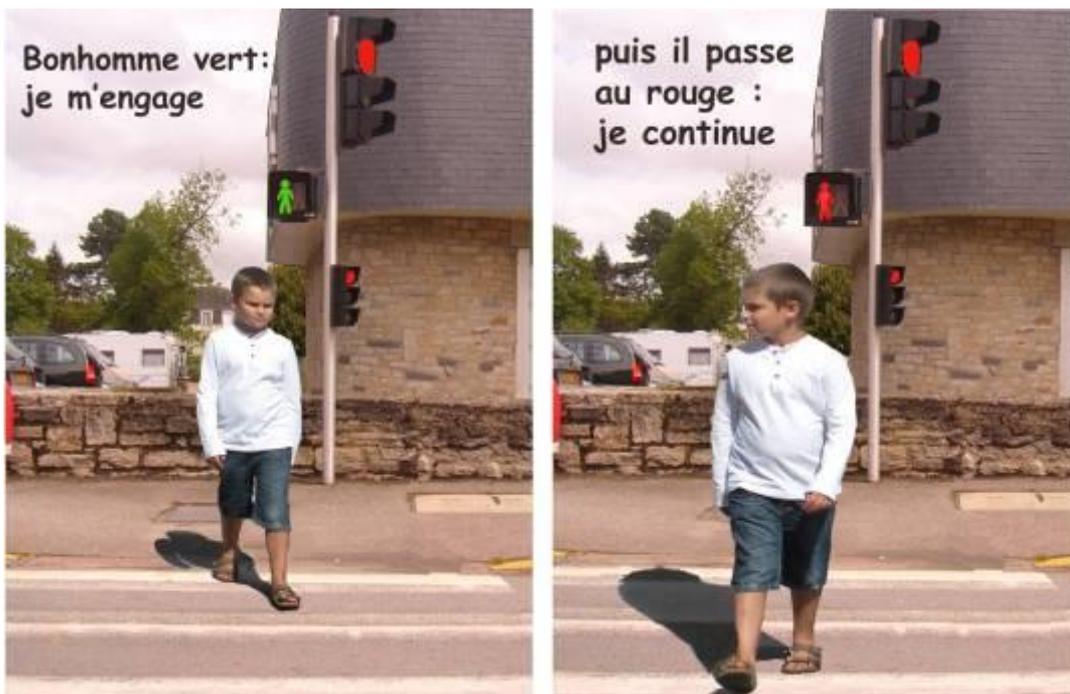
Si aucune voiture n'est très proche (30 m en ville), faire un pas devant les voitures en stationnement, pour se montrer, s'arrêter un moment, puis ne continuer à traverser que si la voiture s'arrête vraiment ou s'il n'y a aucune voiture. La traversée de la rue est régie par le nouveau décret (12 novembre 2010) reproduit et analysé un peu plus loin en **2-6**



Ne pas s'élancer en courant, pour traverser. Mais ne pas traîner non plus : traverser d'un pas alerte, et en regardant constamment des deux cotés, pour surveiller les voitures.



La figurine piéton verte ou rouge. Lorsque la figurine passe au vert : rester méfiant et attendre que les voitures s'arrêtent vraiment, avant de s'engager. Lorsque la figurine passe au rouge si l'on est déjà engagé, savoir qu'on a légalement le droit de continuer, et que l'on dispose de plus de six secondes avant que le feu passe au vert pour les voitures.



Ni appel ni signe. Entraîner l'enfant à ne jamais traverser la rue pour rejoindre un de ses parents : c'est le parent qui traverse, sans aucun signe préalable, car il pourrait être mal interprété par l'enfant.

Être visible. Porter des vêtements voyants, et si possible jaunes ou blancs l'hiver, accompagnés de réflecteurs rétro réfléchissants suspendus ou de rubans rétro réfléchissant cousus.

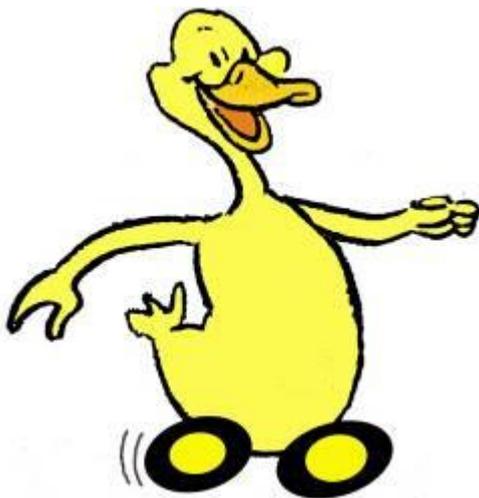


L'alcool. L'enfant grandit vite, il observe et se forge une opinion plus ou moins définitive par les idées reçues qu'il entend et par les habitudes ou traditions comportementales qu'il constate.

Il importe donc dès le plus jeune âge de lui dire que même à faible dose (sans être ivre), l'alcool est dangereux pour la conduite : euphorie, diminution des réflexes, allongement du temps de réaction, endormissement précoce. Leur rappeler que le vin et la bière sont des boissons alcoolisées

La distance de freinage, le temps de réaction.

Ce sont des notions qu'il est indispensable d'expliquer à l'enfant même très jeune, sinon il croit que la voiture peut s'arrêter instantanément. La compréhension de ces notions lui permet de comprendre pourquoi il faut se montrer pour traverser.



Temps de réaction

Pendant une seconde, je roule 14 mètres et je n'ai pas encore commencé à freiner



Distance de freinage

Puis je freine 13 mètres

TOTAL : Distance d'arrêt : $14 + 13 = 27$ m

(Calcul fait pour la ville, pour une vitesse de 50 km/h)

2-5 Analyse des nouvelles obligations des conducteurs envers les piétons traversant la rue.

(Décret du 12 novembre 2010)

Pour bien expliquer aux enfants comment traverser la rue, il est indispensable de connaître les textes qui régissent cette traversée, le nouveau décret du 12 novembre 2010 impose de nouvelles règles aux conducteurs.

Le décret du 12 novembre 2010 a modifié le code de la route sur quelques points qui régissent les règles que doit observer le conducteur à l'égard du piéton qui désire traverser la chaussée.

L'article R 415-11 modifié du code de la route stipule : "*Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire.*"

Antérieurement, le conducteur devait céder le passage au piéton "engagé". La plupart des piétons hésitaient à s'engager car ils n'étaient pas certains que le véhicule s'arrête. Cette situation constituait une gêne pour le piéton qui n'osait pas s'engager, et constituait un grand danger pour le piéton qui osait s'engager. On comprend facilement qu'une telle situation n'était pas acceptable.

La première modification apportée par le décret a consisté à remplacer "piéton engagé" par "piéton s'engageant". Le conducteur doit donc maintenant céder le passage au piéton s'engageant, c'est-à-dire en mouvement vers la chaussée, dans la zone englobant le bord du trottoir et le début de la chaussée. Il doit donc céder le passage au piéton avant même qu'il soit vraiment engagé.

De son côté, le piéton ne doit pas s'engager n'importe quand puisque l'article R.412-37 du code n'a pas été modifié et stipule toujours, comme antérieurement, que pour traverser, les piétons doivent tenir compte de la distance des véhicules. On comprendra aisément que cette distance doit être suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule lorsque le conducteur décide de freiner au moment où il voit le piéton s'engager. Cette distance d'arrêt, en ville, est inférieure à 30 mètres dans les rues limitées à 50 km/h et d'environ 15 mètres dans les zones 30. Si notre piéton "s'engageant" a mal évalué cette distance, il lui est toujours possible de s'arrêter dans le premier mètre de chaussée puisqu'il est "s'engageant" et non "engagé". En ce qui concerne les voies de rase campagne, s'assurer que l'éloignement du véhicule est de plusieurs centaines de mètres.



Piétons s'engageant : noter qu'à cette distance la voiture peut s'arrêter et que néanmoins si elle ne le fait pas, les piétons peuvent encore s'arrêter.

La deuxième modification impose au conducteur de céder le passage aussi au piéton "manifestant clairement l'intention" de s'engager. Le piéton peut effectivement préférer ne pas s'engager avant l'arrêt du véhicule et attendre sur le bord du trottoir ou sur la chaussée à la limite des voitures en stationnement, pour une quelconque raison qui lui est propre, liée par exemple au trafic, à la configuration des lieux, voire à son manque d'habileté s'il s'agit d'une personne âgée ou d'un enfant. Il est à noter que le décret utilise le mot "manifestant", qui est passif, lié à sa posture, à la perception qu'en a le conducteur, et non le mot "qui manifeste" qui serait actif, lié à un acte spécifique du piéton.

Le décret ne précise, en aucune façon, que le piéton doive faire un signe ou un geste de la main, ce qui serait d'ailleurs très mauvais, et justement pas clair, car pouvant donner lieu à toutes sortes d'interprétations équivoques : le conducteur pourrait penser que le piéton lui fait signe de passer, ce pourrait être aussi un signe pour saluer un ami de l'autre côté de la rue, ou pour appeler un taxi ; en cas de non arrêt, cela se transformerait parfois en geste agressif. De toute façon, les ados et préados n'accepteraient jamais de faire un quelconque signe : ils abhorrent ce genre de singularité, l'opération "Pouce je passe", dans les années 70, l'a montré.

Mais surtout, de tels signes de la main présenteraient de très graves inconvénients :

-- le conducteur pourrait justifier a posteriori, près des juges, le fait qu'il ne se soit pas arrêté et qu'il a tué le piéton en arguant que le piéton n'avait pas fait le signe de la main. Rajoutons à cela que dans le cas général, personne ne pourra témoigner du geste ou non du piéton, et que dans le cas où le piéton est mort, il ne sera même pas là pour l'affirmer.

-- certains piétons pourraient se prévaloir d'avoir fait "le" geste, pour s'engager imprudemment sans vérifier la distance du véhicule.

La manifestation claire d'intention ne doit donc pas être artificielle et parasite, mais elle doit être fonctionnelle et donc liée directement à la fonction de traverser et à l'attitude qu'un piéton prend automatiquement et obligatoirement pour entamer sa traversée, tant sur un passage piéton lorsqu'il y en a, que dans les petites rues où il ne faut pas de passage piéton. Cette manifestation que le conducteur doit détecter chez le piéton est de trois ordres :

1 – être visible, se montrer (pas resté caché derrière les voitures stationnées), 2 – le regard vers le véhicule, 3 – la posture naturelle qui donne l'impression que l'on désire traverser et que l'on attend l'arrêt du véhicule (ne faire aucun signe).



Photo d'un piéton manifestant clairement son intention de s'engager : 1 - se montrer, 2 - regarder la voiture, 3- avoir la posture (ne faire aucun signe), 4 - attendre l'arrêt

La troisième modification apportée par le décret est le terme "au besoin en s'arrêtant", dans la phrase "Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant ou manifestant clairement son intention de le faire." Ce besoin est en fait généré par la distance et le comportement du piéton s'apprêtant à traverser : si le véhicule que l'on conduit est assez loin du piéton (beaucoup plus que les 30 mètres de la distance d'arrêt) et si le piéton a jugé qu'il était assez habile pour continuer sa traversée, un bon ralentissement, par exemple à 20 km/h suffira pour lui céder le passage. A contrario, si le piéton est plus

proche et plus craintif et attend pour continuer sa traversée, il est évident que l'arrêt du véhicule est nécessaire pour que le conducteur puisse remplir son obligation de céder le passage.

Ce qui n'est pas modifié : la présence ou non de passage piéton. RIEN n'est changé sur le sujet du passage piéton : l'article R.412-37 n'a subi aucune modification : il stipulait et stipule encore que les piétons " sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention". Dans les faits, et en simplifiant, il y a globalement deux sortes de rues : les voies artérielles et les voies de desserte. En clair cela signifie que dans les voies artérielles on met des passages piétons pour canaliser les traversées des piétons à certains endroits afin de faciliter la circulation des voitures car elles sont nombreuses, et qu'a contrario dans les voies de dessertes on ne met pas de passage piéton afin de faciliter la circulation des piétons car il y a peu de voitures et la vie locale y est prépondérante. Dans ces petites rues, les piétons doivent naturellement pouvoir traverser à l'endroit qu'ils choisissent, par exemple pour aller de la boulangerie située d'un côté de la rue, à la boucherie située de l'autre côté, ou dans une rue de lotissement pour que les enfants puissent se rendre chez leurs copains en face.

En ce qui concerne l'interaction entre piéton et conducteurs dans ces rues sans passage piéton, les règles sont les mêmes que dans les rues avec passages piétons :

- pour le piéton "s'engageant" : ne s'engager que si la voiture est un peu loin (30 m en ville)
- pour le piéton "manifestant son intention" : 1 - être visible (pas caché derrière les voitures en stationnement), 2 - regarder le véhicule, 3 - avoir la posture naturelle qui donne l'impression que l'on désire traverser et que l'on attend l'arrêt du véhicule (ne faire aucun signe).



Rue sans passage piéton : piéton s'engageant. Dans les petites rues il ne faut pas de passage piéton, car la vie locale est prépondérante par rapport à la circulation



*Rue sans passage piéton : piéton manifestant clairement son intention de s'engager :
1 - se montrer, 2 - regarder la voiture, 3 - avoir la posture (ne faire aucun signe),
4 - attendre l'arrêt
Dans les petites rues il ne faut pas de passage piéton, car la vie locale est prépondérante
par rapport à la circulation.*

Chapitre 3 - Une voirie sécuritaire

Les enseignants et les parents d'élèves sont quotidiennement confrontés aux dangers que courent les enfants sur le chemin de l'école, ils sont donc amenés à solliciter les municipalités pour améliorer la sécurité de la voirie. Il importe donc de leur fournir une connaissance leur permettant de demander ce qui pourra effectivement apporter une meilleure sécurité et de refuser ce qui n'aurait d'autre but que de calmer leur demande.

3-1 Les deux 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, par exemple 20 dans les petites rues.
- assurer la visibilité entre les véhicules et les enfants-piétons sur le trottoir, qui pourraient traverser brutalement

3-2 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 car les chemins de l'école sont partout.



3-3 Une voirie sécuritaire - suite : 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. 415-11 du code de la route impose à l'automobiliste de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire. Le passage piéton ne bénéficie qu'à l'automobiliste, car si un passage est marqué, il instaure ipso facto une interdiction pour le piéton : il lui devient interdit de traverser dans une zone de 50 mètres de chaque côté du passage piéton.

Physiquement, contrairement à une passerelle dénivelée, le passage piéton ne protège aucunement les piétons : près d'une centaine de 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 ou petite, 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. Sur la photo ci-contre, pour aller du parking à l'immeuble, dans cette petite voie, personne ne fait le détour, il y a plus de 100 000 cas de petites rues de ce genre, ainsi piégées, et pour chacune, une centaine d'infractions journalière : 10 000 000 d'infractions par jour.



On ne doit pas imposer ce qui ne peut pas être respecté : ce serait l'école de l'infraction : cinq ans plus tard, quand ils conduiront, ils considéreront qu'ils ont de bonnes raisons de ne pas respecter la loi, par exemple les limitations de vitesse : c'est ce que les experts dénomment "l'observance conditionnelle".

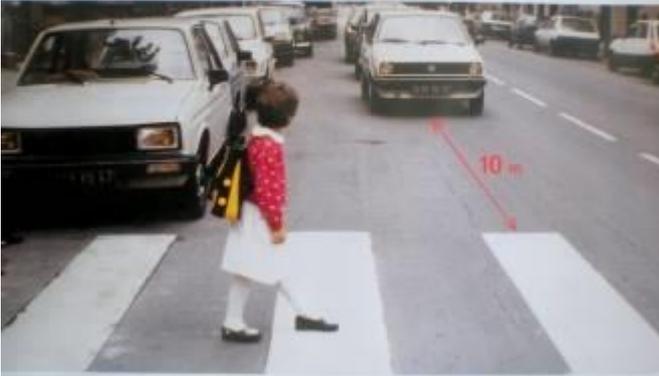
Seulement dans les rues à fort trafic, le passage piéton se justifie. Une des caractéristiques pour reconnaître une rue "à fort trafic" est la présence de feux aux carrefours (on les nomme aussi artères ou voies artérielles).

Le danger suivant existe aux carrefours à feux : la voiture qui a le feu vert et qui tourne dans l'autre rue, à gauche ou à droite, fait le forcing pour passer malgré la présence de piétons qui, sur le passage piéton de cette autre rue, traversent légalement (pictogramme vert) : le conducteur doit les laisser traverser ; un moyen pour éviter ce forcing est de laisser à cette voiture la place pour s'arrêter avant ce passage piéton, donc d'éloigner le passage piéton de 6 à 10 m du carrefour : 6 m si la chaussée entre bordures et les trottoirs ne sont pas très larges (respectivement 9 m et 2 m), et jusqu'à 10 m s'ils sont plus larges (respectivement 15m et 4 m), dans ce dernier cas large, l'idéal est de placer un "feu de sortie de carrefour".

Mais dans ces rues à fort trafic, le passage piéton n'est bénéfique sur le plan de la sécurité que s'il correspond à une de ces deux conditions : être placé à un carrefour à feux ou être muni en son centre d'un refuge. Tout autre passage piéton sur ces rues à fort trafic est dangereux car l'enfant doit d'une part contrôler en même temps les deux sens de circulation, d'autre part veiller à l'éventualité d'une voiture ou moto qui doublerait la première voiture arrêtée, et tout ceci à vitesse forte.

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

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



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

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

Cette affiche extraite d'une campagne de sécurité routière du Bas-Rhin de 1990 résume l'interaction qu'il doit y avoir entre l'enfant qui désire traverser et l'automobiliste et montre les avantages sécuritaires d'un arrêt de la voiture assez éloigné du passage piéton :

- bonne visibilité entre le piéton et une voiture qui chercherait à doubler celle qui est arrêtée.
- moindre crainte de Camille car la voiture ne risque pas inopinément de redémarrer tout près d'elle pendant qu'elle traverse.

Beaucoup de pays marquent une large ligne blanche à 5 m avant le passage piéton, soit pour les passages piétons associés à un feu tricolore (la majorité des pays du monde), soit aussi pour les passages piétons en section courante (ailleurs qu'aux carrefours à feux). En France, on ne le fait pas ... encore.



Bratislava
(Slovaquie) :



Prague (Tchéquie) : en section courante



Lausanne (Suisse)

3-4 Une voirie sécuritaire - suite : Le refuge central.

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

Le refuge a de nombreuses vertus : il empêche de doubler la voiture qui s'arrête pour laisser passer un piéton, il réduit globalement les vitesses et surtout permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité.



Ici, Camille est en danger



Là, les piétons peuvent s'arrêter au milieu et y sont protégés

Mais le refuge est dangereux pour les cyclistes si certaines conditions ne sont pas remplies :

--- Dans les rues où les véhicules roulent assez vite (exemple en entrée d'agglomération ou sur une artère) : un véhicule qui arrive derrière le cycliste doit pouvoir le doubler sans danger, sans le raser de trop : il faut donc que de chaque côté du refuge il reste au moins 4,25 m de chaussée. C'est possible si la rue (entre bordures) fait au moins 10 mètres ($2 \times 4,25 \text{ m} + 1,50 \text{ m}$), c'est à dire à peu près partout, à condition bien sûr de supprimer, s'il le faut, le stationnement d'un ou des deux côtés 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 des voitures est très faible : dans le centre des villes en général, d'une part il y a moins de poids lourds et les voitures roulent à des vitesses voisines de celles des cyclistes, ils n'ont donc pas besoin de doubler le cycliste : on peut donc mettre un refuge si la largeur de la rue est 7,50 m (voie de 3 m et refuge de 1,50 m).

--- Entre ces deux solutions extrêmes c'est dangereux de laisser des largeurs de chaussée entre 3m et 4,25 m car les voitures raseraient les cyclistes de façon dangereuse en essayant de les doubler.

3-5 Une voirie sécuritaire - suite : 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 piéton 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.



L'avancée peut être avant un passage piéton, si la rue est pourvue de passages piétons (ci-dessus), ou tous les 20 ou 30 m dans les petites rues sans passages piétons (ci-dessous). L'avancée de trottoir permet une bonne visibilité entre le conducteur et le piéton.



3-6 Une voirie sécuritaire - suite : Bac à fleurs, arbustes, parterres fleuris.

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 toute façon de planter des arbres, qui en plus ont l'avantage de ne pas "manger" de largeur de trottoir si précieuse aux piétons.



←

On ne voit Antoine (9 ans) qu'au dernier moment, sa sécurité ne repose que sur lui : s'il eut été plus petit et non habillé de blanc, on ne le distinguerait pas avant qu'il soit sur la chaussée : on expose sa vie au hasard.

→
Ici, en virage, c'est la guillotine.
Les gauras étaient vraisemblablement considérées comme des "petites fleurs" par celui qui les a plantées, mais elles ont grandi.



← Même en section courante, aux endroits autres que les passages piétons, la végétation près du bord est criminelle car ce rideau n'est JAMAIS étanche et des passages se forment et s'utilisent à maints endroits.

3-6 Une voirie sécuritaire - suite : Le ralentisseur et autres surélévations.

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, il faut commencer par prendre des mesures pour réduire le trafic, plutôt que de se priver de ralentisseur (réduction du nombre de voies, de la largeur, chicanes, institution d'une zone 30, incitation à passer ailleurs).

Il existe deux sortes de ralentisseurs : le ralentisseur circulaire (dos d'âne) et le ralentisseur trapézoïdal.



Ralentisseur circulaire dit "dos d'âne"

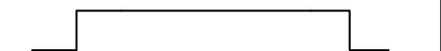
Longueur 4 m
Hauteur 10 cm



Ralentisseur trapézoïdal

Longueur du plateau supérieur : 2,50 à 4 m
Hauteur : 10 cm
Rampe : 7 à 10 %, si possible en pavé.

(Dans la photo ci-jointe, la pente de la rampe n'est pas assez forte)



Quelle est la place idéale du ralentisseur par rapport au passage piéton ?

L'observation montre que le conducteur, qui approche à 50 km/h, ne finit son ralentissement à 30 km/h qu'à l'endroit précis du ralentisseur. De ce fait, l'enfant qui attend pour s'engager, voyant arriver la voiture à 50 km/h à 25 m, n'osera pas s'engager car la voiture va trop vite, et lorsque la voiture sera à 30 km/h au point du ralentisseur supportant le passage piéton, il n'osera pas non plus s'engager car la voiture sera trop près de lui. En d'autres termes, "50 km/h à 25m" ou "30 km/h à 0m" sont deux situations dont aucune ne lui permet de s'engager. Il convient donc de DISSOCIER le point de ralentissement et le passage piéton en plaçant le ralentisseur à 25 m afin d'être dans la situation "30 km/h à 25m" : là, l'enfant voyant que la voiture a ralenti de loin, osera commencer son engagement (un pas), et de ce fait la voiture s'arrêtera permettant à l'enfant de poursuivre sa traverser. La bonne place pour un ralentisseur est donc à 25 m avant le passage piéton, de chaque côté. Dans ce cas, les ralentisseurs utilisés seront des ralentisseurs circulaires.

Plateau surélevé.

Au cas où le ralentisseur n'est pas réglementairement admis (trafic de plus de 3000 v/j ou passage de bus) il est possible de constituer des plateaux surélevés. Ils sont plus longs que les ralentisseurs (de 10 m à 30 m, voire plus) : ils sont autorisés pratiquement partout en agglomération. Hauteur : 10 à 15 cm, pente des rampes de 5 à 10 %.



Plateau surélevé : il est recommandé de constituer les rampes ou le plateau en pavé, afin de bien le visualiser. Ne pas marquer de passage piéton sur un plateau, sauf exceptionnellement s'il se situe sur une voie très circulée.



Noter, pour le plateau ci-dessus, une particularité : il se situe à un carrefour avec une petite rue.

Coussin.



Coussin. Il est recommandé d'en placer **deux**, afin d'éviter la tentation de l'éviter en roulant à gauche. Comme les ralentisseurs, le bon emplacement d'une couple de coussins est environ 25 m avant le passage piéton, d'un côté ou des deux côtés.



Dans le sens le plus défavorable (sens entrée en ville) deux coussins ont été placés à 25 m du passage piéton afin de faire ralentir à 30 km/h à une distance où le piéton peut oser s'engager. Ces coussins sont en matériau plastique, ils sont préfabriqués et éventuellement "enlevables", ce qui présente l'avantage de pouvoir emporter la décision de les mettre.

3-7 Une voirie sécuritaire - suite : 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, comme on le voit dans la partie droite sur la photo ci-dessous. Si néanmoins c'est interdit, il est impératif de disposer sur les trottoirs des bornes, plots, potelets afin d'empêcher l'accès.



Le meilleur système est celui présenté ci-contre : des COURTES barrières ou des potelets, car ils ne diminuent pas la largeur du trottoir ... et ...



... et pour croiser d'autres piétons, on utilise couramment la partie contre la chaussée



... En l'absence de protection, les trottoirs sont automatiquement envahis par les voitures, et les piétons doivent marcher sur la chaussée.



On peut critiquer la présence de potelets ou autres, mais ce sont les potelets ou les voitures, il faut choisir.

3-8 Une voirie sécuritaire - suite : Zones 30 et les zones de rencontre

Il est souhaitable d'instaurer des zones 30 dans toutes les zones scolaires. Cela induit une conduite apaisée : moins de vitesse, moins de bruit, meilleur aspect paysager. Il n'y a aucun inconvénient lié 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.).



Il est possible d'instaurer des Zones de rencontre (panneau bleu ci-dessus) dans les rues qui ne sont pas trop circulées : ce sont des zones dans lesquelles les piétons ne sont pas obligés de marcher sur le trottoir mais ont le droit de marcher sur la chaussée et les véhicules doivent attendre derrière et de toute façon ne doivent pas dépasser la vitesse de 20 km/h.

3-9 Une voirie sécuritaire - suite : Barrières.

Elles sont en général trop hautes et trop denses (croisillons avec grillage ou barreau verticaux)
Dans ce cas elles présentent trois inconvénients dangereux :

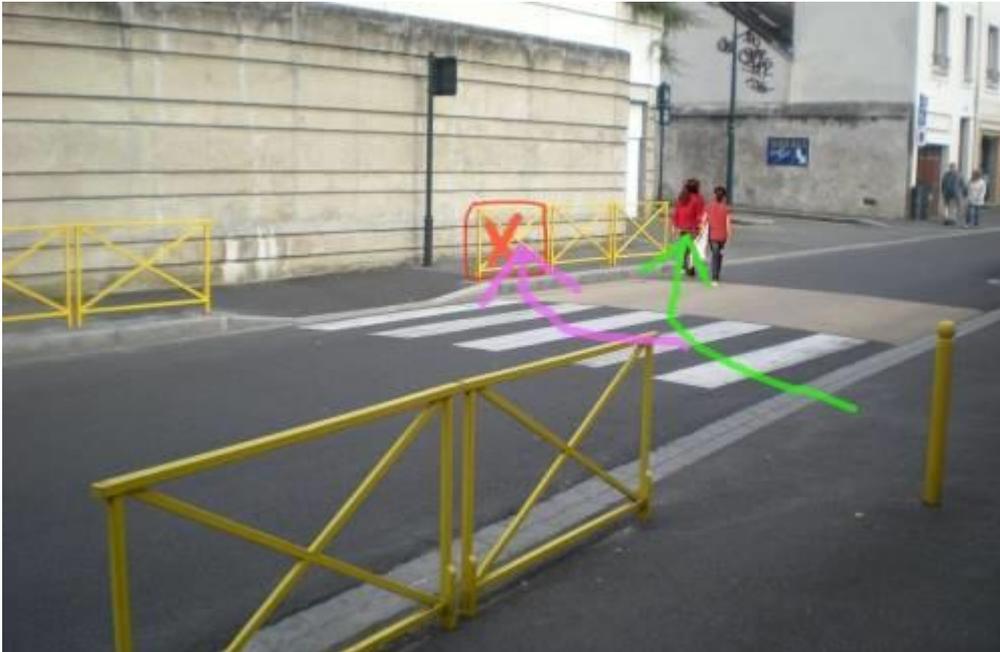
1 – Cela incite les automobilistes à la vitesse

2 – Vues en profil, de loin, de telles barrières masquent un enfant à la vue d'un automobiliste imprudent : sur la photo ci-dessous il est visible que la moitié basse de l'adulte n'est pas vue : un enfant de 4 ans (80 cm) s'approchant pour traverser ne sera pas vu par l'automobiliste (un enfant de 4 ans a été tué ici dans ces conditions le 19 mai 2011)



3 - Un piéton qui se serait trouvé sur la chaussée ne peut pas facilement réintégrer le trottoir. Ne pas sous estimer le fait que la barrière longue et continue incite l'automobiliste à la vitesse du fait de l'appartenance exclusive qui lui est donnée. Le but des barrières doit être de dissuader, mais non d'empêcher à tout prix de traverser. Choisir une hauteur ne dépassant pas 65-70 cm et ayant un bareaudage horizontal.





. Ne pas abuser des barrières aux abords des passages piétons, sinon les piétons passent devant, les piétons n'aiment pas faire des angles droits. Si la partie barrée en rouge n'avait pas été mise, les piétons n'auraient pas coupé (parcours vert) et auraient mieux respecté le passage piéton en suivant la flèche mauve.

3-9 Une voirie sécuritaire - suite : 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 surtout pour les enfants : véhicules qui rasant, portières qui s'ouvrent, camions qui tournent à droite sans voir l'enfant tout proche du camion. La bande cyclable convient seulement dans les petites rues.

→ La piste cyclable est plus sécurisante. Il est possible de réaliser une piste cyclable sur le trottoir s'il est assez large (3,50 m par exemple) et à condition de bien visualiser la séparation, mais le mieux du mieux est la piste "sandwich" ou piste intercalée entre le trottoir et les voitures en stationnement : bien sûr cela réduit un peu la largeur de circulation pour les voitures.

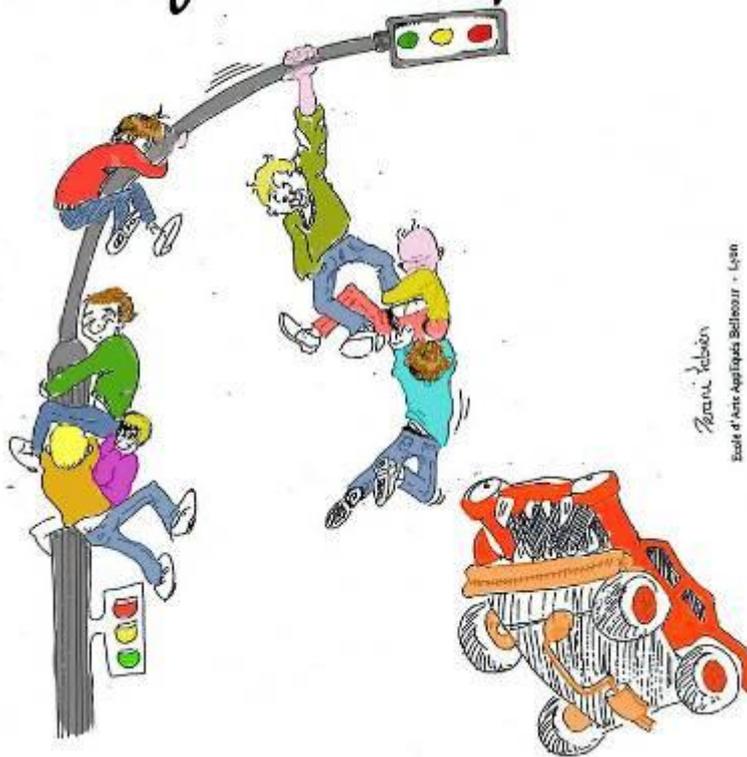
Voir la fiche 7 ci-après pour plus de détails

3-10 Une voirie sécuritaire - suite : les 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.

→ Ne pas demander ni accepter les clignotants, les flashes, les panneaux dynamiques avec "petit bonhomme qui bouge", car cela accrédite l'idée qu'ailleurs on peut "ne pas faire attention", or les accidents se passent en général loin de l'école. En plus, ils sont chers et le maire qui aura placé cela pour apaiser les parents et les enseignants, ne consacrer plus d'autre crédit pour des aménagements vraiment efficaces : ralentisseur, plateau, refuge central sur passage piéton.

les enfants sont partout !



Arnaud Febvion
Ecole d'arts Appliqués Bellecour - Lyon

Chapitre 4 – L'aménagement de sorties d'écoles

Quelques exemples

Répetons-le : les enfants sont partout. La grande majorité des accidents d'enfants (hors véhicule) se produisent sur le chemin de l'école, et très souvent devant chez eux : les accidents devant la sortie de l'école ne constituent qu'un très faible pourcentage. C'est donc l'ensemble du quartier scolaire (300 m autour de l'école) qu'il faut sécuriser, la sortie de l'école en fait partie.

La barrière sur le trottoir devant l'école. C'est devant la porte de sortie de l'école que la barrière trouve sa justification, afin de casser l'élan des enfants, et non pas avant et après la porte, or souvent on voit le contraire, et cela présente deux inconvénients : on ne casse pas l'élan des enfants, et la barrière amont, vue en perspective masque les enfants qui s'approchent.



Ci-dessus : barrière cassant bien l'élan, juste devant la porte de sortie et pas plus



Barrière ayant le défaut de ne pas casser l'élan des enfants : il n'y a pas d'obstacle devant le portail de sortie: ils peuvent arriver directement sur la chaussée en courant.



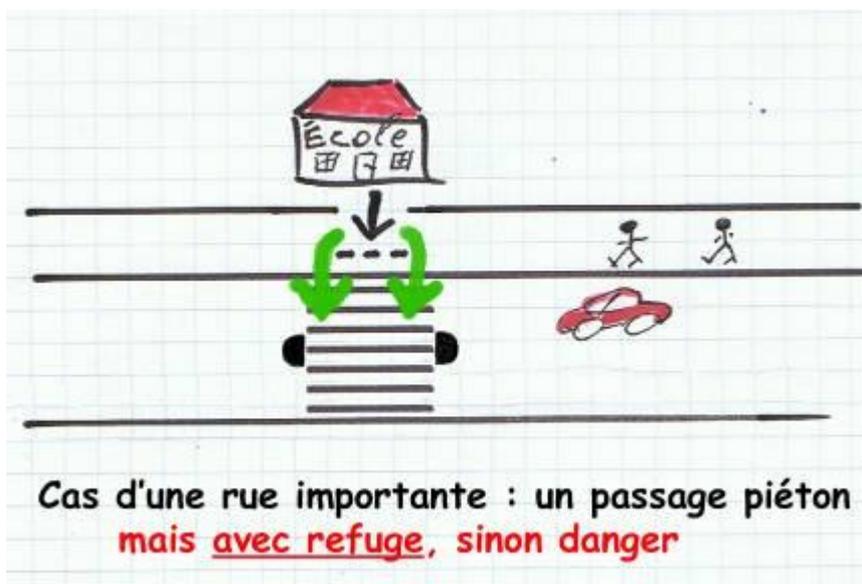
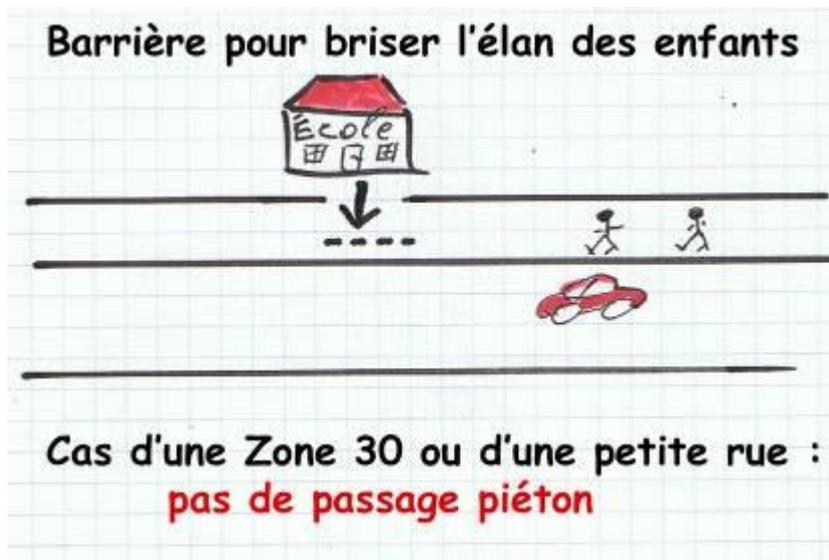
Ces barrières, vue de loin en profil, ont le défaut de masquer les enfants car :

- elles sont longues,*
- disposées en amont*
- de forme trop "remplies", trop "masquantes".*

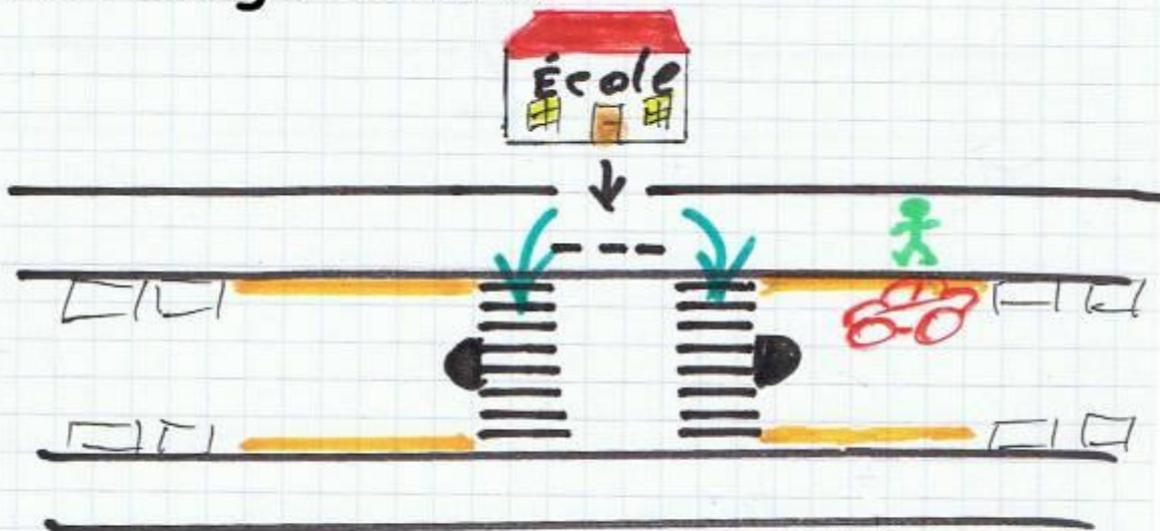
Des barrières tubulaires horizontales masqueraient moins que les barrières croisillons ou à bareaudage vertical. (photo suivante)



Des barrières tubulaires horizontales masquent moins les enfants lorsque les conducteurs les voient de loin en perspective. On leur attribue parfois le défaut de servir de support pour les acrobaties des enfants : c'est moins dangereux que de cacher la visibilité.

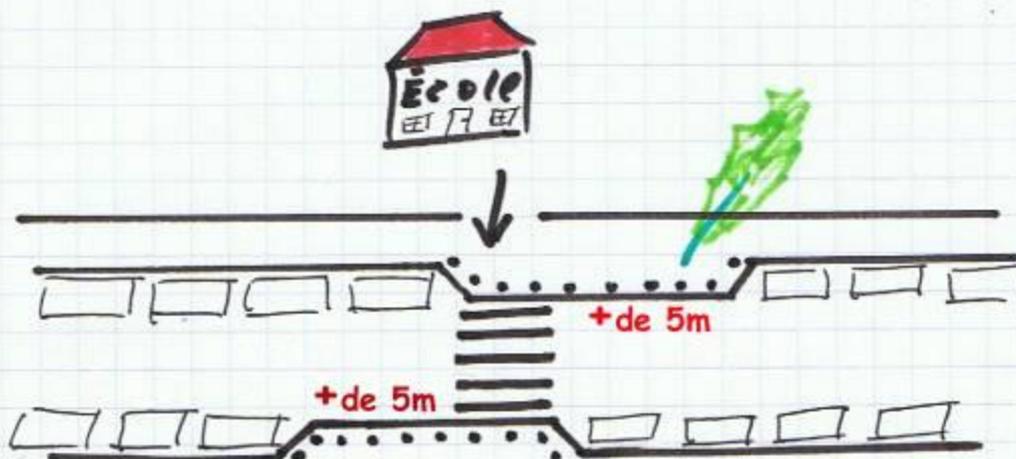


Le refuge central



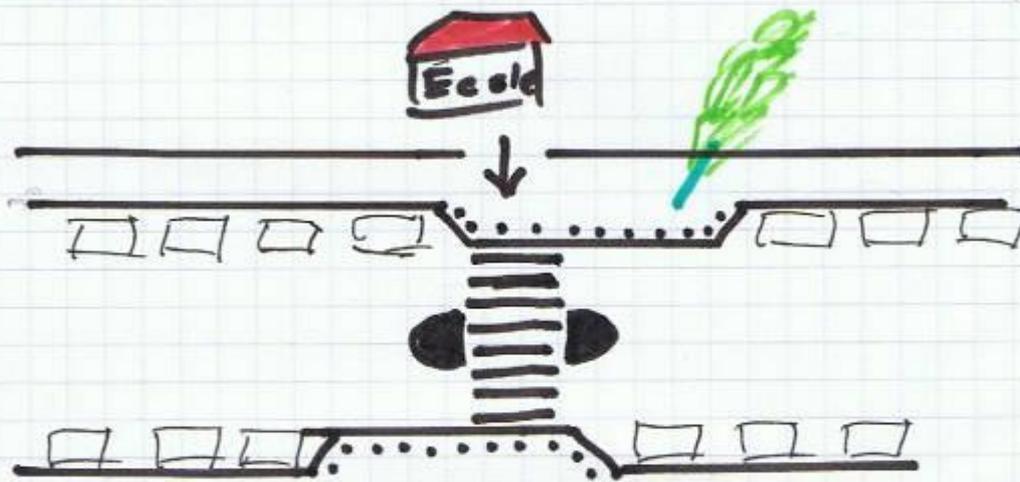
- Interdiction de stationnement (lignes jaunes) afin de disposer d'assez de largeur pour réaliser le refuge
- **Le refuge a trois vertus** : il permet au piéton de traverser en deux temps, il empêche un véhicule de doubler celui qui s'est arrêté pour laisser passer le piéton, il empêche un véhicule de doubler celui qui roule lentement, donc il réduit la vitesse.

L'avancée de trottoir



Permet la visibilité "conducteur-piéton"

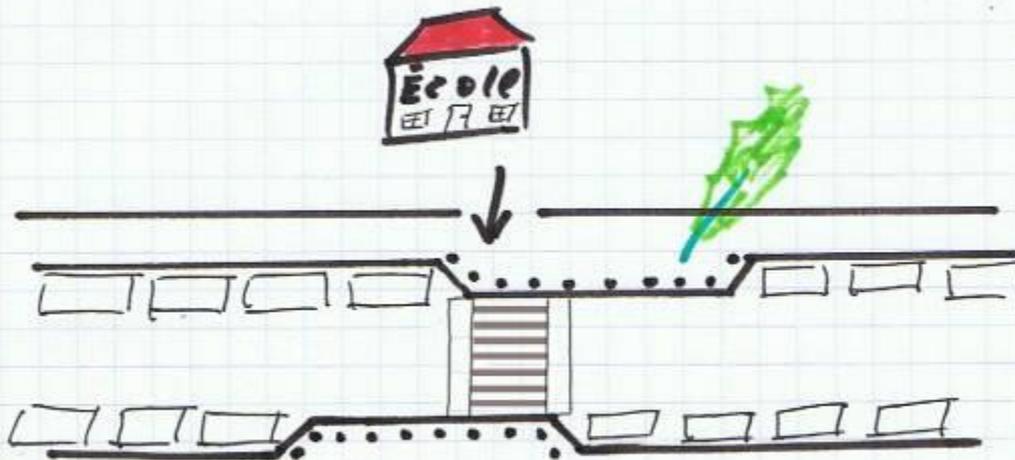
Avancée + refuge



Avancée = visibilité

Refuge = traversée en 2 temps,
ralentit la vitesse,
empêche de doubler.

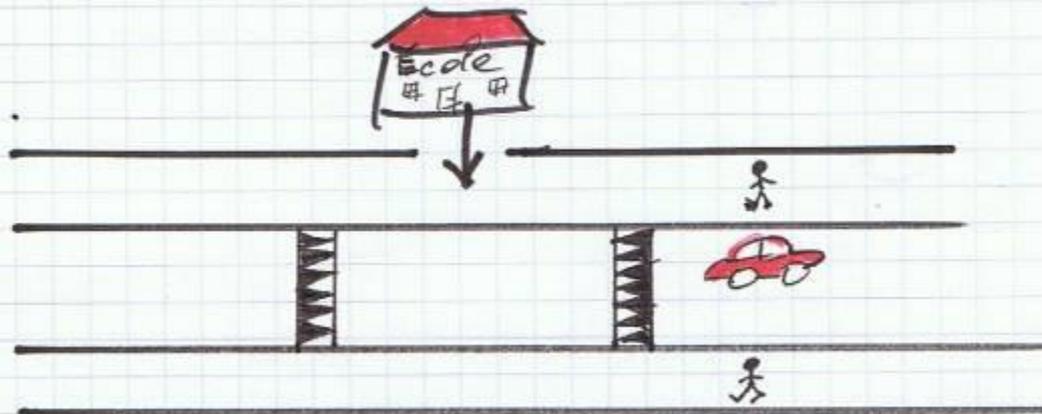
Avancée + ralentisseur



Avancée : visibilité

Ralentisseur : ralentit la vitesse
(si moins de 3000 véhicules/jours)

Plateau surélevé



Pas de limitation concernant le trafic

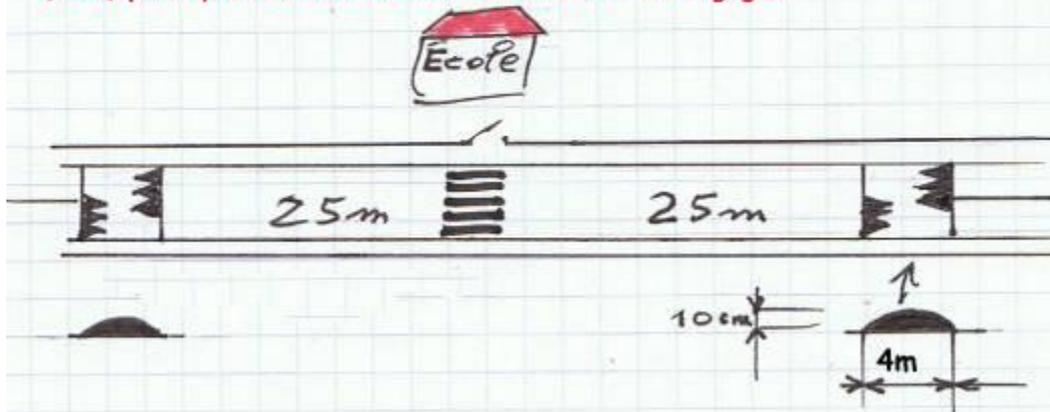
Hauteur : de 10 à 15 cm - rampe de 5 à 10 %

Vitesse réglementairement limitée à 30 km/h

Ne pas implanter de passage piéton

Position idéale des ralentisseurs

La bonne place pour un ralentisseur est à 25 m avant le passage piéton afin de faire ralentir suffisamment (30 km/h) à une distance suffisante (25m) pour que les enfants osent commencer à s'engager.

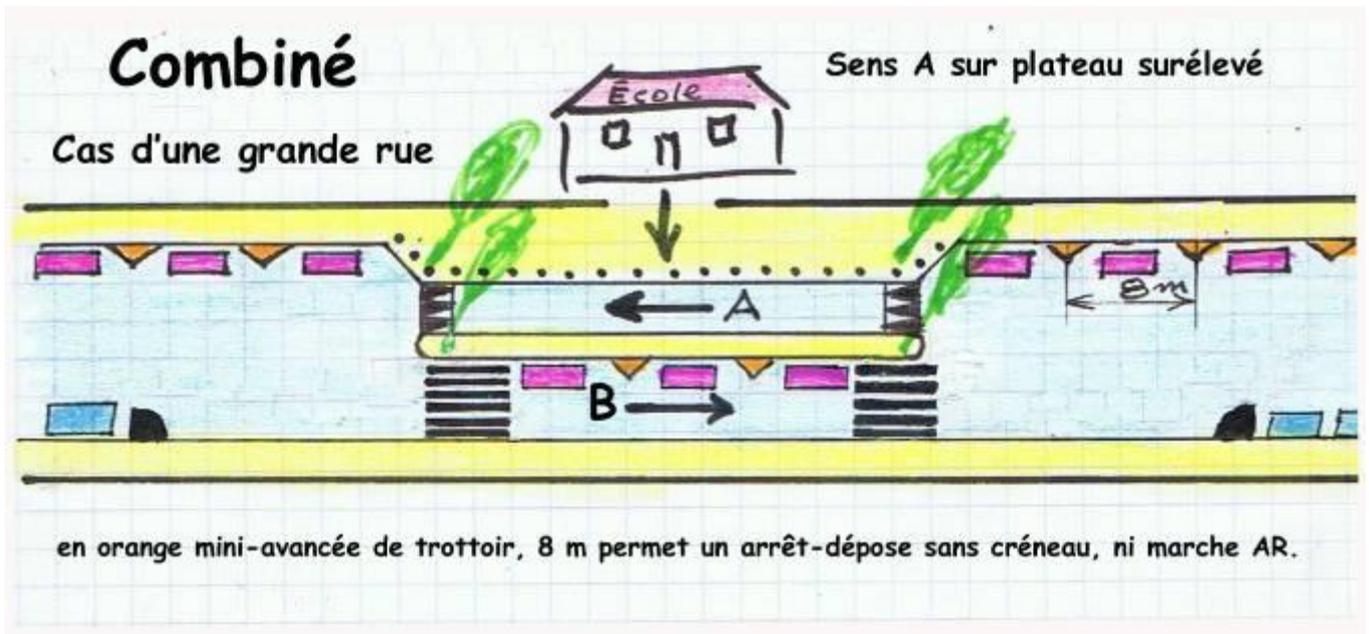


Dans le cas où le passage piéton est sur le ralentisseur, l'observation montre que le conducteur, qui approche à 50 km/h, ne finit son ralentissement à 30 km/h qu'à l'endroit précis du ralentisseur. De ce fait, l'enfant qui attend pour s'engager, voyant arriver la voiture à 50 km/h à 25 m, n'osera pas s'engager car la voiture va trop vite, et lorsque la voiture sera à 30 km/h au point du ralentisseur supportant le passage piéton, il n'osera pas non plus s'engager car la voiture sera trop près de lui.

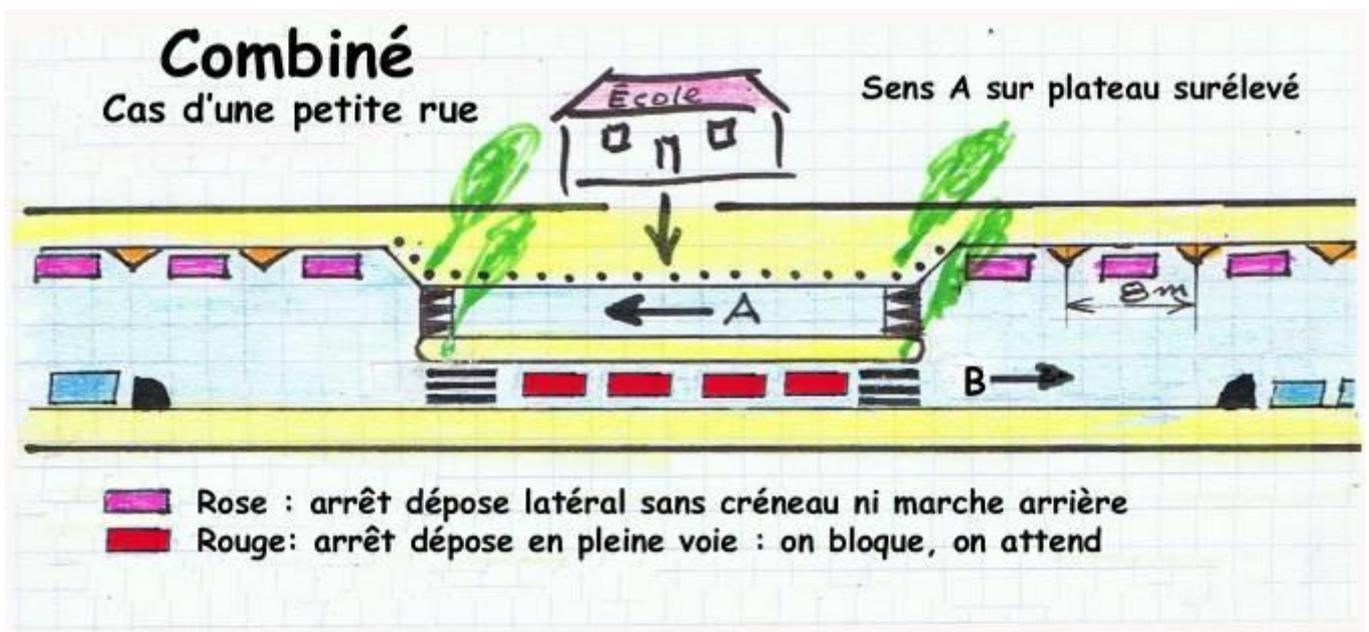
En d'autres termes, "50 km/h à 25m" ou "30 km/h à 0m" sont deux situations dont aucune ne lui permet de s'engager. Il convient donc de DISSOCIER comme ci-dessus le point de ralentissement et le passage piéton en plaçant le ralentisseur à 25 m afin d'être dans la situation "30 km/h à 25m" : là, l'enfant voyant que la voiture a ralenti de loin, osera commencer son engagement (un pas), et de ce fait la voiture s'arrêtera permettant à l'enfant de poursuivre sa traverser. La bonne place pour un ralentisseur est donc à 25 m avant le passage piéton, de chaque côté. Dans ce cas, les ralentisseurs utilisés seront des ralentisseurs circulaires.

Aménagements combinant plusieurs avantages

Les deux sens sont séparés par un îlot, pour le sens le plus près de l'école (sens A) un plateau surélevé est réalisé. Les voitures roses sont des arrêts-déposes séparés par des mini avancées de trottoir et distants de 8 m. Cette disposition permet de garer sa voiture et de redémarrer sans avoir besoin de faire marche arrière, donc moins de danger d'écraser un enfant.



Si la rue n'est pas assez large (cas du croquis ci-dessous), le trafic n'est pas non plus très important et de ce fait, les voitures qui amènent les enfants peuvent s'arrêter en pleine voie, chacune redémarrant lorsque que la voiture devant elle est partie. Ceci bloque un peu le trafic aux heures d'école, mais il il convient de l'accepter



Éviter si possible le sens unique dans la rue de l'école.

Éviter d'instaurer la rue de l'école en sens unique car c'est la rue la plus connue, la plus fréquentée des enfants, c'est donc là que les habitudes vont être prises et si elle est à sens unique, les enfants vont graver dans leur tête le réflexe de ne regarder que d'un seul côté, ce qui leur jouera des tours dans les autres rues.



Éviter de demander ni d'accepter les clignotants, les flashes, les panneaux dynamiques avec "petit bonhomme qui bouge", car cela accrédite l'idée qu'ailleurs on peut "ne pas faire attention", or 95% des accidents se passent en général loin de l'école. En plus, ils sont onéreux et le maire qui aura placé cela pour apaiser les parents et les enseignants, ne consacra plus d'autre crédit pour des aménagements vraiment efficaces : ralentisseur, plateau, refuge central sur passage piéton.

Les enfants sont partout !



6 - La conduite des groupes de piétons dans la circulation.

1 - Traversées de rue par un groupe

Que dit le code ?

L'article R 412-15 stipule qu'il est interdit de couper les éléments de colonnes militaires, de force de police ou de cortèges en marche. Le "Lamer" stipule dans ses commentaires qu' "on **peut** assimiler aux cortèges : les convois funéraires, les défilés autorisés et les files d'écoliers traversant en rang les voies publiques".

L'interdiction ne précise pas si la traversée aux carrefours à feux est concernée, mais plusieurs raisons militent en faveur du respect des feux par les groupes de scolaires en rang. En cas d'accident, l'accompagnateur serait déclaré responsable d'avoir enfreint le code de la route (article 412-38) et d'avoir incité les enfants à cette infraction en continuant de les engager après le passage du pictogramme au rouge.

Circulation sur chaussée ou sur trottoir

De toute évidence, les colonnes militaires et les cortèges en marche circulent sur la chaussée (l'article R 412-42 le dit d'ailleurs), en conséquence, si on assimile les "files d'écoliers en rang", on pense d'abord à ceux qui circulent, comme un cortège, c'est à dire sur la chaussée. Mais on peut admettre assez facilement qu'une file d'écoliers en rang, quittant le trottoir pour traverser et rejoindre le trottoir d'en face, bénéficie de cette "interdiction de coupage" de la part des automobilistes, d'autant plus que, de toute façon, l'article R 415-11 leur fait obligation également, de toute façon, de leur céder le passage (comme à tout piéton).

Carrefours à feux

Le problème se complexifie lorsqu'en face d'une interdiction pour l'automobiliste (celle de couper la colonne), existe aussi une autre interdiction pour les piétons, et en particulier lorsqu'il s'agit de traverser un carrefour à feux où "les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert (feu du pictogramme piéton)" (art R412-38). Cette Traversée, si elle se poursuit avec l'arrière du groupe, après la fin du signal le permettant (bonhomme passant au rouge, ou, à défaut, feux de voiture passant au vert) peut être considérée comme une action dangereuse et illégale : rien n'autorise les accompagnateurs à enfreindre la loi et à continuer à faire traverser le groupe si le pictogramme passe au vert.

D'une façon générale, ce n'est pas parce que l'automobiliste ne doit pas couper une colonne qu'on doit se croire obligé d'en profiter dans tous les cas, ni qu'on doit faire abstraction d'un danger ou d'un risque, comme c'est le cas à un carrefour à feux ou à proximité de ce carrefour, ou comme c'est le cas d'un danger inopiné (par exemple, voiture sans frein qui arrive tout Klaxon hurlant - Karine, Strasbourg 1987).

Dans ces cas, la prudence, la survie, le respect de la loi, l'exemple, imposent donc que l'on coupe le groupe au moment où ce serait dangereux de continuer, c'est à dire lorsque la figurine "bonhomme vert" passe au rouge. Le contraire serait "l'école de l'infraction"

Répercussions pédagogiques

Il convient de considérer également les répercussions pédagogiques très négatives qu'entraîne le fait de faire enfreindre une règle à des enfants, par exemple de les faire continuer à s'engager lorsque la figurine-piéton passe du vert au rouge ; conséquences négatives également de leur faire prendre de mauvaises habitudes dangereuses en les incitant à se hâter, voire courir en traversant, dans le but de ne pas couper le groupe.

Ou doit-on traverser ?

- S'il existe un passage-piéton à moins de 50 m, on est tenu de l'emprunter.
- S'il n'en existe pas ou s'il est à plus de 50 m, on peut traverser et, dans ce cas, l'automobiliste est tenu de céder le passage au piéton engagé. Si l'on est proche d'un carrefour, on est tenu de traverser dans le prolongement du trottoir.
- Bien noter que le fait de marquer un passage piéton ne donne aucun droit supplémentaire aux piétons. C'est en fait une contrainte pour le piéton, qui, de ce fait n'a pas le droit de traverser ailleurs que là (tout au moins pour les 50 m de chaque côté).
- Sur les grands axes urbains où l'on rencontre des feux tricolores, le marquage d'un passage piéton est bénéfique aux piétons. Par contre, dans les petites rues ou dans les rues commerçantes, il est hautement préférable de ne pas en marquer, car on sait que les piétons passeront aussi ailleurs cela devient un piège.

2. Marche le long des rues et le long des routes

En ville

En ville, l'article R 412-34 est à peu près toujours applicable. Il dit que lorsque les trottoirs ou accotements qui bordent la chaussée sont normalement praticables, les piétons sont tenus de les utiliser. En ville, la question ne se pose donc pas comme en rase campagne de savoir s'il faut marcher à gauche ou à droite : on peut emprunter le trottoir du côté qu'on désire. Néanmoins, en application de l'article R 412-42, on peut admettre que, même en agglomération, un "groupement organisé de piéton" peut marcher sur la chaussée. Ceci est d'ailleurs assez courant pour des rues à faibles trafic ; par contre dans les rues à fort trafic, il est hautement recommandé de marcher sur le trottoir.

A la campagne

Hors agglomération, les accotements ne sont pas toujours "praticables" au sens de l'article R 412-34, on a donc, dans ce cas, le droit de marcher sur la chaussée, près de l'un des bords.

S'il s'agit de groupe en colonne par 2 (ou 3 ...), on est tenu de marcher sur la droite de la chaussée, dans le sens de la marche.

S'il s'agit de piétons isolés (article R 412-36) ou de groupements organisés en colonne par un (article R 412-42), ils doivent se tenir sur le bord gauche de la chaussée (sauf circonstances particulières dangereuses). Du fait que, lorsqu'on marche à droite, les voitures arrivent par derrière et que l'homme n'a pas d'yeux dans le dos et ne les voit donc pas, il est évident qu'il est recommandable pour les groupes de marcher en colonne par un, afin de bénéficier de la possibilité de marcher à gauche et, ainsi, que chaque enfant voit le danger venir en face et puisse se réfugier sur l'accotement. Il en va différemment bien sûr si l'on marche sur une petite route bucolique à faible trafic et où la marche en colonne par 2 ou 3 se fait à droite.

La **nuit** (parfois 17 H ou 8 H, c'est la nuit), il est vital de marcher à gauche (donc en file indienne) et les accompagnateurs doivent, pour être visibles, être munis de vêtements ou de dispositifs rétro réfléchissants (en ville ou en campagne).

Noter qu'en Belgique, le nouveau code demande que même les piétons marchant en groupement organisés doivent se tenir près du bord gauche, ce qui relève d'une certaine sagesse.

Le pédibus

Les opérations Pédibus consistent à organiser un "ramassage" collectif des enfants se rendant à l'école ou en revenant : deux parents accompagnateurs, à tour de rôle, conduisent le groupe qui se forme au fur et à mesure que l'on collecte des enfants sur un trajet préétabli, avec des arrêts signalisés.

Il est possible d'organiser plusieurs lignes.

Les avantages : améliore la sécurité, réduit la dépendance à la voiture et réduit le nombre de voitures autour de l'école, procure une activité physique saine, améliore le lien social.



Les deux personnages à gauche faisaient, ce jour là, une animation.



Chapitre 7 - La sécurité de l'enfant à bicyclette

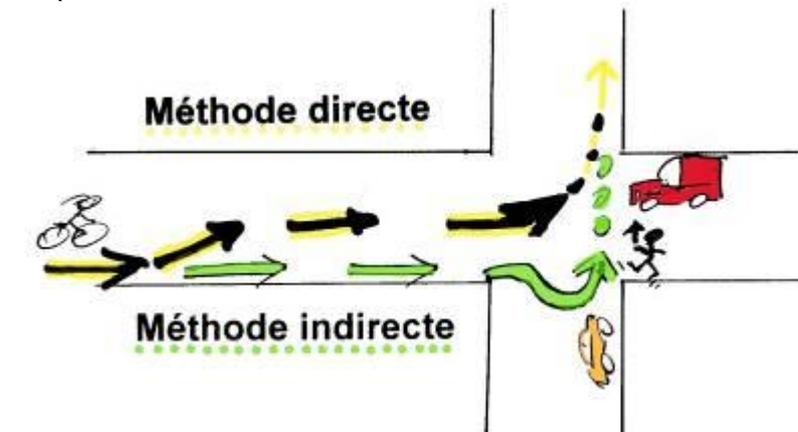
A – Enseigner l'essentiel à l'enfant et l'entraîner

Sortie d'une propriété privée. C'est l'accident mortel courant chez les très jeunes enfants (6-9 ans). Solution : laisser une large planche en permanence à terre en travers de la sortie de la propriété, à la manière d'un stop : cela habitue l'enfant à faire attention à cet endroit. (voir le problème du freinage dans le point suivant).

Les carrefours. C'est l'accident mortel courant chez les enfants de 9-14 ans. L'entraîner à s'arrêter au stop (pied à terre) et à ralentir au "cédez le passage".

Tourner à gauche à un carrefour. C'est un accident mortel courant chez les enfants de 12-14 ans, car on leur a appris à tendre le bras gauche, à regarder derrière, à se déporter au milieu de la chaussée, puis à tourner à gauche. Ils ont souvent reçu une attestation de sécurité routière, et de ce fait ils sont trop confiants. Or un véhicule peut arriver d'en face ou de l'arrière. En conséquence, si la rue n'est pas trop large, ET s'il y a peu de trafic, ET si l'enfant est BIEN ENTRAÎNÉ, l'enfant peut adopter cette solution "directe" de se déporter jusqu'au milieu de la chaussée. (Savoir que cette méthode directe est interdite dans les pays scandinaves).

Par contre, si le carrefour est plus important, ou si le trafic plus fort et plus rapide, ou si l'enfant n'est pas BIEN entraîné, il convient d'adopter la solution "indirecte"(appelée aussi "scandinave") : rester sur sa droite, traverser le carrefour et s'arrêter à droite, à côté des voitures qui attendent dans la rue que l'on croise, puis ensuite traverser au moment qui convient. On peut aussi descendre de vélo après avoir franchi le carrefour puis traverser avec les piétons en tenant son vélo à la main.





À ce carrefour, Marie 12 ans a été tuée en exécutant la manœuvre de tourne à gauche direct, comme la cycliste sur la photo : un camion venait en face.

Le giratoire.



Indiquer à l'enfant les points dangereux (surtout la sortie de véhicule qui lui coupe la route). L'entraîner à circuler bien à droite s'il s'agit d'un grand giratoire de campagne à plusieurs voies matérialisées par des lignes blanches tiretées (a) ou comportant une voie cyclable (b).



Par contre, sur les petits giratoires en ville, l'entraîner à circuler en s'éloignant du bord droit, sinon l'automobiliste croirait qu'il va sortir, et l'écraserait en lui coupant la route. Lui faire comprendre que sur de tels giratoires, il roule aussi vite que les voitures et qu'il peut donc prendre SA place devant les voitures.

Circuler en ville.



En ville, ne pas raser les voitures en stationnement, ni les trottoirs : laisser au moins un mètre à droite, sinon les automobilistes seront incités à doubler l'enfant en le frôlant, et il ne disposerait plus l'espace de refuge à droite en cas d'urgence; de plus, il devrait rouler sur des bouches d'égout, des caniveaux, risquer d'accrocher sa pédale à la bordure de trottoir, etc.

Rue piétonne et trottoir. L'entraîner à y circuler "à l'allure du pas" : les rues piétonnes sont autorisées à tous les cyclistes par l'article R 431-9 du code de la route et le trottoir est autorisé aux cyclistes de moins de huit ans.

A la campagne, en groupe. Rouler par petits "paquets" de 2 ou 3, quelques dizaines de mètres séparant les paquets.

Être vu. Porter des vêtements munis d'éléments ou de rubans rétro réfléchissants, et des vêtements clairs (blanc, jaune).

Le freinage. Vérifier souvent que ses deux freins fonctionnent BIEN, ce n'est pas l'enfant qui dira que ses freins sont mal réglés et inefficaces : il s'adaptera à ce mauvais fonctionnement, par exemple il freinera en raclant les pieds par terre, c'est en le voyant faire cela que vous saurez que les freins sont inefficaces, mais sans attendre cette observation, prenez sur vous d'être assez curieux pour vérifier, de temps en temps, que les freins freinent.

L'enfant a des petites mains, il ne peut attraper et serrer FACILEMENT les poignées avec ses petits doigts, si c'est le cas, changez les poignées, tordez-les, déplacez les : il faut y arriver ! Huilez ou graissez les câbles une ou deux fois l'an.

Le frein avant fait peur aux enfants : ils craignent "de faire un soleil", donc n'osent pas l'utiliser mais ce comportement peut leur être fatal, il faut donc les entraîner à utiliser, avec habileté, le frein avant.

L'entretien de la bicyclette. Lui apprendre à changer lui-même ou elle-même le câble de frein (facile), à régler les freins, à graisser les câbles, à fixer un catadioptre, à réparer la lumière.

Les panneaux. Lui enseigner quelques panneaux, pas trop ! ! Stop, cédez le passage, interdit de tourner à gauche, circulation interdite aux cyclistes, s'arrêter à l'orange, sens interdit (avec le panneau éventuel : "sauf cyclistes").

Exercices d'habileté. L'entraîner à acquérir de l'habileté : exemples :

- à lâcher la main gauche du guidon pour saisir un objet (bouteille plastique) sur une table et à le poser sur une autre plus loin : cela l'entraîne à tendre le bras gauche, sans chuter, pour indiquer qu'il va tourner.
- à rouler sur des surfaces irrégulières : accotements herbeux ... (geste qui sauve si deux voitures se doublent en face)
- à franchir une bordure de trottoir (geste qui sauve si on est coincé par un camion qui tourne à droite)

B – Statistiques d'accidents

L'étude "Robin-Gueguen" effectuée sur l'ensemble des cyclistes enfants tués pendant deux années a montré que :

→ Les accidents les plus fréquents étaient des collisions perpendiculaires avec un véhicule motorisé : lors de sortie de propriété ou de voie privée pour les plus jeunes (6-9 ans), ou en carrefour pour les plus âgés (9-14 ans) : très souvent un non respect du stop ou du "cédez le passage".

→ viennent ensuite les cyclistes tournant à gauche heurtés par un véhicule roulant dans le même sens et allant tout droit ; puis les véhicules tournant à droite, coupant la route au cycliste roulant à sa droite (une étude sur les accidents mortels de cyclistes à Paris a montré que ce dernier type d'accident était fréquent avec des camions et des cars longeant une bande cyclable, car le cycliste est trop près et le conducteur placé très haut, ne le voit pas.)

→ Puis les cyclistes tournant à gauche, heurtés par un véhicule venant en face.

C – Recommandations de l'OCDE (extraits)

La réunion internationale des experts de l'OCDE d'Addis Ababa, traitant de la sécurité des enfants (piétons et cyclistes) en milieu urbain a défini les recommandations suivantes :

- *La séparation des véhicules à moteurs et des vélos par des pistes cyclables séparées constitue la plus efficace des mesures de sécurité.*
- *Inciter les enfants à porter des vêtements clairs et équipés d'éléments rétro réfléchissants.*
- *Encourager les parents à entraîner leurs enfants en réelle situation de trafic.*
- *Réduire drastiquement la vitesse des véhicules par des aménagements appropriés (giratoires, ralentisseurs, plateaux ...).*

D – Les aménagements cyclables vus sous l'angle de la sécurité des enfants

Il existe essentiellement deux sortes d'aménagements cyclables :

- La piste cyclable est matériellement séparée de la chaussée affectée aux voitures
- La bande cyclable qui est sur la chaussée affectée aux voitures et n'en est séparée que par une ligne de peinture.

→ La piste cyclable est matériellement séparée de la chaussée, c'est la solution la plus sûre pour les enfants.

La piste cyclable peut être aménagée :

- soit sur le trottoir, s'il est large (3,50 m) et à condition de bien marquer la séparation,
- soit entre les voitures en stationnement et le trottoir : c'est la piste sandwich ou "intercalée".

En section courante la piste cyclable, du fait qu'elle est séparée de la chaussée est bien évidemment plus sécuritaire que la bande cyclable en section courante. En carrefour, elle est également plus sécuritaire que la bande car le véhicule qui tourne à droite peut voir le cycliste sur la piste, car il en est assez éloigné, contrairement à la bande cyclable qui est trop proche, surtout s'il s'agit d'un camion ou d'un bus car le conducteur est perché plus haut que le cycliste et est assis à gauche, il ne peut donc pas voir le cycliste qui, à droite, est tout près de lui sur la bande. Les statistiques d'accident confirment ce point.

Pour une bonne visibilité des véhicules qui tournent, il convient d'empêcher matériellement tout stationnement (potelets...) 10 à 20 m avant le carrefour.



Piste intercalée, c'est une des solutions les plus sécurisées pour les enfants



Piste à mi-hauteur, dite "de Copenhague"



Pour les pistes sur trottoir, il faut bien marquer la séparation de la partie vélo et de la partie piéton par un aménagement bien visuel et bien sensible à la canne des aveugles.

Depuis septembre 1998, les enfants de moins de huit ans ont le droit de circuler à bicyclette sur tous les trottoirs, à l'allure du pas, même s'il n'y a aucune piste aménagée sur le trottoir (article R 412-34 du code de la route).



→ **La bande cyclable** est une largeur affectée aux cyclistes, sur la même chaussée que les voitures et limitée seulement par un marquage. Il faut exiger au moins 1,70 m pour la largeur des bandes cyclables.

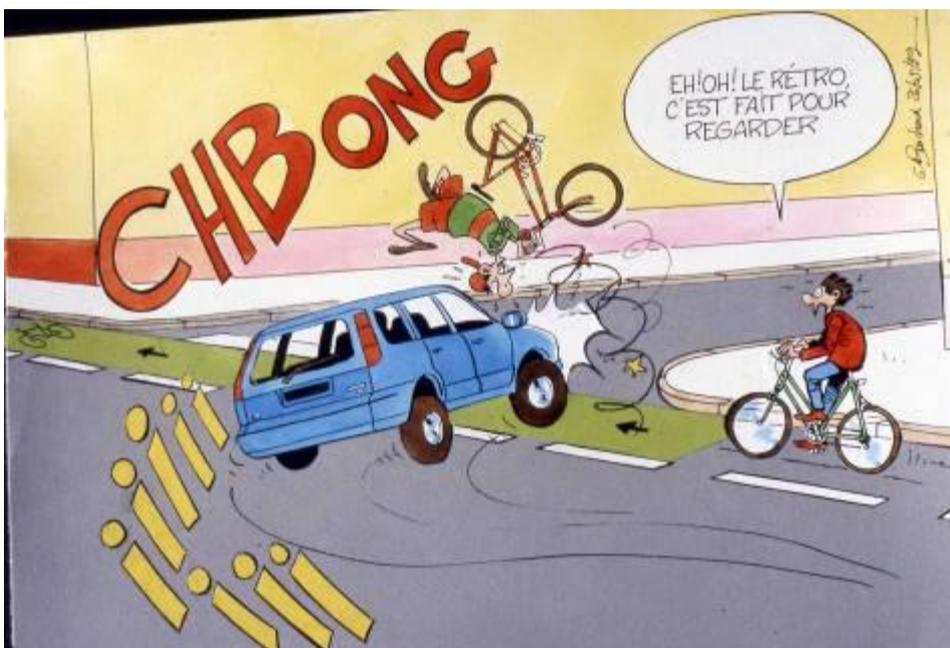
La solution "bande cyclable" est acceptable seulement pour les rues à très faible trafic motorisé. Par contre, elle est dangereuse pour les enfants lorsqu'elle est utilisée sur des rues à trafic fort ou moyen, car les voitures rasant les enfants par derrière sans protection et sans qu'on les voit arriver. En plus, la voiture qui entre ou sort du stationnement, et la portière qui s'ouvre constituent des risques de déviation brutale du cycliste vers la chaussée.

Aux carrefours, la bande cyclable est également plus dangereuse que la piste cyclable car lorsque les véhicules tournent à droite, le conducteur ne voit pas le cycliste qui roule un peu en arrière à côté de son véhicule, surtout s'il s'agit de car ou de camions car le conducteur est à gauche et perché alors que le cycliste est à droite droite et plus bas que lui.

Contrairement à une idée fausement répandue par quelques techniciens, faute de s'être rendu sur place pour le constater, les pays où la pratique du vélo est forte (Hollande, Danemark,...) adoptent surtout la solution "piste cyclable" et très peu la "bande cyclable"



Bande cyclable trop étroite : les enfants doivent s'éloigner du trottoir pour ne pas y accrocher leur pédale et risquent d'être frôlés par les voitures, alors qu'en absence de bande cyclable, les voitures sont tenues de laisser un mètre.



La bande cyclable, est dangereuse en intersection du fait qu'elle est très proche des véhicules : les conducteurs ne voient pas les cyclistes en face comme c'est le cas pour une "piste".

→ La piste totalement indépendante en site propre.



La piste totalement indépendante en site propre est le chemin de l'école idéal. Des opportunités permettent d'établir une telle piste indépendante (voie ferrée désaffectée, succession de rues soustraites à la circulation motorisée, achat de parcelles entre les maisons, halage, etc.).

→ **L'intégration** totale dans la circulation, sans aucun aménagement : cette solution convient bien aux "zones 30".

→ **La circulation à double sens cyclable.** Dans les rues à sens unique de faible trafic et où la vitesse est faible (voies de desserte de quartier, zones 30, etc.), la circulation des cyclistes dans les deux sens présente beaucoup d'avantages sécuritaires :

- on voit beaucoup mieux les voitures arriver en face. À l'inverse, la plupart des accidents sont provoqués par des véhicules venant de l'arrière.
- les portières des voitures stationnées s'ouvrent dans un sens moins dangereux,
- cela permet d'éviter d'emprunter d'autres rues très circulées.

E – Le casque

L'avantage du casque est, sans conteste, qu'il protège la tête contre les chocs (avec les voitures) et contre les chutes, et de ce fait il sauve des vies et réduit les handicaps.

Il est obligatoire pour les enfants cyclistes de moins de 12 ans.

Bien choisir son casque : attention, presque tous les casques proposés aux enfants en commerce ne soient pas bien adaptés aux enfants. Pour des raisons commerciales (recherche d'un "look" voulant ressembler aux coureurs, ils ne sont pas assez enveloppants devant, derrière, et sur les côtés, et comme, en plus, une taille de casque recouvre souvent 4, 5 voire 6 pointures de tête, il ressort que le casque se "balade" sur la tête des enfants, même avec la jugulaire serrée, découvrant largement le front. La norme NF EN 1078 n'impose nullement de telles formes, et n'interdit nullement de bien faire. En consultant les sites internet on trouve des casques bien enveloppants.

Mais attention, sous prétexte que l'on porte un casque, le cycliste ne doit pas profiter pour prendre des risques (rouler vite dans les descentes, raser les voitures en stationnement), car le casque protège des fractures du crâne, mais à l'intérieur du crâne le cerveau subit un choc parfois très grave. Il est observable que les cyclistes prennent plus de risque lorsqu'ils portent le casque (vitesse, frôlement des voitures en stationnement); il est souvent constaté un coma de plusieurs jours chez des cyclistes casqués qui chutent.

La tendance des conducteurs de véhicules motorisés (voitures, motos) à prendre plus de risques lorsqu'on améliore la sécurité, est constatée et connue et s'appelle l'homéostasie : par exemple lorsque l'on améliore le freinage de la voiture (ABS) ou lorsque l'on refait un nouveau tapis sur la chaussée : le gain de sécurité est neutralisé car le conducteur prend plus de risque ou roule plus vite.

Dès le CM2 et la 6^{ème}, les enfants sont à même de comprendre l'homéostasie.



Casques mal adaptés à la tête des enfants : il flotte et ne protège pas bien.
Photos prises "sur le vif", à l'improviste.



Casques protégeant bien le front et la nuque, et tenant bien sur la tête, conformes à la norme cycliste EN 1078.

F – Le gilet jaune.

Le casque réduit la gravité de l'accident s'il se produit, le gilet jaune évite l'accident car il visualise bien le cycliste.

Sa couleur jaune se voit bien le jour et ses bandes réfléchissantes se voient bien la nuit : **il faut le recommander toujours et partout.**



Chapitre 8 - La sécurité des transports scolaires

8 a- Consignes à diffuser aux enfants et aux parents.

Ces consignes sont le résultat de l'analyse d'accidents mortels fréquents.

→ La traversée de la route. Des affichettes autocollantes devraient être apposées sur les vitres à l'intérieur du car, à des endroits visibles des enfants quand ils sont assis (car quand ils partent ils ne lisent pas) indiquant deux choses :

-- de ne pas mettre sa capuche pour traverser, surtout s'il pleut (faire des croquis ou photos des deux situations : tête avec et sans capuche en barrant d'une croix rouge le dessin avec capuche)
-- après la descente du car, attendre que le car soit éloigné de 50 m (longueur d'une cour de récréation) avant de traverser. Ne traverser ni devant ni derrière le car. Plusieurs accidents mortels se sont produits pour avoir traversé lorsque le car n'était pas encore assez loin, provoqués par une voiture venant en face.



→ Les parents qui attendent en voiture. Rappeler aux parents qui attendent leur enfant en voiture pour le retour le soir de ne jamais attendre en voiture du côté opposé à l'arrêt, car cela oblige l'enfant à traverser.

De même, le matin s'il pleut ou qu'il fait froid et que l'on désire que l'enfant reste dans la voiture jusqu'à l'arrivée du car, ne pas attendre le car du côté opposé à l'arrêt car l'enfant sera tenté de courir en traversant lorsqu'il verra le car arriver (plusieurs enfants ont été tués dans un accident du matin en Normandie il y a quelques années).

Cela demande de choisir les arrêts pour avoir un petit peu de place pour garer une voiture du même côté que le car.

→ L'arrivée du car. Ne pas se précipiter ni se pousser vers le car quand il arrive : attendre qu'il soit complètement arrêté, sinon la roue avant droite risque d'écraser l'enfant s'il est poussé par les autres derrière.

→ Le car qu'on loupe. Ne pas courir après le car qu'on a loupé et qui démarre car on risque de trébucher et de passer sous la roue arrière droite. Le chauffeur a des yeux et un rétroviseur : il s'apercevra bien que l'enfant a loupé son car, et en plus, de toute façon, les autres enfants l'en informeront.

→ Dans le car. Ne pas placer les cartables dans l'allée car en cas de besoin d'évacuation rapide ils gêneraient. Éviter de perturber l'attention du conducteur : rester assis, ne pas se déplacer, ne pas crier.

→ La ceinture de sécurité. Si le car est pourvu de ceinture de sécurité, il est obligatoire de les mettre. Le conducteur incite à boucler les ceintures mais n'est pas responsable si elles ne le sont pas. Les cars assez récents sont munis de ceintures.

→ Si le car a eu un accident, sortir sans panique, sans traîner et sans cartables.

→ Le trajet à pied pour atteindre le point d'arrêt.

-- coudre sur ses vêtements des rubans rétro réfléchissants. La seule façon d'être totalement sûr que l'enfant porte son ruban rétro réfléchissant est de le coudre. Le meilleur endroit est en rond sur la manche, au niveau du biceps : là il est vu de partout. Il existe des rubans adaptés à la couleur du vêtement (se renseigner près de l'Institut national pour la sécurité des enfants). En plus, ce serait parfait de choisir une couleur clair pour l'anorak (jaune, blanc, rose très clair). Habituer l'enfant à porter un gilet de sécurité jaune pour bien être vu le jour et la nuit



← si l'accotement n'est pas praticable à pied, marcher sur le côté gauche de la route, afin de bien voir, en face de soi, les véhicules qui s'approchent.

8b - Aménagement des points d'arrêt pour l'information des automobilistes.

→ Signaler. Du fait que des arrêts sont changeants selon l'évolution des âges des enfants, il faut pour certains arrêts des aménagements légers :

-- Balisettes : on peut prévoir par exemple des balisettes en bordure de chaussée des deux côtés dans la zone. Dans le cas où la chaussée est suffisamment large (7m) placer des balisettes aussi sur l'axe au milieu de chaussée sur une centaine de mètres.

-- Panneaux. De chaque côté de l'arrêt, environ à 150 m, placer un couple de panneaux sur le même support : le panneau A13 a (triangle représentant deux enfants) et le panneau C6 (carré bleu représentant un car). Il faut que ces deux panneaux soient groupés sur le même support afin de constituer le message complet global ci-contre pour l'automobiliste qui approche.

Message : le message délivré par ce groupement de panneaux est "*Devant vous il risque d'y avoir des enfants qui traversent la route.*"



→ Aménager. Tant pour les enfants qui attendent que pour le stationnement d'au moins une voiture de parent, il est nécessaire d'aménager, hors chaussée, un espace gravillonné, même rudimentaire : 2 mètres de large et 10 mètres de long suffit en général. En cas de manque de largeur, il suffit de buser et boucher le fossé.

8c - Signalisation du car

L'arrêté du 3 Aout 2007 (et l'arrêté du 23 novembre 1999) modifiant l'arrêté de base du 2 juillet 1982 instaure l'obligation pour les véhicules immatriculés après le 20 octobre 2008 d'être équipés d'un signal de transport d'enfant muni d'un éclairage. Les dispositions prévues ne sont malheureusement ni suffisantes ni efficaces :

-- L'obligation devrait s'appliquer aussi aux cars mis en service avant cette date : c'est un dispositif très facile à rajouter.

-- L'arrêté stipule que l'allumage reste toléré après le démarrage pendant un maximum de 20 secondes ou lorsque la vitesse est moins de 5 km/h. Le mot toléré ne convient pas, ni le 5 km/h : il faudrait dire "l'éclairage DOIT rester allumé pendant au moins 20 secondes et jusqu'au moment où le car attend la vitesse de 15 km/h".

-- L'arrêté stipule (annexe VII à l'arrêté de 2007 et arrêté de 1999) que le panneau pourra être de taille réduite (21 x 25 cm). Cette petite taille n'est pas acceptable car pas assez visible, et en plus cela sous entend que la raison est de ne pas trop masquer le bas du pare-brise, or il devrait être EXCLU que l'on place le panneau sur le le bas du pare-brise car même un petit panneau (21 x 25) masque dangereusement les enfants. Il y a toujours largement la place en haut, sauf pour les minibus. Le petit modèle devrait donc être autorisé seulement pour les minibus (moins de 20 places) et il devrait être spécifié qu'il est interdit de placer le panneau en bas du pare-brise.

Chapitre 6 - Comment éviter les enlèvements d'enfants dans la rue

— N'appellez pas votre enfant par son prénom dans des lieux où vous ne connaissez pas les gens (salles d'attente, supermarchés, sortie d'école...). Ne marquez pas en évidence son nom ou son prénom sur ses affaires (vêtements par exemple). En effet, l'enfant ne se méfiera pas assez ultérieurement si quelqu'un l'appelle par son prénom, pour monter dans une voiture.

— Ne laissez pas l'enfant déambuler seul dans un centre commercial. Convenez avec lui de l'endroit où il doit aller immédiatement si vous vous perdez.

— Dites lui chez qui il doit aller si vous n'êtes pas à la maison quand il rentre de l'école (2 ou 3 endroits).

— Faites avec votre enfant, des reconnaissances des parcours et des moyens (bus...) de revenir des endroits qu'il peut être amené à fréquenter (amis, piscine,...). Informez le bien que quelque soit l'heure ou le lieu où il est, vous irez le chercher sans rechigner, si un imprévu s'est produit.

— Mettez votre enfant en confiance avec vous, afin qu'il communique souvent et franchement avec vous, et qu'il sache qu'il peut vous parler de ses craintes en général, ou de ses craintes envers une certaine personne, et que vous attacherez de l'importance à ce qu'il dit. Cette proximité vous permettra aussi de connaître ses fréquentations, mais également d'éviter que pour capter votre intérêt, il invente des faits qui nuisent à quelqu'un.

— Intéressez-vous à ces activités sur internet, afin qu'il vous mette dans la confiance et que vous connaissiez ses correspondants et la nature de ses messages. N'acceptez pas que l'ordinateur soit dans la chambre de l'enfant, mais au contraire qu'il soit dans une pièce commune avec l'écran tourné vers les lieux de passage.

— Apprenez à vos enfants comment vous téléphoner. Pourvoyez-le d'un portable. Informez-le que l'on peut téléphoner à la police de n'importe quelle cabine téléphonique, gratuitement, sans avoir besoin de monnaie ou de carte de téléphone, en faisant le **112**

— Sachez toujours où il est : convenez du temps de retard à partir duquel il doit vous informer par téléphone (ex un quart d'heure, ou une demi-heure). De cette façon, vous saurez avec certitude que si ce délai est dépassé, c'est qu'il a sans doute été enlevé.

— Ayez toujours un dossier à jour pour le communiquer à la police rapidement: photo de l'enfant datant de moins d'un an, empreintes digitales, description des "signes caractéristiques". Ces précautions sont valables jusqu'à l'âge de 18 ans et plus, surtout pour les jeunes filles.

— Conseillez votre enfant dans les circonstances décrites ci-après et entraînez le à réagir

— Dans la rue (par exemple en revenant de l'école, du collège ou du lycée), ne jamais seul(e) : ils doivent toujours être au moins deux et si possible trois ensemble, ou pas trop loin (10 - 20 m) De cette façon, si un enfant est enlevé(e) par des gens en voiture, les autres pourront affirmer qu'il (elle) a bien été enlevé(e): on n'attribuera pas ton retard à une fugue ou à une visite à des amis. Cette certitude permettra aux gendarmes de ne pas hésiter à déclencher des recherches à grandes distances dès les premières minutes. Un enlèvement c'est comme le feu: ce sont les premières minutes qui comptent le plus.

En plus, si elle n'est pas seule, elle court beaucoup moins de risque d'être enlevée ou agressée.

— Si quelqu'un qu'il ne connaît pas l'aborde dans la rue et veut l'emmener, il doit crier très fort plusieurs fois qu'il ne le connaît pas, et demander aux autres passants de le protéger.

— Si quelqu'un l'a attrapé et veut l'entraîner vers une voiture, se débattre en tournant sur soi-même, vite et plusieurs fois : de cette façon il (elle) pourra se libérer.

— S'il (elle) perçoit une menace possible de quelqu'un (piéton ou automobiliste), s'approcher d'une boutique où il-elle pourra entrer facilement si la menace se précise .

— Si quelqu'un en voiture lui propose de monter avec lui ou avec elle, pour n'importe quelle raison, ne pas monter et s'éloigner, si possible dans le sens contraire du sens où roule la voiture, ou vers une boutique. Même si il-elle connaît les gens qui lui proposent de monter en voiture, ne pas monter, sauf s'il s'agit des parents des copains ou copines de ton école.

— Si quelqu'un en voiture lui parle (par exemple pour lui demander un renseignement ou lui montrer une adresse écrite sur un papier), rester au moins à trois pas de la voiture. S'il-elle n'entend pas ce qu'il (ou elle) dit, ne pas s'approcher plus, tant pis, lui dire de parler plus fort, ou d'aller montrer son papier à quelqu'un d'autre. S'il (ou elle) le menace d'un pistolet, s'enfuir : il ne tirera pas : ce serait beaucoup trop grave pour lui.

— Si elle est emmenée de force dans une voiture, lui dire de profiter d'un embouteillage ou d'un arrêt pour descendre et s'échapper, ou pour crier aux passants par la fenêtre.

L'enfant dans la rue

Partie 2 : exercices

pour l'éducation des enfants à la sécurité routière

- 1 - Exercice d'observation et d'attention : couleurs et sons
- 2 - Exercice d'observation en traversée de rue
- 3 - Exercice d'observation et d'adresse en bicyclette
- 4- Exercice d'attention et de réflexe à vélo
- 5 - Exercice sur la distance d'arrêt : réaction et freinage
- 6 - Exercice : enquête sur un accident
- 7 - Exercice : la latéralisation gauche droite
- 8 - Exercice : Le champ visuel et tourner la tête
- 10- Exercice : le circuit d'Anastase pour vélos
- 11 - Exercice : Tourner à gauche en vélo au carrefour – méthode indirecte
- 12 - Exercice : atelier de couture de rubans rétro réfléchissants
- 13 – L'atelier vérification et réparation de vélos
- 14 - L'arrêt interview de conducteurs par les enfants, avec gendarmes
- 15 - S'entraîner à rouler sur un accotement irrégulier pour s'échapper en cas d'urgence
- 16 – action possible : le théâtre sur le thème de la sécurité routière
- 17 – Chanson "Faut traverser, pas n'importe comment . . . "
- 18 – Test d'Anastase, pour vérifier les connaissances acquises
- 19 – Enquête de repérage des points dangereux du quartier scolaire

1 - Exercice d'observation et d'attention : couleurs et sons

Dans la cour, les enfants doivent adapter leur comportement à la couleur du chiffon brandi par l'enseignant ou l'animateur : si c'est un chiffon vert ils peuvent courir librement, s'il brandit un chiffon rouge ils doivent s'arrêter sur place et si c'est un chiffon jaune ils doivent marcher lentement et observer ce qui se passe autour d'eux et entre autres les pancartes que montrent, pendant trois secondes, deux enfants éloignés, puis dire ce qu'ils ont vu et éventuellement entendu.

Cet exercice peut être étendu à l'ouïe : un complice (enfant ou adulte) fait également retentir un bruit après que les deux enfants ont reposé leur pancarte : clochette, crécelle, corne, objet qui tombe, coup de klaxon, etc.

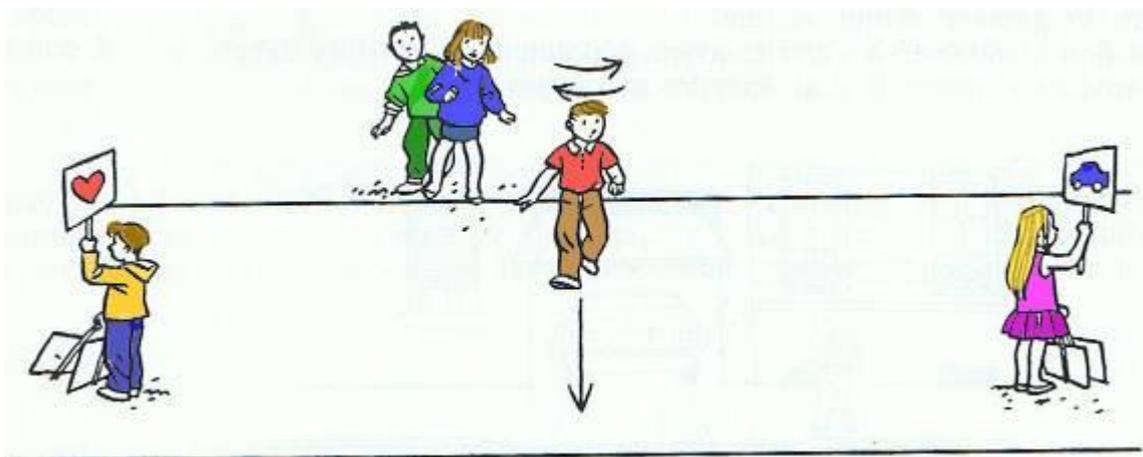
Au delà de la simple observation, cet exercice leur enseigne le « code couleur » en usage dans la circulation : vert = libre, rouge = arrêt, jaune = attention



2 - Exercice d'observation en traversée de rue

Une rue tracée sommairement dans la cour, les enfants, quelques enfants s'apprêtent à traverser au signal de l'enseignant et doivent pendant cette traversée, observer à droite et à gauche les pancartes levées pendant deux secondes par deux enfants éloignés, puis dire ce que représentaient les dessins.

Cet exercice est destiné à habituer l'enfant à regarder des deux côtés pendant toute la traversée de la rue, mais avec attention, c'est-à-dire sans se contenter de tourner la tête. Si l'on peut obtenir de la mairie que la rue soit coupée faire cet exercice dans la rue en ayant, en plus des deux pancartes, un complice adulte plus éloigné qui s'active à quelque chose : ranger un cyclomoteur, pousser une brouette, nettoyer une vitrine, etc.



De simples sets de table tenus par deux enfants peuvent convenir : on y dessine les images voulues

Les deux enfants montrent le recto (image) pendant 2 secondes, puis tourne le dos.



Pour les exercices 1, 2, 3, 4, 5 et 10 : possibilité de coupure de rue pour exercices sur site.

Pour les exercices 1, 2, 3, 4, 5 et 10 ne pas hésiter à demander la coupure d'une rue pour faire des exercices "sur site", on coupe bien les rues pour les marchés, les travaux et les déménagements. Deux ou trois cônes rouge et blanc suffisent mais on peut rajouter un panneau. Un seul arrêté municipal est à prendre et est valable ensuite pendant l'année ou plus, pour toutes les fois que l'on veut couper la rue. Il stipule par exemple " Afin de réaliser des exercices de sécurité routière avec les élèves de l'école X ..., la rue N... sera coupée à la circulation les vendredis de 14 h à 15 h30, lorsque le directeur de l'école en fera la demande, la veille ou le matin, à la mairie par téléphone ou en mairie. Les services de la municipalité établiront ou délégueront la mise en place de la signalisation nécessaire".



3 - Exercice d'observation et d'adresse en bicyclette

Deux traits tracés au sol représentant la rue, l'enfant cycliste y circule et sur claquement de main de l'enseignant, il doit se retourner et observer le dessin montré par un des enfants derrière lui.

Le but de cet exercice est d'habituer l'enfant à maintenir sa trajectoire dans les cas où il doit se retourner pour observer derrière lui lorsqu'il s'apprête à tourner à gauche.



4- Exercice d'attention et de réflexe à vélo

Une rue virtuelle dans la cour avec de chaque côté des enfants tenant à terre des masques (par exemple des panneaux ou des cartons) derrière lesquels il peuvent se trouver ou non des objets mous (cartons ou cube de mousse plastique) que l'un d'eux, désigné par l'enseignant lancera avant le passage de l'enfant cycliste. Le cycliste ne sait pas à l'avance lequel enfant a reçu la consigne de lancer le cube. Cet exercice est destiné à habituer l'enfant à observer ce qui risque de se passer dans la rue devant lui et sur les côtés (enfant surgissant brutalement entre deux voitures en stationnement). Certains enfants circuleront « trop » lentement Ou avec les mains sur les freins de crainte de lancement du cubes, ne pas les inciter à rouler plus vite car c'est justement le but recherché : être « trop » prudent.

Donner aussi parfois la consigne qu'aucun cube ne soit lancé.





Exemple de cube en mousse plastique que l'on trouve dans les commerces vendant des matelas.



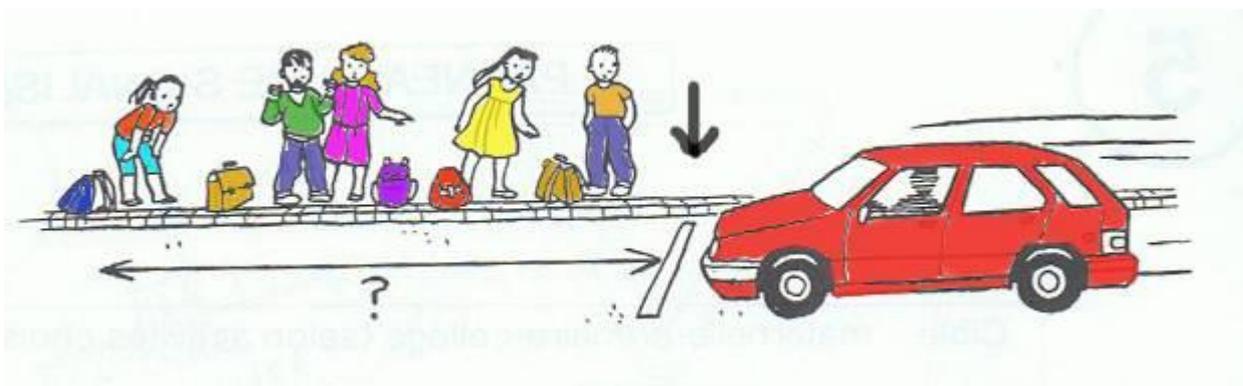
5 - Exercice sur la distance d'arrêt : réaction et freinage

But : montrer aux enfants qu'une voiture ne s'arrête pas instantanément, mais qu'il faut une certaine distance. On installe les enfants en observateurs sur le trottoir et on fait les expériences avec la voiture d'un des parents à vitesse relativement basse pour des raisons de sécurité (30 ou 40 km/h par exemple). On trace un trait qui servira de repère.

--- Premier exercice : on s'occupe seulement de la distance de freinage : faire passer une fois la voiture à la vitesse prévue, sans freiner, sans qu'elle s'arrête, et leur indiquer que la voiture va repasser à la même vitesse et va commencer à freiner au trait ; demander aux enfants d'évaluer le point d'arrêt de la voiture : chaque enfant posera comme indicateur de sa prévision son cartable ou une des ses chaussures. La voiture repasse et commence à freiner au trait : constatation collective des bonnes ou des trop optimistes prévisions, discussion. On marquera un trait à l'endroit de l'arrêt.

--- Deuxième exercice : on fera intervenir en plus le temps de réaction, de la façon suivante : un des enfants sera passager regardera par la vitre latérale (portière) et dira « Top » au conducteur au moment précis où la voiture passe devant un repère placé en face du trait (ici à la flèche noire : cela peut être un objet quelconque ou un enfant). Dès qu'il entend le signal « Top », le conducteur qui avait le pied sur l'accélérateur entreprend de s'arrêter.

Si l'exercice est bien fait, le temps de réaction intervient (près d'une seconde) avant que le freinage commence, et de ce fait la distance d'arrêt (réaction + freinage) sera logiquement plus longue qu'avec le premier exercice.



Exercice sur la distance d'arrêt : réaction et freinage à vélo (Suite)

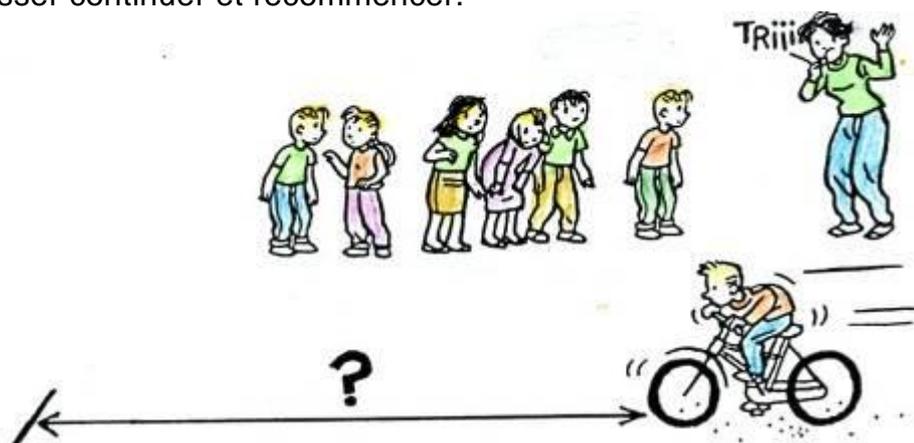
Même exercice que le précédent mais avec un vélo.

Faire passer le cycliste sans s'arrêter et demander aux enfants d'évaluer le point où il s'arrêtera lorsqu'il passera la deuxième fois et qu'il freinera au coup de sifflet de l'enseignant.

Deux difficultés apparaîtront :

--- l'enfant cycliste aura tendance à rouler trop lentement afin de s'arrêter plus vite : le faire recommencer son premier passage dans ce cas.

--- l'enfant cycliste anticipera le coup de sifflet et commencera à s'arrêter de pédaler et à saisir les poignées de freins, faussant ainsi le temps de réaction. Dans ce cas, ne pas siffler, le laisser continuer et recommencer.



6 - Exercice : enquête sur un accident

But : faire comprendre aux enfants qu'un accident a des causes (plusieurs causes) et que si l'on supprime une des causes, l'accident n'aurait pas eu lieu.

Charger 3 ou 4 enfants d'une enquête sur un accident réel (même s'il date un peu) mettant en cause un piéton ou un cycliste (enfant ou ado si possible). Ils interrogeront les voisins témoins, les acteurs de l'accident, éventuellement les gendarmes. Les préparer en ciblant les causes possibles à tout accident : causes liées au conducteur ou à la voiture (vitesse, distraction, visibilité cachée par des objets accrochés devant le pare-brise), causes liées à la victime (distraction, pressé car en retard pour arriver à l'école, fatigue suite à un coucher tardif dû à la télé, vêtements sombres), causes liées à l'infrastructure (visibilité cachée par bac à fleurs, barrières, panneau, rue trop large sans refuge au milieu du passage piéton, météo défavorable ou crépuscule, etc).



Cet exercice a fait l'objet d'une pièce de théâtre intitulée « les CM2 mènent l'enquête »

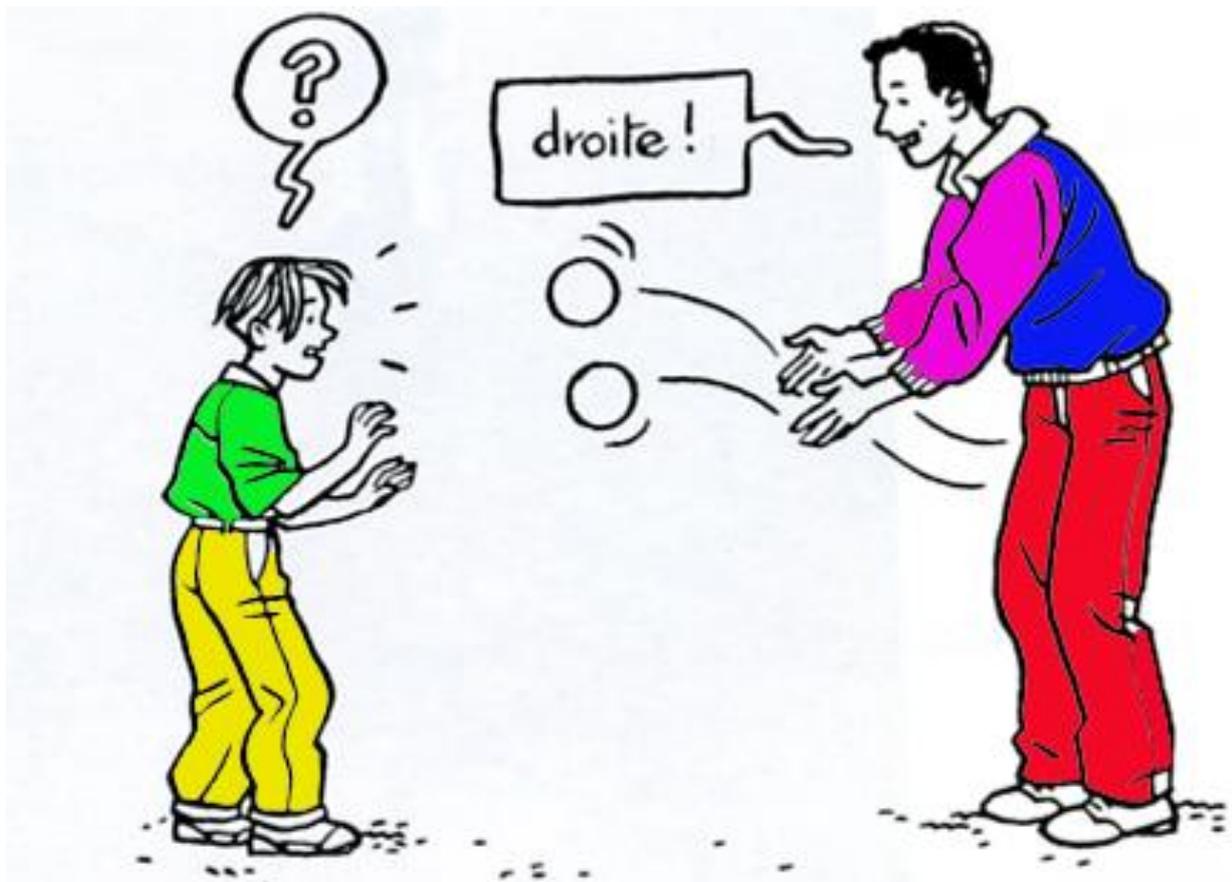
Elle se trouve dans le livre « Le Théâtre d'Anastase pour l'éducation à la sécurité routière des enfants et des adolescents » qui contient 27 comédies sur le sujet de la sécurité routière, prévues pour être jouées par des enfants. Contact : anastase@wanadoo.fr



7 - Exercice : la latéralisation gauche droite

But : entraîner l'enfant à connaître sa droite et sa gauche. On lance deux balles (ou autres objets, par ex 2 doudous) en disant « droite » ou « gauche », l'enfant doit attraper la balle de droite ou de gauche (bien lui préciser que c'est droite ou gauche de son point de vue).

Pour les enfants très jeunes (GS ou CP), donner l'indication bien avant de lancer les objets.



8 - Exercice : le champ visuel et tourner les yeux

8.1 - Le champ visuel.

But : faire prendre conscience de l'existence du champ visuel, différent du regard.

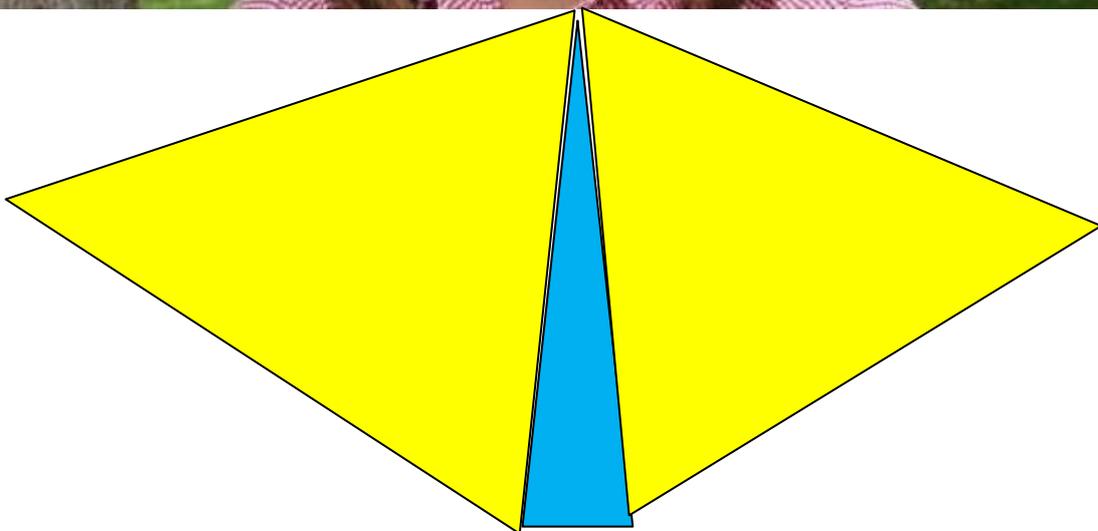
Exercice : un enfant "regardeur" et les autres enfants "mobiles" ou "observateurs".

L'enfant regardeur ne doit pas bouger les yeux et dire ce qui bouge dans son champ visuel : exemple "Sophie avec son blouson rouge gesticule avec les bras".

Les enfants mobiles bougent dans le champ visuel, pas trop à droite ni trop à gauche, et pas tous à la fois: exemple Sophie gesticule.

Les enfants observateurs ont pour mission de vérifier que le regard du "regardeur" reste bien droit et ne bouge pas. "Elle a bougé les yeux !"

Faire l'exercice successivement avec plusieurs enfants regardeurs.



Jaune : champ visuel

Bleu : regard

Jaune : champ visuel

8.2 – Tourner les yeux sans tourner la tête

But : Entraîner l'enfant qui traverse la rue à regarder (tourner les yeux) à droite et à gauche, sans bouger la tête. Pourquoi ? Parce que les yeux tournent plus vite que la tête et de ce fait on détecte plus vite la présence ou l'arrivée des véhicules.

Exercice. Comme l'exercice précédant : un enfant "regardeur" et les autres enfants "mobiles" ou "observateurs". L'enfant regardeur ne doit pas bouger la tête mais alterner rapidement et continuellement le regard à droite et à gauche, et dire ce qui se passe dans la zone balayée par le regard et dans les extensions du champ visuel : exemple "Sophie se gratte la tête".

Les enfants mobiles bougent ou se déplacent.

Les enfants observateurs ont pour mission de vérifier que la tête du "regardeur" reste bien droite et ne bouge pas, seuls les yeux bougent. "Elle a bougé la tête ! "

Faire l'exercice successivement avec plusieurs enfants regardeurs.



8.3 – Tourner les yeux un peu la tête

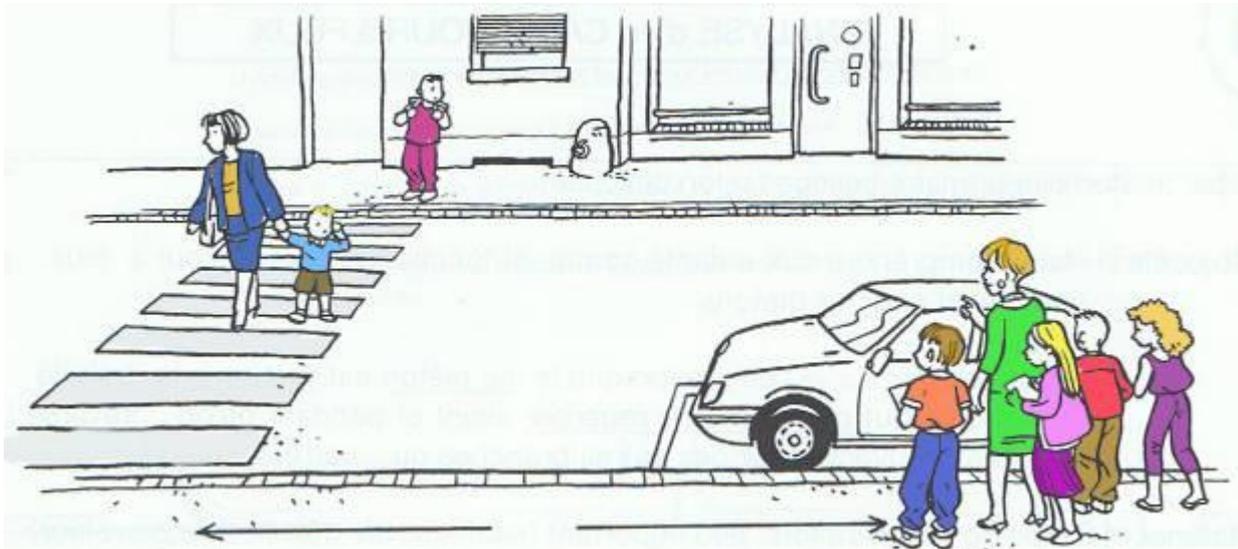


Même type exercice que les 2 précédents mais en tournant les yeux, plus un peu la tête, le tout alternativement du côté droit et du côté gauche, plusieurs fois.

Pour cet exercice, point n'est besoin d'observateurs. Faire d'abord l'exercice statique, puis en traversant une rue fictive (deux traits de craie espacés de 7m environ sur la cour) ou réelle, et en tournant quatre fois la tête à gauche et quatre fois à droite, en fait à chaque pas. Les "enfants mobiles" doivent se situer loin (20 m par exemple), ils peuvent brandir des objets (fleurs, cartable, vêtements,...). L'enfant "regardeur" doit dire ensuite ce qu'il a vu.

Cet exercice final mobilise toutes les facultés de la vision et correspond à ce que l'enfant doit faire pour traverser la rue : la conjugaison de tourner les yeux et de tourner un peu la tête permet de passer très rapidement plusieurs fois d'un côté à l'autre pour observer.

9 - Exercice : Observation des piétons traversant



Se mettre un peu à l'écart pour ne pas influencer les comportements des piétons.
Demander aux enfants d'observer et de noter les principaux points qui vont bien ou qui vont mal et en discuter avec eux sur place et en retour à l'école.

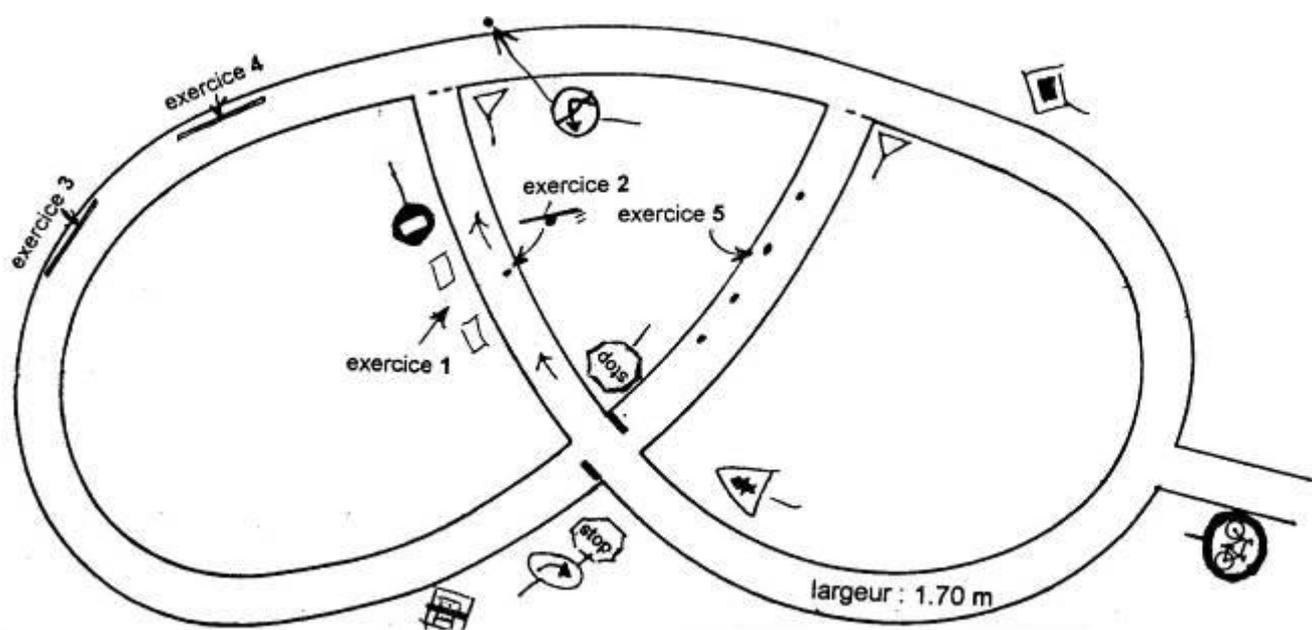
S'ils n'ont pas eux-mêmes assez d'idées, les orienter vers :

- il n'a pas observé des deux côtés avant de s'engager
- ne s'est pas arrêté après le premier pas
- n'a pas regardé avant de traverser,
- s'est élancé en courant,
- n'a pas regardé des deux côtés pendant toute la traversée
- s'ils sont plusieurs ensemble, ont-ils tous regardé des deux côtés en traversant
- le conducteur n'a pas cédé le passage au piéton qui était engagé (un pied sur la chaussée ou devant les voitures en stationnement)
- autre comportement du conducteur
- etc.

10 - Exercice : le circuit d'Anastase pour vélos

Buts :

- familiariser l'enfant au déplacement sur véhicule (la bicyclette) en circulation, acquérir une habileté et des réflexes suffisants pour ne pas être totalement accaparé par la conduite et qu'il puisse en conséquence consacrer une partie de son attention au trafic environnant et éviter des maladroites dangereuses.
 - acquérir la connaissance des règles de conduite et de prudence lui permettant d'éviter les accidents,
- et acquérir un minimum de connaissance des panneaux, mais seulement ceux qui lui serviront dans l'immédiat.



Caractéristiques du circuit d'Anastase pour vélos

Avantages de ce circuit : l'école le fabrique elle-même, le possède, le garde et donc on en dispose quand on le désire, on s'affranchit de l'obligation de le réserver près des détenteurs, pour telle date et des aléas de la météo. Il est léger, donc facilement rangé et vite installé

Explication globale.

Le circuit est marqué en peinture dans la cour de récréation (ou sur un parking municipal) : ceci permet une utilisation fréquente. Il est possible, pour une utilisation occasionnelle, mais moins pratique, de le marquer à la craie ou de le limiter par des rubans blanc ou des cordelettes.

Un emplacement de dimension minimale de 30 m x 15 m est nécessaire

Quelques enfants (de 1 à 7 environ) circulent à bicyclette sur le circuit, d'autres portent les panneaux autour de leur cou, d'autres enfin, si on le désire, sont juges ou observateurs.

Le circuit peut être utilisé sans itinéraire imposé, librement, ou en itinéraire imposé (si une notation est prévue).

Peinture, ruban ou corde - Si l'on a choisi la solution ruban ou cordelette, couper la cordelette en quatre morceaux dans les rapports 3/20 (pour le triangle central), 4/20, 4/20 (pour les deux croissants), et 9/20 (pour le pourtour), soit par exemple pour une longueur de 200m (correspondant à un emplacement disponible de 30m x 15m) : 30m, 40m, 40m et 90m. Et pour une longueur de corde de 260m (correspondant à un emplacement disponible de 40m x 20m) : 39m, 52m, 52m et 117m.



de chaque panneau une courte phrase est inscrite donnant la signification du panneau. Chaque panneau est muni d'une cordelette, afin que l'enfant puisse facilement suspendre le panneau autour du cou (si le nombre d'enfants est insuffisant, quelques panneaux peuvent être disposés à terre, adossés à des cartables). Treize panneaux sont nécessaires,

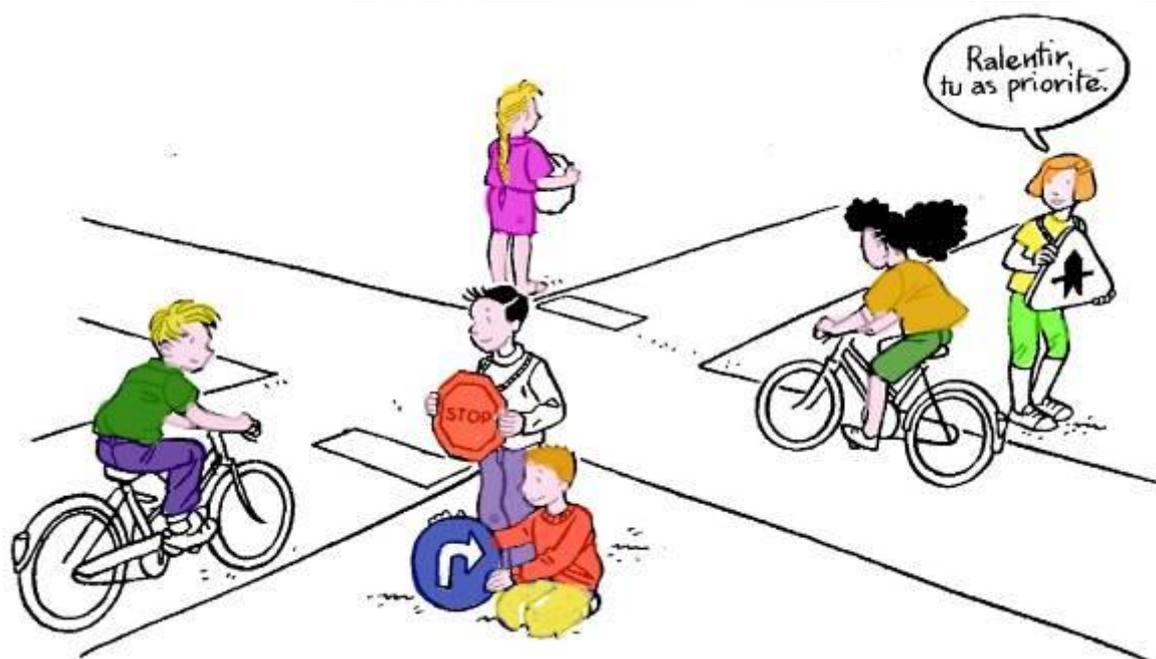
Chaque enfant "porte-panneau" passe la cordelette autour de son cou et tient bien le panneau à deux mains (mieux que sur la photo).

Panneaux. Ils sont confectionnés avec du carton de diverses couleurs. À l'envers



Utilisation du circuit d'Anastase pour vélos

Chaque enfant porte-panneau délivre oralement la signification du panneau (écrite au dos) à chaque fois qu'un enfant cycliste s'approche (2 ou 3 m). Ceci constitue une pédagogie active



**Panneaux du circuit d'Anastase,
nombre et indication de ce qui doit être écrit au verso.**



2 – Arrête, redémarre quand il n'y a pas de danger



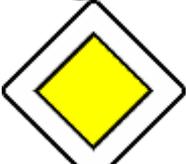
1 – Interdit de tourner à gauche



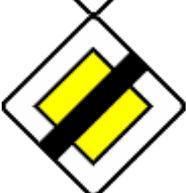
1 – Ralentir, tu as priorité



1 – Sens interdit (*ne dire que si quelqu'un s'y engage*)



1 – Ralentir à tous les carrefours, tu as priorité



1 – Tu n'as plus priorité aux carrefours



1 – Obligation de tourner à droite



2 – Ralentir et céder le passage

CÉDEZ LE
PASSAGE



1 – Interdit aux cyclistes

Exercices particuliers disposés le long du circuit d'Anastase (voir les numéros et les emplacements sur le plan)

Le long du circuit, sont disposés, aux endroits indiqués au plan, des exercices d'adresse destinés à éviter, qu'en situation réelle (dans la circulation), l'enfant soit malhabile, donc accidenté.

Exercice. 1 - Bouteilles :

But - Cet exercice est destiné à entrainer l'enfant à lâcher le guidon à gauche pour tendre le bras gauche en carrefour sans perturber sa trajectoire ni son équilibre.

Déplacer d'une table à l'autre des objets : des bouteilles plastiques remplies au 1/4 ou des doudous.

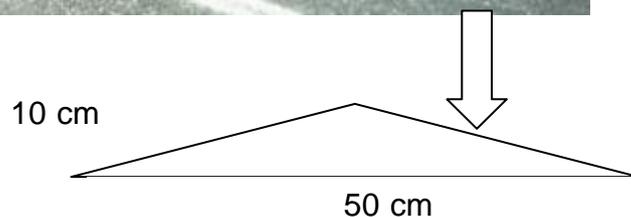
Deux tables (ou tabourets) sont placées en bord gauche du circuit : sur la première sont disposés les objets, l'enfant en saisit un avec sa main gauche et doit le reposer sur l'autre table (un enfant préposé à cette tâche remet au fur et à mesure les bouteilles ou les doudous sur la première table).



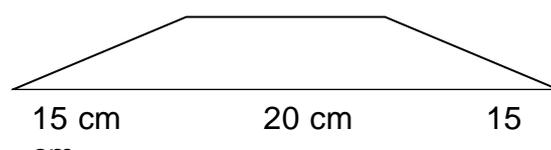
Exercice. 2 : planche à bascule : sur la piste, près du bord droit on place on place la planche à bascule : c'est une planche de 2,50 m environ clouée sur un court rondin central de 10 à 20 cm de diamètre (planche plus longue de 10 cm du côté d'ou vient le cycliste, afin d'être à terre, par son poids, de ce côté).



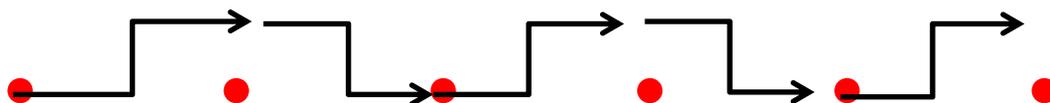
Exercice. 3 : support en toit. Planche profilée en triangle isocèle plat, chanfreinée aux extrémités. Placée dans la partie droite de la piste, le cycliste doit rouler sur toute la longueur de la planche (flèche), sans en descendre, ni changer de côté.



Exercice. 4 : saut de bordure. Planche profilée en trapèze. La planche est placée latéralement en bordure de la piste : le cycliste doit la franchir, en sortant de la piste puis en rentrant, sans mettre pied à terre (la planche doit être sèche).



Exercice. 5 : slalom. Disposer sur la partie droite de la piste une succession (6 par ex.) d'objets distants de 1 m à 1,50m, (quilles, cônes, bouteilles plastiques semi remplies etc. .



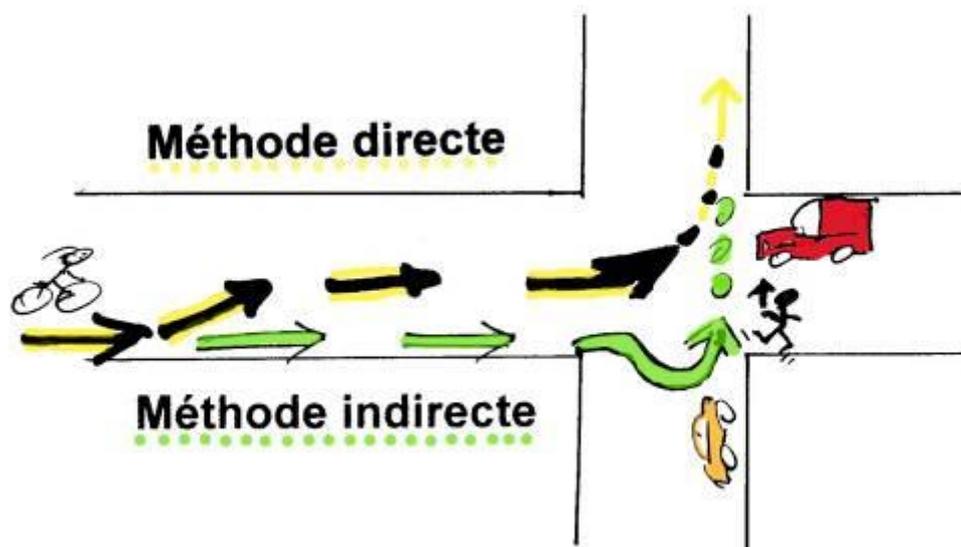
11 - Exercice : Tourner à gauche en vélo au carrefour

Si la rue n'est pas trop large, ET s'il y a peu de trafic, ET si l'enfant est BIEN ENTRAÎNÉ, il peut adopter la solution "directe" de se déporter jusqu'au milieu de la chaussée, 20 à 30 m avant le carrefour après avoir bien regardé en arrière et avoir tendu le bras gauche plusieurs fois (pas longtemps chaque fois, car il est sain de tenir le guidon).

Si le carrefour est plus important, ou si le trafic plus fort et plus rapide, ou si l'enfant n'est pas BIEN entraîné, il convient absolument d'adopter la solution "indirecte" (appelée aussi "scandinave") : rester sur sa droite, traverser le carrefour et s'arrêter à droite, à côté des voitures qui attendent dans la rue que l'on croise, puis ensuite traverser au moment qui convient. On peut aussi descendre de vélo après avoir franchi le carrefour puis traverser avec les piétons en tenant son vélo à la main.

Noter que dans les pays scandinaves, la méthode directe est interdite.

L'exercice peut être réalisé sur un terrain hors circulation mais si on peut utiliser une vraie rue c'est mieux : demander la coupure de rue par arrêté du maire (voir explications à l'exercice 2)



12 - Exercice : atelier de couture de rubans rétroréfléchissants

Organiser à l'école (ou en un autre lieu) un atelier couture, à une date déterminée, avec deux ou trois "mamans couturières" qui viennent avec leurs aiguilles ou leur machine à coudre. Avant d'organiser cet atelier, en prévenir les parents que l'on se propose de coudre ces rubans rétroréfléchissants sur les manches des anorak de leur enfant, et éventuellement de faire signer un formulaire aux parents autorisant à coudre le rubans rétroréfléchissants sur le vêtement.

Les rubans sur les vêtements rendent les enfants (et les piétons en général) très visibles la nuit et le à l'aube et au crépuscule, tant en campagne qu'en ville, même avec l'éclairage, même si l'on accompagne l'enfant à pied ou en voiture. En effet, en ville, les traversées de rue, même aux feux rouges, constituent la principale cause d'accident grave de piétons.

Il ne faut pas faire des brassards amovibles qui s'enfilent sur la manche car les enfants oublient ou négligent de les mettre, il faut absolument coudre fermement les rubans sur les vêtements. Le meilleur endroit pour coudre les rubans rétroréfléchissants est en entourage de la manche de l'anorak (ou autre vêtement), au milieu de la partie du bras entre l'épaule et le coude. En effet, à cet endroit, il n'est pas caché par le cartable, et il est visible d'arrière, d'avant, et des deux cotés. Si l'on dispose d'une machine à coudre "bras libre et si la manche de l'anorak est suffisamment large au poignet, il est possible de coudre à la machine. Mais en général il faut le coudre à la main car la manche de l'anorak est insuffisamment large au poignet. Ce n'est pas beaucoup plus long de coudre à la main. Attention à un détail esthétique : pour que le ruban cousu autour de la manche soit à peu près horizontal quand les bras sont normalement pendants le long du corps, il faut le coudre quelques centimètres plus haut côté aisselle que côté épaule externe.

Certaines réticences s'observent pour coudre ces rubans rétroréfléchissants : les parents craignent parfois de nuire à l'esthétique du vêtement, surtout s'il est neuf. Il est donc souhaitable d'une part de bien leur expliquer que la couleur choisie sera une couleur coordonnée avec celle du vêtement et d'autre part d'exposer préalablement un vêtement ainsi équipé, à l'école ou dans un autre lieu en les informant qu'ils peuvent venir le voir. Il est souhaitable aussi de montrer aux parents, sur site, la nuit, l'efficacité des rubans rétroréfléchissants. Dans ce cas, on fait marcher à pied un ou deux piétons sur le bord de la route ou on les fait traverser la rue, à une centaine de mètres et on met les parents observateurs dans la voiture qui éclaire avec les phares ou les codes.

Il existe des rubans rétroréfléchissants de différentes couleurs, adaptées à la couleur du vêtement. Il est possible de s'en procurer à l'Institut national pour la sécurité des enfants (institutsecuriteenfant@wanadoo.fr).



Atelier de couture de rubans rétroréfléchissants. Noter que l'emplacement des rubans rétroréfléchissants COUSUS sur les manches serait mieux au niveau du biceps car plus visible de l'arrière.



Rubans rétro réfléchissants vus de près le jour : largeur du ruban : 22 mm. Ce sont les petits filets gris clair de 2 mm qui réfléchissent.



Le même anorak vu dans les phares la nuit - deux largeurs de rubans rétro réfléchissants On voit nettement sur cette photo et la suivante, que la lumière réfléchi par les deux petits filets irradie très largement pour donner une large plage lumineuse.



les mêmes rubans rétro réfléchissants vus dans les phares la nuit : une largeur de ruban

13- Atelier de vérification et de réparation de vélos.

Visibilité :

- Dispositifs rétro réfléchissants : à l'arrière, sur les pédales, latéraux (sur pneus) et à l'avant, le tout propre. Les dispositifs rétro réfléchissants sont très sécurisants et en général beaucoup plus visibles que les lumières.
- La lumière à l'avant et le feu rouge à l'arrière.

Freinage :

- Les deux freins sont-ils efficaces ?
- Les câbles de frein sont-ils en état : usure apparente, quelques brins cassés ? Sont-ils graissés ou huilés ? L'huilage peut se faire sur place.
- Les poignées de frein sont-elles en bonne position et adaptées aux petites mains ?
- les patins sont-ils en état et pas trop usés ?
- exercer les enfants à freiner en utilisant les DEUX freins, car souvent ils ne veulent pas utiliser le frein avant de peur de "faire un soleil". Il convient donc de les entraîner.

Autres :

- La sonnette.
- La selle : serrage suffisant et bonne hauteur : lorsqu'une des pédales est en position basse et le pied dessus, la jambe doit être tendue.
- État des pneus.
- Présence d'un gilet jaune

Préconisez :

- Un rétroviseur, les mieux sont les rétroviseurs de cyclomoteurs : ils sont larges et surtout robustes : ils ne cassent pas au moindre choc.
- Un panier avant ou un porte-bagage arrière (photo ci-dessous)



14 - L'arrêt interview- rappel de la loi

Le gendarme ou le policier arrête l'automobiliste qui a commis une infraction (en général vitesse ou non respect du piéton) ou qui s'est montré simplement apparemment imprudent, et après son accord, lui propose de s'entretenir avec un groupe de 2 ou 3 enfants qui l'interrogent sur les raisons de sa vitesse ou du fait qu'il ne s'est pas arrêté pour laisser traverser le piéton, ou toute autre raison. Cette interrogation doit rester brève. Puis, quelque soit l'infraction, les enfants lui présentent la plaquette suivante montée sur un support rigide, en lui demandant de la lire (point n'est besoin de la lire à haute voix). La plaquette doit être rendue aux enfants après lecture par le conducteur. Les enfants ne doivent pas oublier de remercier le conducteur en le quittant.

Plaquette à faire lire aux automobilistes

**Pour la sécurité des enfants,
nous vous proposons de lire ce qui suit
afin de vous souvenir des quelques points essentiels
suivants imposés par la loi (code de la route).**

La vitesse autorisée (50 km/h en ville) ne dispense en aucun cas le conducteur de régler sa vitesse qui doit être réduite, entre autres, lors du croisement des piétons. Amende de 4^{ème} classe possible. *(de l'article 413-17)*

Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables *(c'est-à-dire les piétons, les enfants, les cycliste ...)*. *(de l'article R. 412-6)*

Tout conducteur est tenu de céder le passage au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement son intention de le faire. Amende de 4^{ème} classe possible et retrait de 4 points du permis de conduire. *(de l'article 415-11 modifié par décret du 12 novembre 2010)*

15 – Exercice pour s'entraîner à rouler, sans tomber, sur un accotement irrégulier.

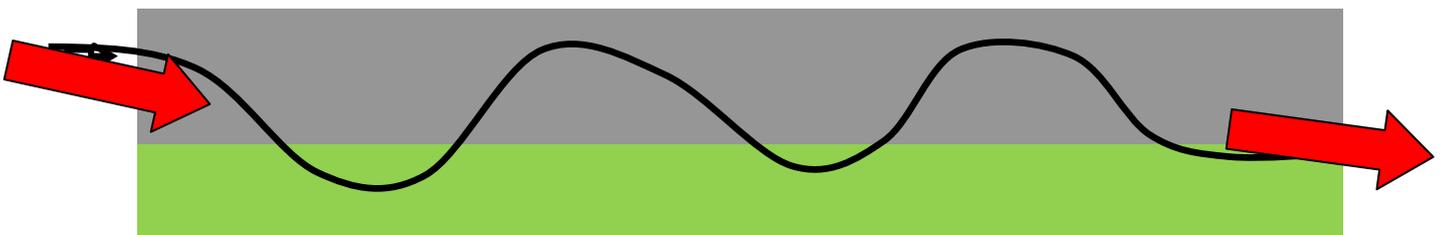
Cet exercice est destiné à habituer l'enfant à rouler, sans tomber, sur un accotement pour s'y échapper en cas d'urgence afin d'éviter une voiture qui double une autre et ne laisse plus de place sur la chaussée pour le cycliste (accident mortel de Pascale ainsi heurtée par une voiture venant en face et qui doublait. Pascale est restée sur la route au lieu de s'échapper sur l'accotement).

L'enfant s'imagine, a priori, que s'il quitte la chaussée pour rouler sur l'accotement il tombera, il faut donc l'entraîner.

Commencer par un accotement assez plat et pierreux, puis passer progressivement à des endroits où l'accotement est irrégulier, bosselé et très herbeux.



Faire exécuter plusieurs entrées et sorties de l'accotement.



Avec un vélo de fille (sans barre) on peut même les entraîner à abandonner le vélo prestement pour s'échapper à pied sur l'accotement (oui, le vélo continue seul et tombe sur la route ou sur l'accotement).

16 - Action possible : le théâtre sur le thème de la sécurité routière.

Écrire une pièce de théâtre sur ce sujet est délicat car il faut :

- que les messages "sécurité routière" soient pertinents, précis, au mot près et pas des sujets bateaux déjà mal rebattus.
- que l'humour soit très fort sinon les enfants n'accrochent pas.

Une vingtaine de comédies humoristiques et souvent caustiques sont déjà écrites et disponibles dans le livre "Le Théâtre d'Anastase" (anastase@wanadoo.fr).

Quelques photos prises lors des diverses représentations









17 – Chanson "Faut traverser ..."

1

Faut traverser
Pas n'importe comment
C'est pas un jeu
D'abord regarde
À gauche et à droite
Si les voitures sont un peu loin

2

Puis fait un pas
Pour bien te montrer,
Pour qu'on te voie.
N'avance pas plus
Attends et regarde
Si la voiture va s'arrêter.

3

Si la voiture,
S'est bien arrêtée,
Tu peux passer.
Mais attention,
Surtout ne cours pas,
Et tourne la tête très souvent

4

Quand il n'y a
Qu'une ou deux voitures
Tu laisses passer
Quand elles sont proches
Ou qu'elles roulent trop vite
Tu ne t'engages pas du tout

5

Pour qu'on te voit
Habile-toi de blanc
De rose, de jaune,
Coude des rubans
Bien réfléchissants
Sur ton sac et sur tes vêtements

18 - Test d'Anastase pour traverser la rue

Un fichier séparé existe sur le CD et permet d'imprimer plus facilement le test pour le photocopier ensuite pour en distribuer un à chaque enfant

Test à faire quelques jours après les séances consacrées aux 10 premières situations de Recta Versa

(Pour chaque dessin choisis les deux phrases qui sont bonnes : entoure le chiffre correspondant)

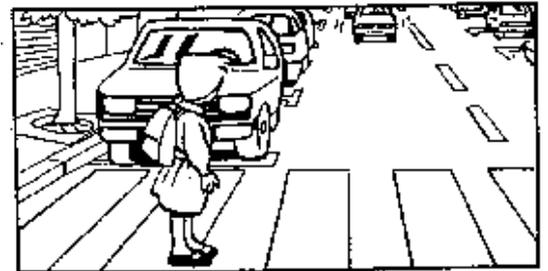
A - Je m'arrête à 50 cm du trottoir :

- 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, afin que le conducteur me voie
- 3 – pour choisir le moment où je pourrai m'engager



C – Si la voiture est assez loin (30 m en ville), j'envoie un message au conducteur : je fais un pas

- 1 – pour me montrer afin que le conducteur me voie
- 2 – pour prendre mon élan
- 3 – pour que les voitures ralentissent et s'arrêtent (elles peuvent s'arrêter si le conducteur le décide, car il y a 30



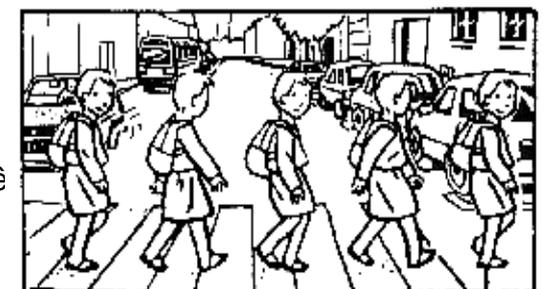
D – Ensuite j'entreprends la traversée :

- 1 – si la voiture s'est arrêtée vraiment
- 2 – en m'élançant en courant pour profiter vite du moment favorable, et pour ne pas forcer la voiture à s'arrêter.
- 3 – sans m'élaner car cela surprendrait l'automobiliste



E – Pendant le temps de la traversée :

- 1 – je regarde 7 ou 8 fois des deux côtés, 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 mêm



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

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

G – Lorsque je veux traverser, si les voitures roulent trop vite ou sont trop proches :

- 1 - j'essaye de traverser,
- 2 - je ne dois pas m'engager, ni faire un pas pour envoyer mon message,
- 3 - j'attends qu'elles soient passées, et que dans voitures suivantes il y ait un écart suffisant entre deux voitures

H – Lorsque je veux traverser une route à la campagne :

- 1 – Je peux traverser quand les voitures sont à 30 mètres, comme en ville
- 2 – Je peux traverser quand il n'y a aucune voiture dans les deux sens
- 3 - Je peux traverser quand les voitures sont vraiment très loin (plus de 100 mètres).

I – Lorsque l'on traverse en groupe même avec des adultes, ou avec le professeur, dois-je quand même, regarder moi-même des deux cotés quand je m'engage et 7 ou 8 fois pendant que 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, en plus, que les voitures s'arrêtent,
- 3 - je surveille les voitures des deux cotés pendant que je traverse.

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

- 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 porte des vêtements blancs ou très clairs.
- 3 - je n'ai pas besoin d'élément réfléchissant, car l'automobiliste me voit bien puisque je vois sa voiture

Voir les bonnes réponses et les explications sur la page suivante

Réponses au test d'Anastase

A – les bonnes réponses sont 2 et 4.

Les mauvaises réponses sont les 1 et 3 : 1 car de cet endroit on ne voit pas les voitures qui arrivent à cause des voitures en stationnement, et 3 car le conducteur ne voit 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, on ne s'est pas "montré".

C – les bonnes réponses sont 1 et 3.

Ne jamais s'engager avec élan, car cela surprendrait les conducteurs.

D – les bonnes réponses sont 1 et 3.

La mauvaise réponse est la 2 : c'est très dangereux de s'élancer 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 par contre, 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 2 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 lui-même constamment des deux cotés 7 ou 8 fois, pendant toute la traversée, de cette façon il gardera sa vigilance, et en plus il acquerra le bon comportement.

J – bonnes réponses : 2 et 3.

K - bonnes réponses : 2 et 3.

L – bonnes réponses : "oui" et "oui".

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

Exercice 19

Enquête de repérage des points dangereux du quartier scolaire à réaliser par les enfants aidés des parents

Cet exercice comporte deux pages :

-- la page 19a qui est destinée à être photocopiée pour en distribuer un exemplaire à chaque enfant pour que chacun d'eux réalise l'enquête en observant les points dangereux du quartier, avec, si possible, l'aide des parents.

Pour faciliter la réflexion, neuf situations types de danger sont proposées de A à I, l'enquêteur-enfant doit porter sur le plan la lettre qui correspond au danger repéré, puis la rendre à l'enseignant qui s'en servira pour une discussion collective.

L'enfant peut signaler d'autres dangers non répertoriés.

Avant de photocopier la page 18a, coller dans le haut de la page le plan du quartier (dessiné par vous ou extrait d'un document quelconque)

Vous pouvez trouver la page 19a indépendante dans la pièce 7 du CDROM, ce qui vous facilitera son impression.

-- La page 19b qui donne à l'enseignant des indications sur chaque type de danger de A à I et lui permet ainsi de réaliser et de commenter la correction collective.

Page 19a

destinée à être photocopiée pour en
distribuer un exemplaire à chaque enfant
après avoir collé le plan du quartier sur cette partie haute
y compris en couvrant les 5 lignes du présent texte

Enquête sur les points dangereux du quartier scolaire

Cette enquête est un exercice à réaliser par chaque enfant, avec, si possible, l'aide des parents

Indiquez sur le plan ci-dessus les endroits les plus dangereux (ne pas dépasser 5 si possible) que vous constatez. Pour cela, écrivez sur le plan, à l'endroit concerné, la lettre (A ou B ou C ...) qui correspond au danger de la liste ci-dessous (il peut y avoir, plusieurs endroits de la même lettre et aucun de certaines lettres). Si d'autres dangers non indiqués sont repérés, les porter aussi, en expliquant en J.

A - Passage piéton trop long (rue trop large), sans refuge central.

B - Passage piéton trop loin de l'endroit où je veux traverser (m'obligeant à faire un détour).

C - Quand je commence à traverser, les conducteurs ne me voient pas car il y a des voitures en stationnement trop près du passage piéton.

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 ou poubelle...) trop près de la chaussée et qui me cache.

E - Le trottoir est souvent encombré par une ou plusieurs voitures ce qui ne laisse pas assez de place pour les piétons.

F - Le trottoir est encombré par des objets (cabine téléphonique, bac à fleurs, panneau publicitaire, étalage de boutique, abribus ...) ce qui ne laisse pas assez de place pour les piétons.

G - A ce carrefour à feux, lorsque je traverse quand le bonhomme vert s'est allumé, les voitures qui tournent ne me laissent pas passer.

H - Il y a des travaux sur le trottoir qui nous obligent à descendre sur la chaussée.

I - (ce point concerne surtout les collèges). Sur cette section la circulation à vélo est dangereuse et le trottoir serait pourtant assez large pour y marquer une piste cyclable.

J - Autre danger (expliquer ici).

Page 19b

Explications ultérieures après exécution de l'enquête pour permettre à l'enseignant de réaliser et de commenter la correction collective.

Lors de l'enquête, seule la page 18a doit être photocopiée et distribuée -. la présente page 18b est seulement destiné à l'enseignant 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 J.

- A - La présence d'un refuge central au milieu d'un passage zébré possède beaucoup de vertus sécuritaires : il permet au piéton de traverser en deux temps en s'arrêtant 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 d'un peu plus de 7 mètres entre bordures (2,80 - 1,50 - 2,80) mais si on peut conserver 4 mètres de chaussée de chaque côté, c'est mieux pour les cyclistes (4 - 1,50 - 4). S'il manque de la place, on peut enlever le stationnement latéral d'un côté ou des deux côtés.
- B - Le problème n'est pas ici de demander un passage piéton s'il n'en n'existe pas : Il faut savoir en effet que le marquage d'un passage zébré ne rajoute rien, en droit, à la priorité du piéton de toute façon, même sans passage zébré, l'art. 415-11 du code impose à l'automobiliste de lui céder le passage dès qu'il est engagé, mais par contre si un passage est marqué à moins de 50 mètres, on est obligé de l'utiliser. Le point B concerne donc d'une part le cas où un passage est marqué, mais 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: deux sont nécessaires: un de chaque côté du carrefour ou bien pas du tout.
- C - 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 « piéton-conducteur ».
- D - 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 plus grandes qu'on ne pense, et les "bouts d'choux" sont bien plus petits qu'on ne pense. L'enfant devrait être vu des pieds à la tête sur les 1,50 m de large qui bordent la chaussée.
- E - La meilleure façon d'empêcher que les voitures stationnent sur le trottoir est de ne pas leur interdire le stationnement sur la chaussée et à condition de mettre quelques potelets au niveau des portes cochères. Si par contre, le stationnement est interdit sur la chaussée, il est strictement nécessaire de protéger le trottoir, 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 - 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 le mettre ailleurs (cabine téléphonique) ou adopter des abribus sans paroi latérale.
- G - La raison pour laquelle la voiture qui tourne à gauche force le passage et empêche le piéton de passer est que le passage est marqué trop près du carrefour -. si on le recule de 7 mètres, la voiture n'aura pas peur de s'arrêter avant le passage car elle aura dégagé le carrefour.
- H - Travaux sur trottoir : l'indication "piétons passez en face" oblige l'enfant à traverser la chaussée : un trottoir provisoire assez large est meilleur, avec garde corps et toit si nécessaire.
- I - Si le trottoir est assez large, on peut le partager par une ligne tireté blanche pour avoir une largeur spéciale pour la circulation des vélos (bien marquer le logo vélo, ainsi que la séparation afin d'éviter les conflits vélos-piétons). Si le trottoir n'est pas assez large, on peut toujours réduire la largeur de la chaussée, élargir le trottoir et y installer une piste cyclable. Il faut se rendre à l'évidence que les « bandes » peintes sur la chaussée (et non sur le trottoir) sont très risquées pour les enfants.