

L'enfant dans la rue

Traité de sécurité routière à l'usage des enseignants et des parents : Éducation des enfants Aménagement de la voirie

Réalisation : Jacques ROBIN

Ingénieur - Accidentologue

Président de l'Institut national pour la sécurité des enfants

Intervenant départemental de sécurité routière en milieu scolaire

anastase@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com

Ce traité est extrait du concept

Recta Versa

**Support ludoéducatif pour l'enseignement
de la sécurité routière aux enfants
et la formation des enseignants**

Le support Recta Versa est composé de 28 cartes recto verso (format cartes à jouer) qui se rapportent à 28 situations de circulation ou de dangers rencontrés par les enfants ou d'acquisition de connaissances. D'un côté de chaque carte, une photo d'enfants montrant le bon comportement et de l'autre côté le mauvais (ou le moins bon). Le support comprend un CDROM explicatif et de correction pour les enseignants et 20 exercices pratiques réalisables en salle ou en plein air.

l'explication détaillée du support Recta Versa est sur le site :

<http://anastase.e-monsite.com>



Première partie de l'utilisation du concept Recta versa : réflexion par petits groupes sur les cartes : ils discutent entre eux pendant 10 minutes et choisissent le "bon" côté de chaque carte. Ensuite l'enseignant fera une correction-discussion collective sur projection vidéo avec le CDROM fourni.

Ce présent traité de sécurité routière contient :

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

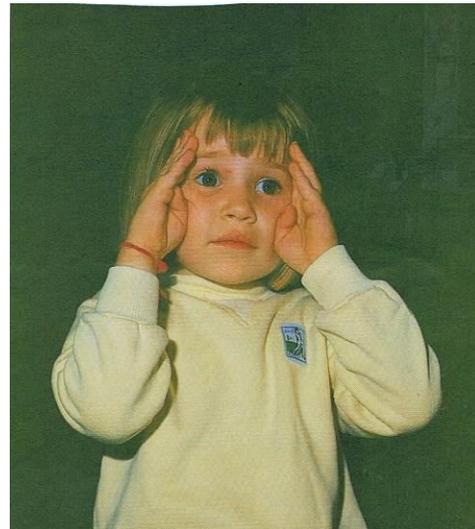
Chapitre 8 -- Comment éviter les enlèvements d'enfants dans la rue

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.

Ce chapitre 1 (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.



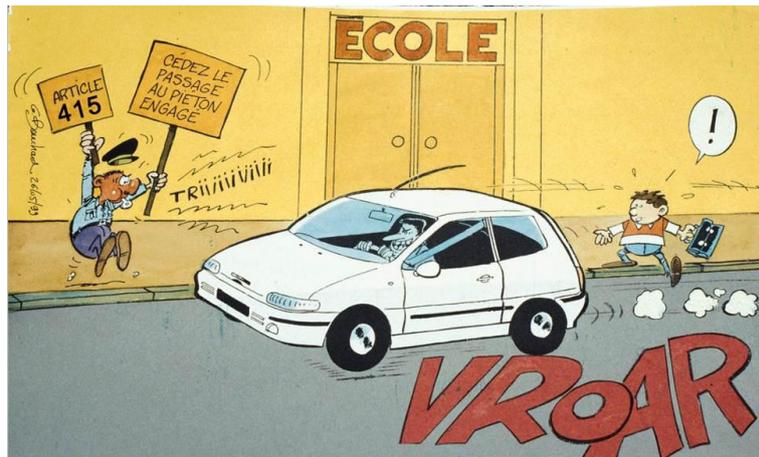
Ne pas se contenter de protéger la traversée, mais profitez pour les éduquer :
exigez que chaque enfant du groupe regarde constamment des deux cotés en traversant.



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 régi par le nouveau décret (12 novembre 2010) reproduit et analysé un peu plus loin en **2-6**

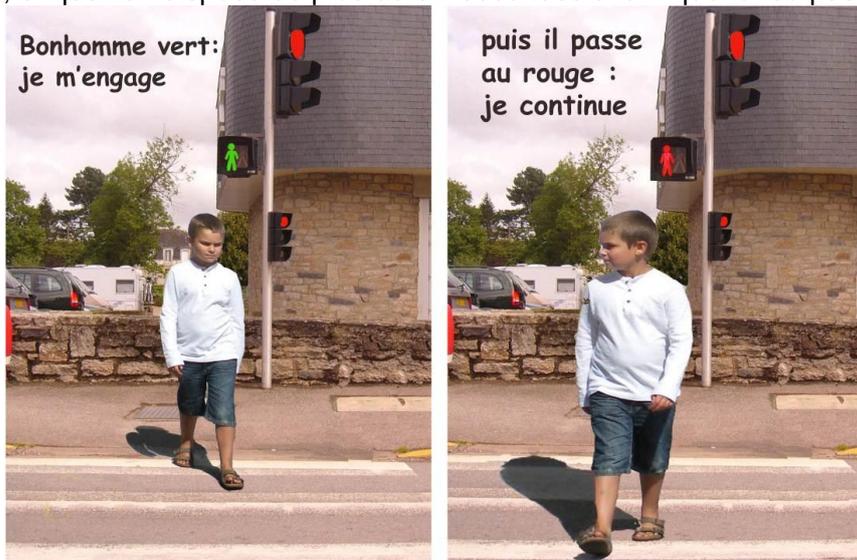


Ne pas s'élaner en courant, pour traverser. Mais ne pas traîner non plus : traverser d'un pas alerte, et en regardant constamment des deux cotés, pour surveiller les voitures.



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 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 réfléchissants cousus.

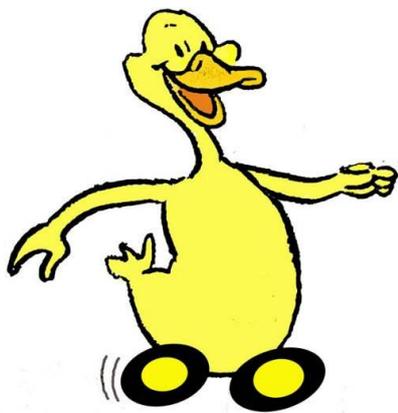


L'alcool. L'enfant grandit vite, il observe et se forge une opinion plus ou moins définitive par les idées reçues qu'il entend et par les habitudes ou traditions comportementales qu'il constate.

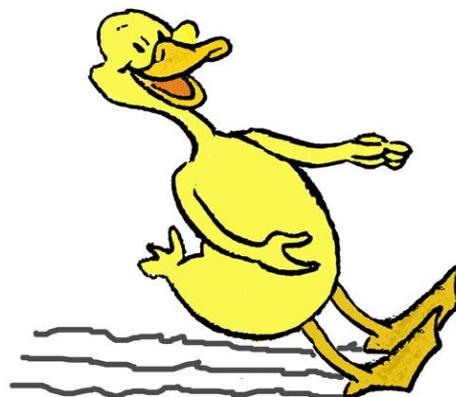
Il importe donc dès le plus jeune âge de lui dire que même à faible dose (sans être ivre), l'alcool est dangereux pour la conduite : euphorie, diminution des réflexes, allongement du temps de réaction, endormissement précoce. Leur rappeler que le vin et la bière sont des boissons alcoolisées

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.



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



Puis je freine 13 mètres

TOTAL : Distance d'arrêt : 14 + 13 = 27 m (calcul fait pour la ville : 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 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. 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'appêtant 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'à 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 prépondérantes. 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 lui céder le passage dès qu'il est engagé (un pied sur la chaussée). 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 (*remarque faite en septembre 2010 : il se peut que l'article 415-11 soit prochainement modifié pour donner une plus grande force au passage piéton en élargissant, par ce qui est souligné, le devoir du conducteur de la façon suivante : "de céder le passage aux piétons engagés ou présents sur le trottoir et prêts à s'engager sur un passage piétons", donc se renseigner sur le site du ministère chargé des transports)*)

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".

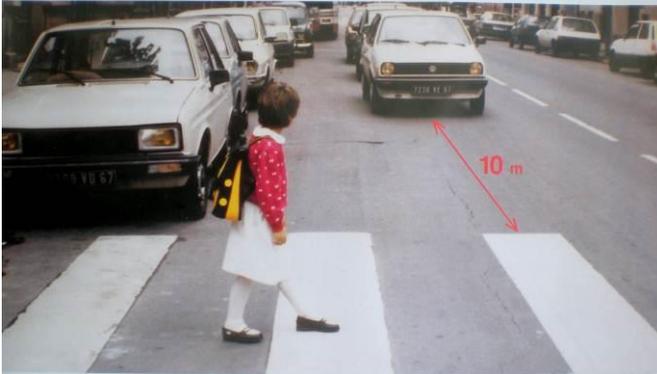
Seulement dans les rues à fort trafic, le passage piéton se justifie. Une des caractéristiques pour reconnaître une rue "à fort trafic" est la présence de feux aux carrefours (on les nomme aussi artères ou voies artérielles).

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"

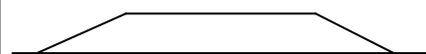
Longueur 4 m
Hauteur 10 cm



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 :

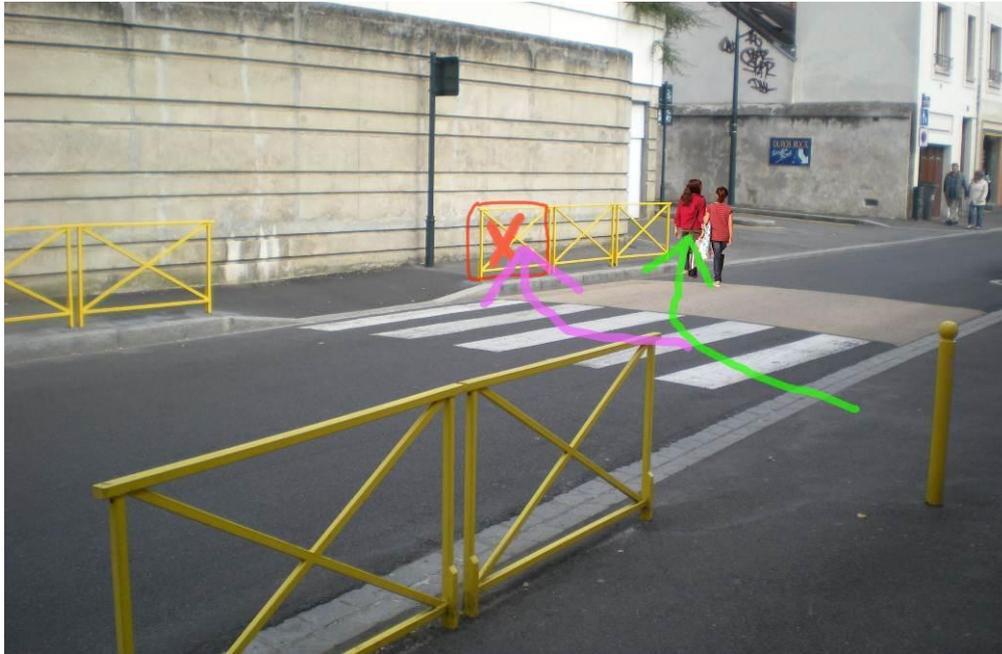
1 – Cela incite les automobilistes à la vitesse

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 consacrerait plus d'autre crédit pour des aménagements vraiment efficaces : ralentisseur, plateau, refuge central sur passage piéton.

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 :

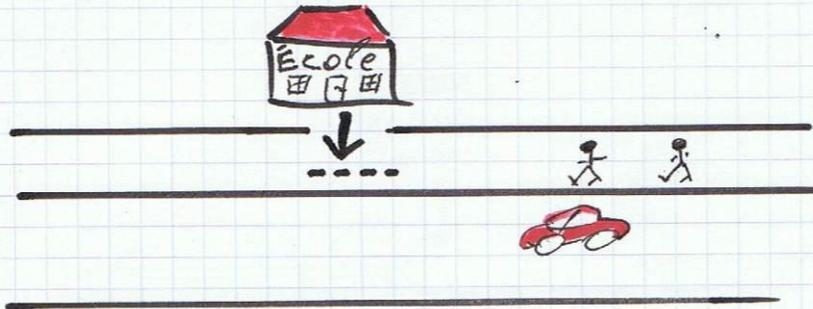
- elles sont longues,*
- disposées en amont*
- de forme trop "remplies", trop "masquantes".*

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

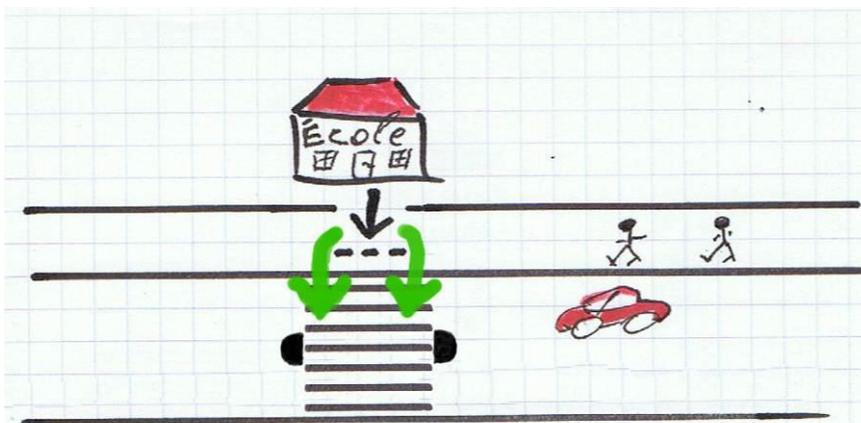


Des barrières tubulaires horizontales masquent moins les enfants lorsque les conducteurs les voient de loin en perspective. On leur attribue parfois le défaut de servir de support pour les acrobaties des enfants : c'est moins dangereux que de cacher la visibilité.

Barrière pour briser l'élan des enfants

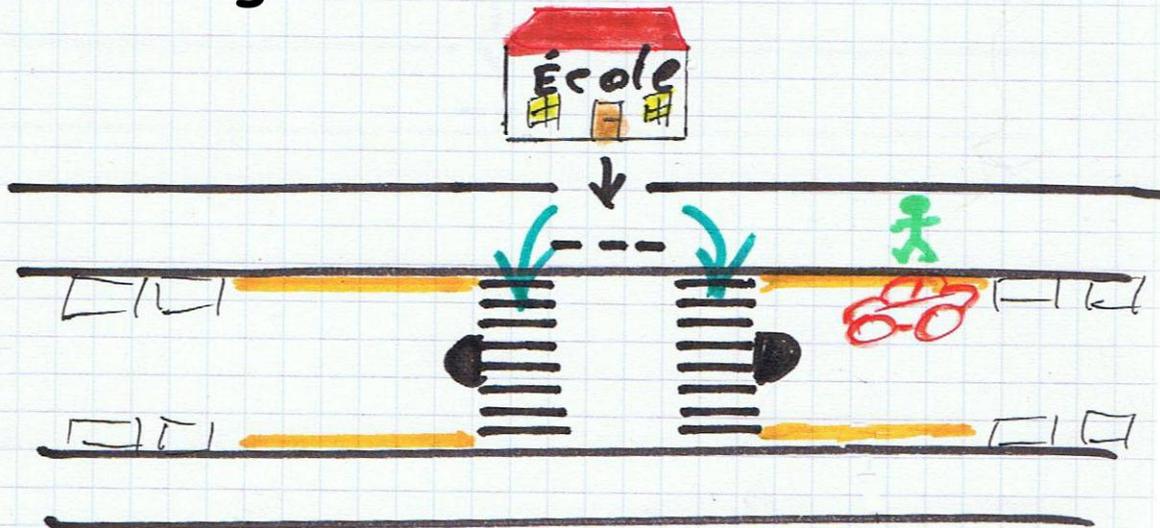


Cas d'une Zone 30 ou d'une petite rue :
pas de passage piéton



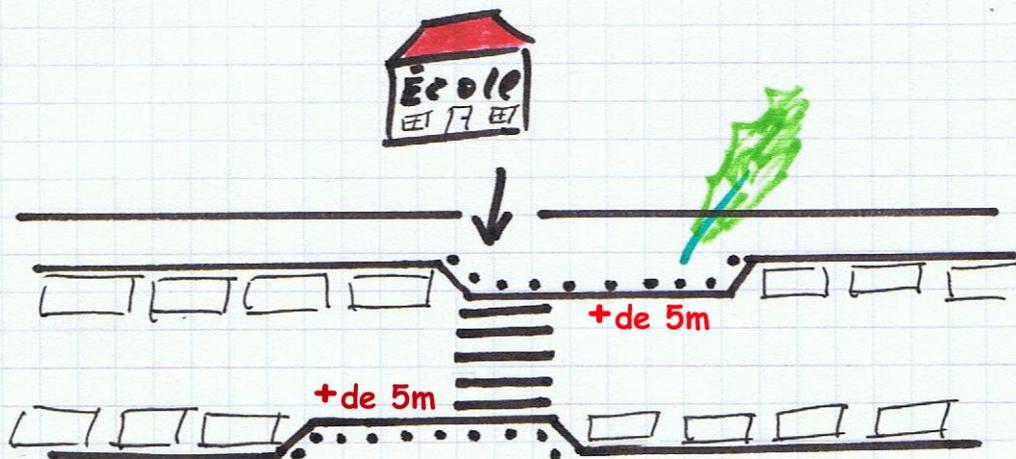
Cas d'une rue importante : un passage piéton
mais avec refuge, sinon danger

Le refuge central



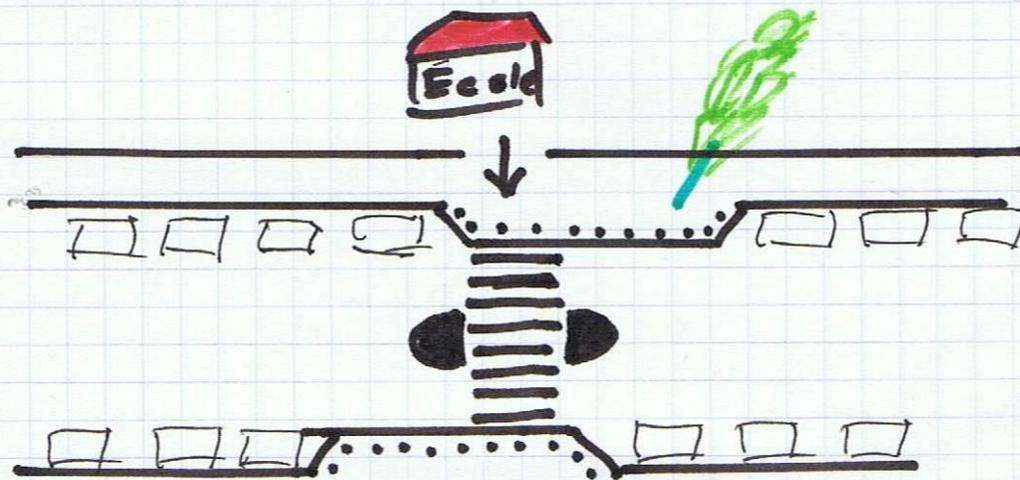
- Interdiction de stationnement (lignes jaunes) afin de disposer d'assez de largeur pour réaliser le refuge
- **Le refuge a trois vertus** : il permet au piéton de traverser en deux temps, il empêche un véhicule de doubler celui qui s'est arrêté pour laisser passer le piéton, il empêche un véhicule de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

L'avancée de trottoir



Permet la visibilité "conducteur-piéton"

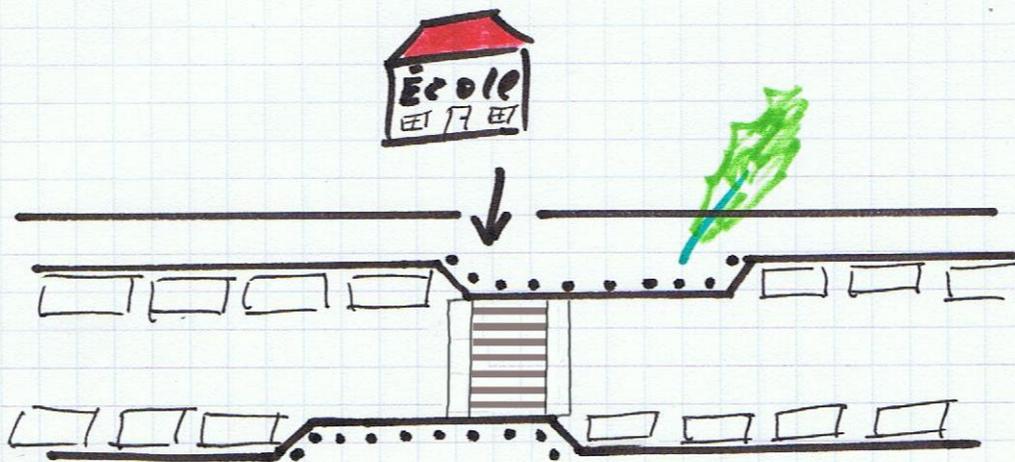
Avancée + refuge



Avancée = visibilité

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

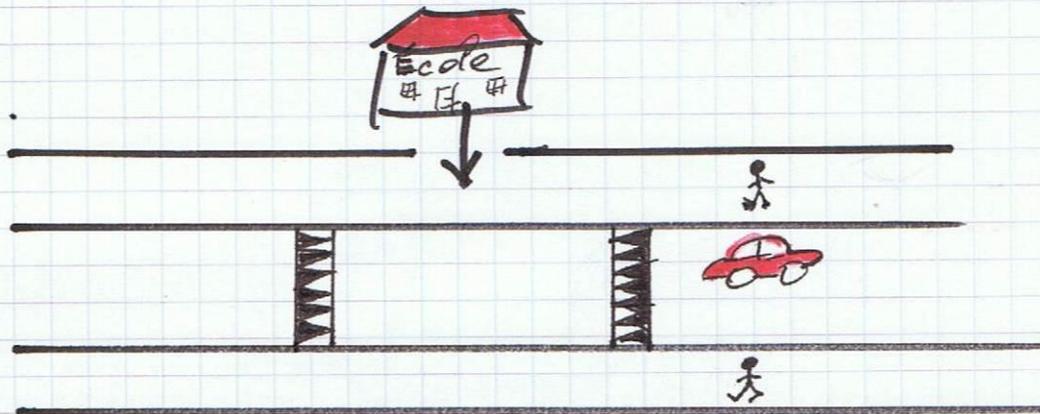
Avancée + ralentisseur



Avancée : visibilité

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

Plateau surélevé



Pas de limitation concernant le trafic

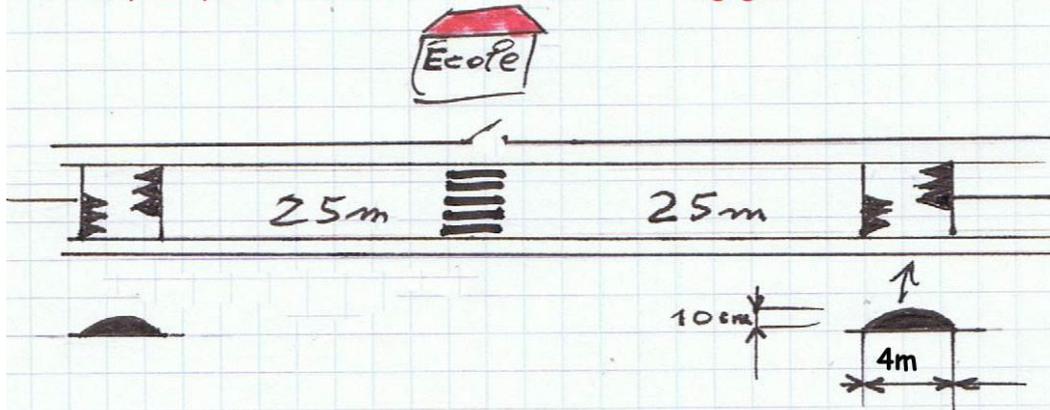
Hauteur : de 10 à 15 cm - rampe de 5 à 10 %

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.

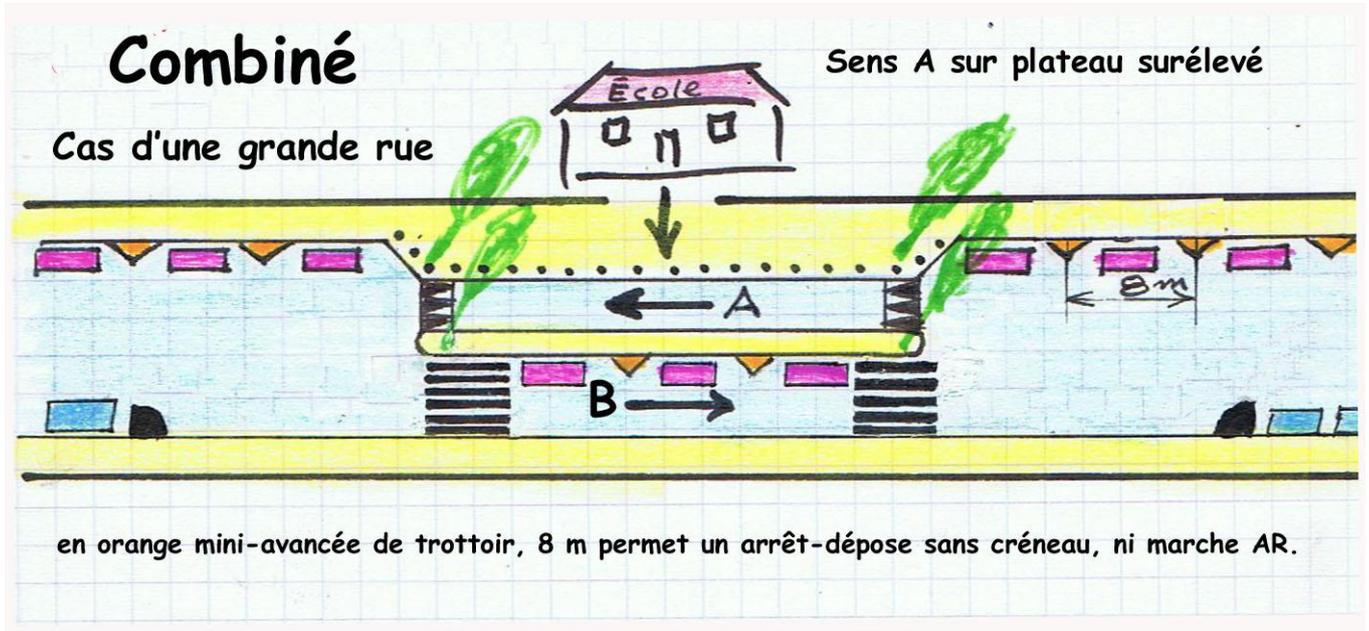


Dans le cas où le passage piéton est sur le ralentisseur, l'observation montre que le conducteur, qui approche à 50 km/h, ne finit son ralentissement à 30 km/h qu'à l'endroit précis du ralentisseur. De ce fait, l'enfant qui attend pour s'engager, voyant arriver la voiture à 50 km/h à 25 m, n'osera pas 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.

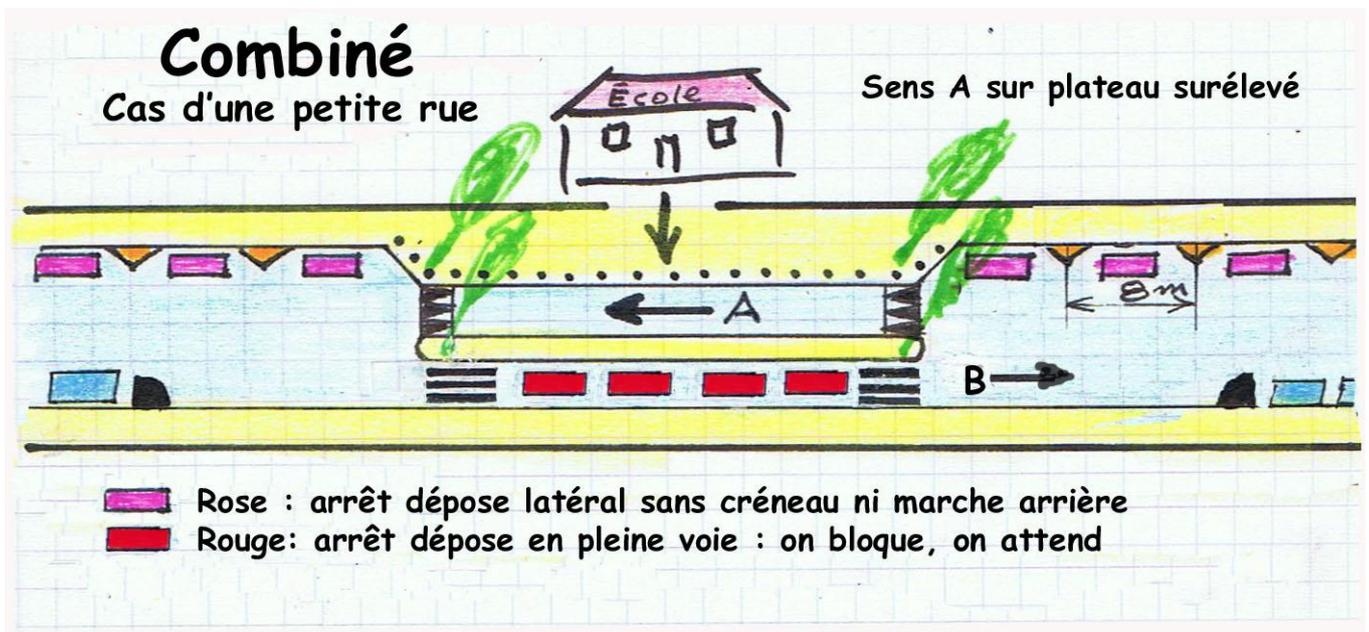
En d'autres termes, "50 km/h à 25m" ou "30 km/h à 0m" sont deux situations dont aucune ne lui permet de s'engager. Il convient donc de DISSOCIER comme ci-dessus le point de ralentissement et le passage piéton en plaçant le ralentisseur à 25 m afin d'être dans la situation "30 km/h à 25m" : là, l'enfant 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 rétroréfléchissants (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

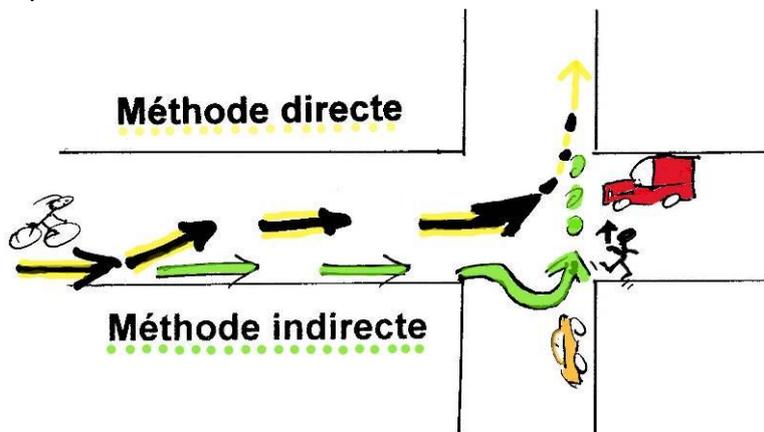
A – Enseigner l'essentiel à l'enfant et l'entraîner

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 tiritées (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 rétroréfléchissants.*
- *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.

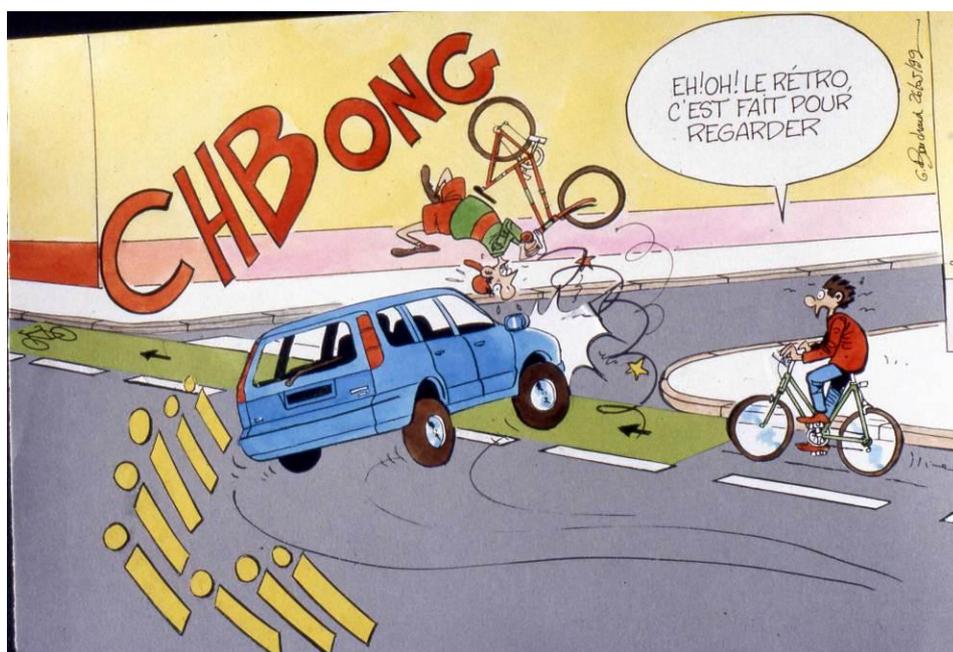
La solution "bande cyclable" est acceptable seulement pour les rues à très faible trafic motorisé. Par contre, elle est dangereuse pour les enfants lorsqu'elle est utilisée sur des rues à trafic fort ou moyen, car les voitures rasant les enfants par derrière sans protection et sans qu'on les voit arriver. 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.

Le rendre obligatoire serait néanmoins une très grave erreur car pour des petits trajets dans des rues calmes, par exemple pour se rendre à la boulangerie toute proche, on sait pertinemment que l'enfant ne le mettra pas, les adultes non plus. De même à la campagne, pour aller de la cour de ferme jusqu'au champ voisin. L'obligation constituerait donc "l'école de l'infraction" et inciterait à ce que les experts dénomment "l'observance conditionnelle" : l'ado jugeant que parfois la loi n'est pas observable, prendra l'habitude de décider lui-même s'il respecte la loi, y compris par exemple pour la vitesse.

Il ne faut jamais mentir aux enfants : le message pour le casque est donc "porte ton casque le plus souvent possible, et porte le toujours pour les trajets longs ou sur les routes circulées ou en sortie en groupe ou en exercice à l'école.

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 claire 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'emmenner, 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.

Fin du traité de sécurité routière à l'usage des enseignants et des parents

Jacques ROBIN

Ingénieur - Accidentologue

Intervenant départemental de sécurité routière en milieu scolaire

anastase@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com

<http://anastase.e-monsite.com>