

## **L'évaluation des actions éducatives en sécurité routière dans la perspective de la construction d'une attestation de première éducation à la route :**

Apports des expériences lyonnaises et marseillaises

M.A. Granié et J.P. Assailly

LPC-INRETS

L'usager de la route a pour particularité de produire des déplacements dans un espace public, ce qui n'est possible que par le partage de cet espace entre tous les usagers de la route. Chacun a droit à une portion de chaussée dont il est impossible de tracer les limites puisque ces territoires sont mobiles et extensibles. On peut dire que chaque fois que, dans une situation de recouvrement d'espace, les régulations font défaut, il y a risque d'accident. Éduquer à la sécurité routière, c'est alors en partie apprendre à l'usager de la route les normes sociales d'interaction entre les utilisateurs d'un espace commun. Cela implique à la fois des compétences cognitives, perceptives, sociales et affectives.

Une des questions qui se posent alors quand on s'interroge sur la sécurité routière des plus jeunes usagers, c'est que l'on se rend vite compte que la plupart des risques sont liés au développement de certaines capacités psychologiques, en rapport avec le développement de la perception du danger, de la perception du risque et de la prise de risque. La question ainsi posée à l'éducation à la sécurité routière est de savoir si elle peut permettre d'accélérer en quelque sorte le développement des capacités afin de diminuer ce type de mise en danger chez l'enfant. Ceci pose donc la question du rapport entre développement et apprentissage...

Il existe deux pics de morbidité accidentelle piétonne chez l'enfant : à 7 ans et à 11 ans. Le premier pic est attribué au niveau de développement psychologique de l'enfant qui ne lui permettrait pas de s'adapter à la circulation de façon adéquate. Le deuxième révèle depuis quelques années dans les pays occidentaux la place de l'expérience de l'espace routier dans la capacité de l'enfant à gérer sa présence dans le trafic. Ce deuxième pic signifie aussi que le niveau général de développement psychologique ne suffit pas à l'adaptation du comportement à la situation routière. L'expérience est nécessaire à l'amélioration des différents savoir-faire impliqués dans la sécurité du comportement routier et cette amélioration constitue un facteur protecteur qui contrebalance positivement l'accroissement de l'exposition.

Nous avons voulu savoir si l'expérience d'un apprentissage précoce de la circulation piétonne avait un impact – et lequel – sur la sécurité des comportements et la représentation du danger. Plus loin, nous avons voulu comparer diverses expériences éducatives, différentes tant dans leur contenu, dans leur mise en place, dans leur mode d'intervention, que dans leur localisation géographique. Dans le cadre de ce travail, ce sont près de 200 enfants de 5 ans, et une centaine d'enfants âgés de 8, 12 et 17 ans qui ont été observés, ainsi que leur parents, par entretiens sur la cognition du danger, observation du comportement de déplacement, ou questionnaire sur les attitudes à l'égard du risque. L'ensemble de ces données nous a permis également d'explorer davantage que cela ne l'avait été jusqu'ici le rapport de l'enfant à la sécurité routière, ces facteurs d'influence, ses relations internes, son développement. Ce que nous proposons ici, c'est donc à la fois une remise à plat des connaissances que nous avons sur l'enfant en sécurité routière, une exploration de connaissances et d'angles de recherches nouveaux, une évaluation de cadres éducatifs dans leurs apports à la sécurité de l'enfant et de nouvelles pistes de réflexions pour l'éducation de l'enfant à la route.

Plusieurs conclusions sont à tirer de ce travail de recherche, tant en terme de perspective de recherche sur la sécurité de l'enfant que sur les recommandations à tirer pour l'éducation routière.

Au plan des perspectives de recherche, ce travail a permis de montrer que l'enfant, même à 5 ans, était loin d'être inactif dans son rapport à l'espace routier. Il a déjà, dès ce jeune âge, une certaine représentation du danger qui oriente à la fois la façon dont il catégorise les situations pouvant amener à un accident et donc ses connaissances du danger et les éléments qu'il prélève dans la situation actuelle pour effectuer ce travail de catégorisation. Cette représentation du danger et ces connaissances auraient un effet au plan affectif, sur le sentiment de contrôle et de maîtrise, qui lui-même oriente son rapport au danger actuel, et sa prise de risque – ou sa non perception du danger.

Ceci tendrait à montrer que l'enfant dès 5 ans est capable de prendre des risques et que les capacités de traitement de l'information en jeu dans le déplacement piéton ne suffisent pas seules à déterminer son comportement. En amont, sa connaissance du danger, issue des constructions basées sur les discours de ses différents milieux de vie, oriente son comportement de déplacement.

Au plan de la recherche, il faudrait poursuivre le chemin vers plus de compréhension des mécanismes en jeu dans le comportement de déplacement chez l'enfant. Ce travail est à faire non seulement en terme de cognition du danger et de perception du risque, mais aussi en terme de rapport à la règle, à la conformité. Nous avons vu que le déplacement de l'enfant entretiendrait des liens forts avec des variables explicatives par ailleurs du développement social, telles que les croyances locales liées au risque, le comportement parental qui les médiatise, les stéréotypes de sexe qui orientent les attentes à l'égard de l'enfant. Ce travail sur le développement social sera la base d'un prochain projet de recherche en collaboration avec des chercheurs en psychologie du développement, psychologie sociale et ergonomie.

Au plan de l'éducation routière, nous avons vu que, même sous des dehors communs, différentes méthodes d'action éducative aboutissaient à des résultats différents dans ce qui en est reconstruit par l'enfant. Aucune des méthodes évaluées ici n'apporte de résultats négatifs et, plus loin, peuvent se révéler complémentaires dans leurs résultats. On en retiendra plusieurs éléments :

- la mise en situation réelle est nécessaire en ce qu'elle permet à l'enfant d'acquérir une expérience – même limitée à un trajet connu – sur l'espace routier. Elle permet à l'enfant de saisir l'importance du contrôle de son comportement du fait des dangers créés par l'infractionnisme des automobilismes ;
- la situation simulée est nécessaire pour montrer à l'enfant les comportements utiles quels que soit la situation routière, comme l'activité de regard ;
- la confrontation de l'enfant à une multitude de situations routières, même en situation totalement simulée, lui permet de comprendre la nécessité de l'analyse du trafic ;
- la situation d'interaction entre l'adulte et l'enfant dans la résolution de problème permet à l'enfant d'atteindre des niveaux plus élevés d'évaluation du danger ;
- la justification des règles comportementales exigées de l'enfant doit se baser plutôt sur la conséquence accidentelle que sur le danger de la transgression ;
- l'action éducative doit prendre en compte les croyances locales sur le risque – et déjà en partie intégrée par l'enfant au travers de ses constructions de représentations personnelles – et tenter de rééquilibrer les représentations et les comportements en terme de conformité, de contrôle, et d'activité. A la limite, les actions créées au niveau local devraient pouvoir être échangées entre « zones accidentogènes » pour contribuer à ce processus ;
- les apprentissages comportementaux doivent à la fois aborder les zones de faibles expositions et de fortes expositions objectives pour un adulte, en utilisant les données de l'accidentologie : c'est le sentiment de sécurité qui engendre la prise de risque ;
- les apprentissages comportementaux doivent aborder le comportement aussi bien en terme de conformité à des règles légales, que de contrôle comportemental et aborder la traversée dans toutes ses composantes : choix du site de traversée, analyse du trafic, calcul des intervalles intervéhiculaires et interprétation – anticipation du comportement d'autrui.

Tous ces éléments sont une première approche de ce qui peut être fait, au niveau de la recherche et de l'éducation à destination des plus jeunes usagers. Le but ici est autant de contribuer à une meilleure connaissance de « l'enfant routier » que de réfléchir à court terme sur une éducation – formation continuée – à la sécurité routière qui permette d'envisager l'enfant dans un plan développemental, comme utilisateur potentiellement actif de l'espace routier tout au long de sa vie.