

Qualité de l'Attestation Scolaire de Première Education à la Route (QASPER)

Résumé final, Novembre 2018

Bérengère Rubio, Julien Cestac, Jean-Pascal Assailly, & Jean-Marie Burkhardt (IFSTTAR)

Le projet QASPER a concerné l'évaluation de la mise en œuvre de la première éducation à la route délivrée aux cycles 2 et 3 à l'école élémentaire. Il a visé à proposer, dans un premier temps, un état des lieux des actions/éducations menées auprès des élèves, puis dans second temps, à évaluer l'impact de ces actions sur les élèves, la pertinence et l'efficacité de cette éducation à la sécurité routière, les relations entre les caractéristiques individuelles, socio-affectives et environnementales des élèves et leurs comportements à risque, et enfin à donner des éléments d'orientation pour le développement et l'amélioration de l'éducation à la route. Pour atteindre ces objectifs, plusieurs études ont été menées au cours des années scolaires 2016-2017 et 2017-2018.

1) Tout d'abord une revue de la littérature sur la sécurité routière des enfants (compétences, déterminants, enseignements et actions) à propos de l'enfant piéton, de l'enfant cycliste et de l'enfant passager. La mobilité des enfants, les différences selon l'âge des prises de risques et de la perception du danger, les influences du genre, des pairs et de l'environnement familial ont également été analysées. Enfin, en ce qui concerne l'éducation routière, les évaluations des actions et des programmes d'enseignement (en classe, en simulation et en situation réelle de circulation), en France et à l'étranger, ont été présentées.

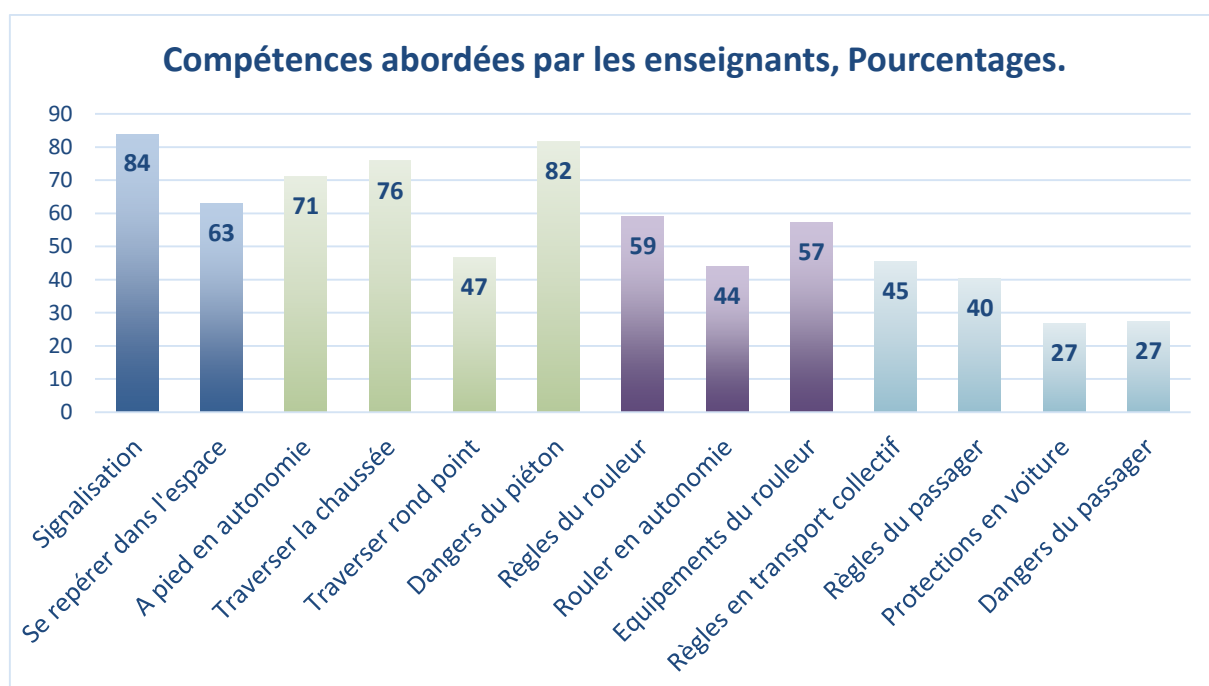
L'état de l'art a permis d'identifier les bonnes pratiques en matière d'éducation à la sécurité routière chez les enfants. Tout d'abord, les programmes éducatifs permettent d'améliorer les connaissances des enfants dès l'âge de 5 ans. En effet, après un apprentissage en classe (leçons, activités, exercices, jeux), les enfants connaissent davantage les dangers et les règles qui engendrent un comportement sécuritaire, aussi bien en tant que piéton, passager et rouleur. Par ailleurs, les connaissances des parents concernant les règles de circulation et les systèmes de protection destinés aux enfants sont également meilleures après un programme de sensibilisation (discussions, vidéos, documentations), particulièrement si les parents sont actifs et impliqués dans le programme. L'impact positif de l'exemplarité associé au renforcement positif sur l'acquisition des performances chez l'enfant a également été démontré.

Concernant les comportements des enfants, les études indiquent que les connaissances apprises ne se transfèrent pas sur les situations réelles de circulation : bien qu'ils aient les connaissances pour éviter les risques et les dangers les enfants ne se comportent pas de manière plus sûre quand ils se déplacent, à pied, à vélo ou en voiture. L'éducation routière de l'enfant ne peut être faite en enseignant à l'enfant des règles comportementales en dehors d'une expérience routière dans laquelle elles prennent leur sens. Une stratégie éducative – menée à long terme – basée sur

l'expérience et ayant recours à la participation active du parent est efficace pour développer les bonnes conduites des enfants.

2) L'étude 1A a consisté en une évaluation de l'éducation à la sécurité routière à l'école primaire en France par questionnaire adressés aux enseignants afin d'identifier les intervenants des actions/enseignements à la sécurité routière, de connaître les classes concernées par cet enseignement, de comprendre comment l'enseignement est organisé, et d'évaluer les attitudes des enseignants relatives à l'éducation à la sécurité à l'école primaire.

Un questionnaire a donc été adressé en ligne aux enseignants de 2000 écoles désignées par la Direction de l'Évaluation de la Prospective et de la Performance (DEPP) entre décembre 2016 et mars 2017 (l'enquête a été renouvelée au cours de l'année scolaire 2017-2018 ; les résultats obtenus ont confirmé ceux de la première enquête). La majorité des enseignants (68 %) qui ont participé à l'enquête ont enseigné la sécurité routière à leurs élèves, principalement en abordant les thématiques de l'enfant piéton et de l'enfant rouleur. Les réponses des enseignants ont indiqué qu'ils ont pris en compte le développement de la mobilité et de l'autonomie des élèves dans leur éducation à la sécurité routière. En outre, les réponses des enseignants ont montré qu'une majorité d'entre eux utilisait des méthodes pédagogiques appropriées aux thèmes enseignés, adaptées à l'âge des élèves, et efficaces pour l'apprentissage. Ils ont parfois eu recours à des intervenants extérieurs et ont utilisé une grande variété d'outils et de supports. Il ressort également de l'étude que la majorité des enseignants a fait preuve de bonnes pratiques d'enseignement, en favorisant la participation active des élèves et la mise en situation.



Toutefois, nous avons identifié deux points qui pourraient être améliorés. Le premier concerne la faible participation des parents dans l'éducation routière à l'école : les enseignants ont déclaré que les parents n'étaient pas sollicités et impliqués dans les actions/enseignements. Ce constat est regrettable car les programmes d'éducation qui combinent plusieurs acteurs et qui impliquent activement les parents sont les plus efficaces. Le deuxième point concerne la thématique de l'enfant passager qui a été peu abordée par les enseignants, notamment parce qu'ils ne savent pas que les enfants passagers sont les plus accidentés. Cette confusion pourrait être facilement dépassée, sachant qu'une bonne connaissance de l'accidentologie de la tranche d'âge concernée par les formateurs est une des pratiques permettant de rendre plus efficace l'éducation à la sécurité routière.

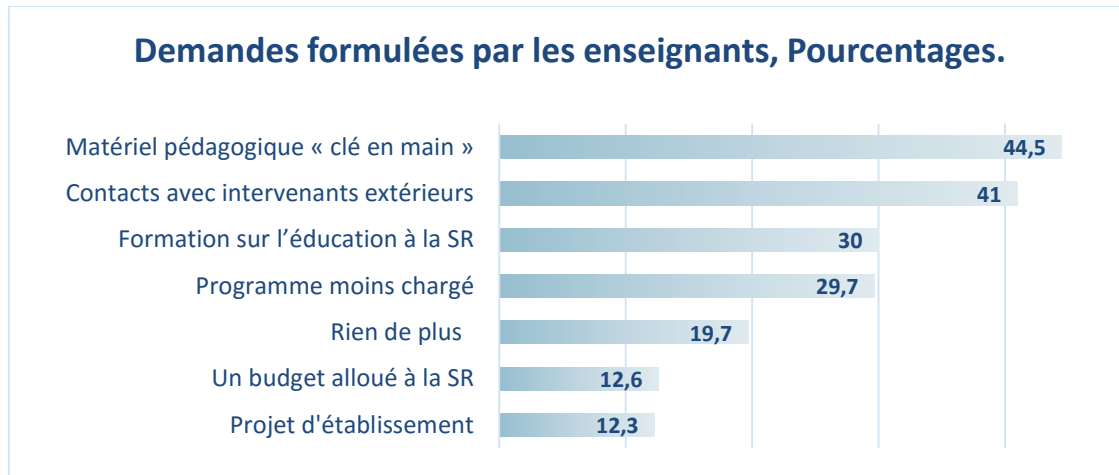
Nous avons également pu connaître les raisons pour lesquelles certains enseignants n'enseignaient pas la sécurité routière (soit 32 % des participants). La principale raison est que cette éducation était enseignée dans un autre niveau du premier degré. Cette réponse est néanmoins encourageante car elle indique que la sécurité routière est enseignée au cours de la scolarité de l'élève. Toutefois, cette réponse révèle aussi un manque de continuité de cette éducation au sein du premier degré. Les autres raisons concernaient la charge trop importante du programme scolaire, le manque de disponibilité des intervenants extérieurs et de matériels pour mettre en place l'action/enseignement. Les réponses des enseignants ont donc mis en évidence des difficultés dans la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité scolaire à l'école primaire.

Nous avons vu aussi que l'éducation à la sécurité routière était moins enseignée en milieu urbain (35 %) qu'en milieu rural (65 %), moins dans une école située dans un réseau d'éducation prioritaire (11 %) que dans les autres écoles (89 %), et davantage auprès des élèves de cycle 3 qu'auprès de ceux du cycle 2. L'enseignement de la sécurité routière n'est pas moins important en ville ni secondaire en réseau d'éducation prioritaire et il faudrait donc renforcer ces secteurs en priorité.

Dans un troisième temps, nous avons approfondi les résultats obtenus à l'enquête en réalisant des entretiens approfondis auprès de dix enseignants-es du primaire (étude 1B). L'objectif de cette approche qualitative était de mieux connaître les expériences des enseignants, leurs représentations de l'éducation à la sécurité routière à l'école et de mieux comprendre les difficultés éventuelles dans la mise en place de l'éducation à la sécurité routière. L'analyse des entretiens a mis en évidence que d'après les enseignants, la sécurité routière est transversale et peut être étudiée au travers des autres disciplines fondamentales. Les enseignants ont également souligné l'importance d'une éducation basée sur l'expérimentation, la répétition et la variété de l'éducation. Les entretiens ont également mis en avant les principaux freins à cette éducation à l'école primaire tels que le manque de formation, le manque de temps et le manque de matériel. Or, la formation et la mise à disposition de ressources font partie de la liste des bonnes pratiques favorisant l'enseignement et l'apprentissage des élèves.

Les enseignants ont d'ailleurs manifesté le souhait d'avoir un kit ou une mallette « prêt-e à l'emploi », contenant un contenu pédagogique et des supports. Ce type d'outil leur permettrait de les aider dans la préparation des séances et notamment de mieux connaître les thèmes et les

compétences à étudier selon la classe. L'utilisation d'outils numériques (film des comportements d'enfants ou d'adultes puis analyse en classe) est également une suggestion intéressante. Un lieu commun de documentation et le travail en projet pourraient également constituer deux pistes d'amélioration. L'idée d'un début du continuum éducatif plus précoce, en maternelle, a également été proposée.



La thématique "récompenser ou punir", qui est actuellement étudiée dans le cadre de la mesure 3 du dernier CISR pour les conducteurs adultes, se pose aussi dès l'enfance : les actions pourraient être davantage orientées sur les comportements positifs afin de valoriser les compétences favorables à la sécurité, les actions observées ayant plutôt tendance à se focaliser sur les comportements dangereux et interdits. Enfin, il ressort des entretiens que la participation des parents est souhaitée, mais rarement obtenue, par certains enseignants. Ceci va dans le sens des recommandations des études qui précisent que l'implication active des parents dans les programmes scolaires est importante pour l'apprentissage des élèves.

3) Nous avons enfin évalué la pertinence des actions en analysant les contenus éducatifs et les outils utilisés pour développer les connaissances de l'enfant et l'éduquer aux bonnes conduites (étude 2). Trois écoles ont participé à cette deuxième étude (4 classes) au cours du dernier trimestre de l'année scolaire 2016-2017. Selon la méthodologie utilisée par l'enseignant, des observations d'actions/d'enseignements ont été réalisées en classe, dans la cour de l'école et à l'extérieur de l'école afin d'examiner si la pédagogie et les outils utilisés étaient appropriés à l'âge et aux compétences de l'élève (une classe a été ajoutée dans cette partie). Nous avons également évalué les connaissances et les pratiques des élèves (étude 2B) et des entretiens de groupes ou individuels (étude 2C) sur la mobilité et le respect des règles de sécurité ont été réalisés avec les élèves.

Si les règles de sécurité piétonne sont raisonnablement bien connues, ce sont les règles concernant les priorités de circulation lors de la traversée qui ont posé le plus de difficultés aux élèves interrogés. Il faut donc renforcer l'apprentissage de la traversée autonome, en insistant sur les situations qui nécessitent d'anticiper un danger même si le piéton est prioritaire, par exemple grâce à la mise en situation supervisée. Un quart des élèves a reconnu prendre parfois

des risques, principalement pour se dépêcher et gagner du temps lors des déplacements. Les entretiens révèlent, par ailleurs, que les personnes de leur entourage ne s'avèrent pas toujours être de bons modèles au moment de la traversée.

Concernant l'enfant rouleur, dans l'ensemble les élèves interrogés connaissaient les équipements nécessaires à la sécurité du cycliste. Cependant, les équipements du vélo qui permettent d'être plus visible et d'indiquer un danger étaient méconnus des enfants participants. Il serait nécessaire de poursuivre cet apprentissage. Concernant les règles de circulation, les résultats ont souligné l'importance d'étudier les situations non familières et d'enseigner les techniques de recherche visuelle pour accroître la sécurité des élèves. La mise en situation pourrait lever les erreurs constatées, ce qui devrait s'introduire dans l'application du récent "Plan Vélo" du gouvernement. De même, la majorité des enfants ne portent pas de casque de protection quand ils-elles roulent; les justifications sont d'ordre ergonomique esthétique, psychosocial et circonstanciel, ceci devrait faire l'objet de campagnes de sensibilisation.

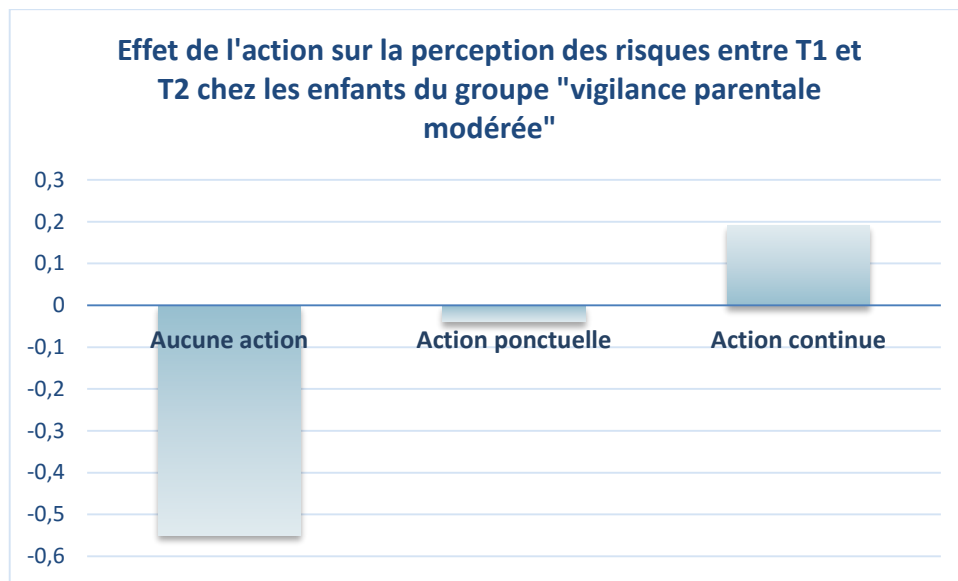
Les élèves savent également se mettre en sécurité dans une voiture et déclarent en majorité boucler leur ceinture de sécurité. Néanmoins, les discours des élèves indiquent qu'ils ne savent pas toujours l'utiliser correctement. En effet, ils-elles mentionnent parfois que la ceinture est désagréable, inconfortable et qu'elle peut entraîner des douleurs dans le cou. Par conséquent certains élèves utilisent des méthodes pour être plus à l'aise dans la voiture et sont mal attachés, particulièrement pour les longs trajets.

Afin de mettre en perspective les réponses des enfants, des questionnaires ont été adressés aux parents (étude 2D). Ces derniers ont montré que les parents n'ont pas une connaissance précise de ce qui est fait en matière d'éducation à la sécurité routière de leurs enfants. Les réponses des parents ont ensuite été mises en regard de celles de leurs enfants lors de l'étude 3.

4) Enfin, afin de donner des éléments d'orientation pour le développement et l'amélioration de l'éducation à la route une dernière étude (étude 3), menée pendant l'année scolaire 2017-2018, a permis de comparer différents types d'éducation à la sécurité routière (auprès de classes tests) et l'absence d'éducation (auprès de classes témoins). Sept classes ont participé à cette étude, d'abord entre septembre et novembre 2017 (T1) puis entre juin et juillet 2018 (T2). Dans cette étude longitudinale, nous retrouvons une observation qui avait été faite dans le projet PERLE sur les lycéens, mais qu'il est plus surprenant de retrouver ici chez des enfants plus jeunes, celle d'une baisse de la perception du risque avec l'âge (et donc d'une augmentation de la prise de risque et de l'exposition au risque). Cette évolution "naturelle" constitue en quelque sorte le "courant" que l'éducation à la sécurité routière doit contrer.

Nous avons pu mettre en évidence un effet des séances d'éducation en comparant trois groupes contrastant leurs fréquences : aucune action, une action ponctuelle, une action continue. Les élèves qui reçoivent une éducation à la sécurité routière ponctuelle ou continue ont une attitude envers l'obligation du port du casque qui devient plus positive avec le temps comparativement au groupe témoin (aucune action) pour qui l'attitude envers le casque devient moins positive. Ce résultat démontre l'utilité des actions, même ponctuelles pour la sécurité routière.

Néanmoins, les élèves des groupes « aucune action » et « action ponctuelle » ont une perception du risque qui diminue plus avec le temps que le groupe d'élèves « action continue » pour qui la perception du risque est restée élevée et stable.



C'est à dire qu'une éducation à la sécurité routière dispensée fréquemment pendant toute l'année scolaire réduit le risque de diminution de la perception des risques routiers avec le temps constatée dans les autres groupes. Une simple action ponctuelle ne permet pas d'atteindre ce résultat. L'effet de la fréquence est donc clair et il faudra autant que possible privilégier les actions continues. Enfin, nous avons pu mettre également en évidence un effet d'interaction entre l'environnement familial et l'éducation prodiguée en milieu scolaire : l'action dispensée en classe a un effet différent sur la perception du risque des élèves selon le niveau de « vigilance routière » des parents. En effet, lorsque les parents ont un niveau de vigilance modéré et que l'enfant ne reçoit aucune action, la perception du risque des enfants diminue significativement plus que chez les autres groupes. Les élèves de ce groupe sont particulièrement différents des élèves pour lesquels l'action dispensée à l'école était continue. Cela signifie que si les parents sont moins vigilants concernant leurs comportements sur la route (prises de risques) et éduquent peu à la sécurité routière (faibles surveillance et exemplarité) et que dans le même temps les enfants ne reçoivent pas d'éducation à la sécurité routière à l'école, la perception du risque se dégrade nettement.

Autrement dit, une action à la sécurité routière soutenue (« action continue ») permet d'éviter la dégradation de la perception du risque communément observée avec le temps, même dans le cas où les parents sont peu vigilants. La situation optimale étant l'association d'une action continue à des parents vigilants (qui manifestent peu ou pas de comportements à risque et qui s'investissent dans l'éducation à la sécurité routière en montrant le bon exemple et en contrôlant les comportements de leur enfant). Ceci témoigne une fois de plus de la nécessaire complémentarité entre les deux milieux.