

**ACTES DU 1^{ER} CONGRES
DES CHERCHEURS EN EDUCATION**

24-25 mai 2000, Bruxelles

**EFFETS D'UNE CAMPAGNE DE SECURITE ROUTIERE POUR
JEUNES PIETONS.
ROLES DE L'ECOLE, DES PARENTS ET DE LA MOTRICITE¹**

C. DELENS
Institut d'Education physique et de Réadaptation
UCL

Ministère de la Communauté française

*Colloque organisé sous la présidence de Françoise DUPUIS,
Ministre de l'Enseignement supérieur
et de la Recherche scientifique*

L'éducation à la sécurité routière fait partie des missions de l'enseignement fondamental. Cette priorité se justifie pleinement quand on connaît la vulnérabilité particulière des jeunes piétons.

"Traverser la rue" est une compétence éminemment complexe pour un jeune enfant. Comment lui en faciliter l'apprentissage ? Quel rôle doivent jouer l'équipe pédagogique scolaire et les parents ? Telles sont les questions de la recherche.

Après une phase exploratoire réalisée en collaboration avec 19 classes du cycle 5-8 ans (Delens, Carlier, Mostosi et Renard, 1996), une phase expérimentale a été entreprise, elle a pris la forme d'une campagne qui a concerné plus de 200 classes de l'enseignement fondamental en Communauté française.

1. Méthodologie de la recherche

Outil utilisé

Née d'une collaboration avec le Prof. Pauwels (KUL – FLOK), une bande dessinée destinée aux jeunes piétons constitue le support de l'action de prévention. Elle est accompagnée d'un guide pédagogique (Delens, Carlier, Renard et Vasseur, 1996) qui propose un canevas d'utilisation de l'outil en 5 étapes :

1. **observation du trafic** aux alentours de l'école;
2. **instruction théorique** basée sur les questions des élèves ;
3. **jeux en mouvements**, qui développent les **fonctions psychomotrices** utiles dans le trafic. Dans ce domaine, la connaissance qu'a **l'éducateur physique** de l'enfant en mouvement et le bagage de situations dont il dispose pour le faire évoluer représentent un atout majeur;
4. **exercices pratiques** en situations aménagées. L'instituteur permet ainsi l'exercice des automatismes que l'enfant doit acquérir;
5. **exercices** en situation réelle avec les **parents**. C'est une phase primordiale : **l'efficacité** en matière d'éducation à la sécurité routière se mesure évidemment au transfert **en situation réelle** de ce que l'on a appris et exercé.

Ce canevas souligne l'importance d'un abord pluridisciplinaire de cette compétence à acquérir par l'enfant.

¹Remerciements : cette recherche a été rendue possible grâce au soutien de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et aux A.P. Assurances.

Modalités d'application

Pour faciliter l'implantation et la diffusion de cette innovation pédagogique, l'engagement des enseignants s'est fait par appel aux volontaires (Ducros, Finkelstein, 1990).

L'application du programme a été proposée en insistant sur **l'interaction** entre l'instituteur, le professeur d'éducation physique et les parents et en encourageant le respect des étapes d'apprentissage.

Les documents utiles (guide pédagogique, bande dessinée, exemple de lettre pour présenter la démarche aux parents,...) ont été mis à la disposition de l'équipe pédagogique. A tout moment, l'école a gardé le leadership de la réalisation du programme proposé.

Les tests ont été appliqués, avant et après apprentissage, auprès de 2652 enfants du cycle 5-8 ans par un chercheur unique, préalablement entraîné à la présentation du test et à l'observation de comportements simples codés au moyen d'une grille d'évaluation préétablie (Mostosi, Carlier, Delens et Renard, 1995). Une mesure de rétention à moyen terme (3 mois) a été effectuée pour 62 enfants. En complément de ces tests, une évaluation de la dynamique d'interaction entre les différents partenaires a été réalisée sur la base de questionnaires aux enseignants, aux parents et aux enfants.

Résultats

Les **progrès des enfants** sont importants et reflètent l'implication de l'équipe pédagogique de l'école et des parents.

La performance des enfants testés ne s'est pas dégradée trois mois après les post-tests: en moyenne, des progrès significatifs sont encore réalisés. Dans le questionnaire d'évaluation, 99% des parents expriment le souhait de poursuivre cet apprentissage avec leur enfant : une réelle dynamique semble en effet s'être mise en place permettant la poursuite des progrès après la fin du programme.

En fonction de leurs caractéristiques d'âge, de niveau initial et même de situation au sein de la famille, les enfants n'abandonnent pas le trafic et l'éducation à la traversée d'une rue de la même manière.

L'**âge** de l'enfant exerce une influence manifeste et importante sur les résultats initiaux et finaux. Cependant, le programme permet aux jeunes enfants des progrès très importants. Les enfants de 3^{ème} maternelle montrent en fin de programme des performances supérieures à celles de leurs aînés de 2^{ème} primaire aux pré-tests.

Le niveau de performance de l'enfant en fin d'apprentissage reste en relation avec son **niveau initial**. Cependant, les résultats équivalents obtenus aux tests de rétention quel que ait été le niveau initial permet de penser qu'il est possible d'atteindre les mêmes résultats au départ d'un niveau initial bas si l'on dispose de temps pour mûrir l'apprentissage.

Les **modalités d'applications** du programme influencent également les résultats obtenus.

Le temps consacré au programme ne joue pas un rôle primordial dans l'apprentissage, par contre, le suivi par le professeur du plan d'apprentissage proposé, l'implication active des parents et l'établissement d'échanges entre l'instituteur et le professeur d'éducation physique apparaissent plus déterminants. L'hypothèse de primauté de la qualité sur la quantité de temps investi trouve ici des éléments d'argumentation importants.

L'interaction pédagogique est vécue positivement par la plupart des acteurs.

Le **guide pédagogique** associé à la campagne a été évalué positivement par les enseignants. Construit en accord avec les principes d'implantation d'une innovation pédagogique (Finkelsztein et Ducros, 1996), il constitue un outil intéressant. Ajusté aux nouvelles données disponibles il pourrait devenir un réel support de formation initiale ou continue des intervenants en sécurité routière.

Conclusions

Ces résultats soulignent l'importance de l'école : par une approche pluridisciplinaire d'une compétence à acquérir, elle peut rencontrer la complexité de la tâche et permettre l'apprentissage de l'enfant. Pour conclure, loin des mesures, laissons le mot de la fin à la maman de Dalhia : "*Je constate qu'après tous ces exercices, ma fille est bien plus sensibilisée aux dangers de la route que moi, elle entreprend actuellement ma rééducation.*"

Références

- Delens, C. , Carlier, G. , Mostosi, S., Renard, J.P. (1996). La sécurité des jeunes piétons : application contrôlée d'un outil pédagogique à composante sensori-motrice. *Actes du V^{ème} atelier européen Progrès de la recherche en sécurité routière.* 2 – 3 mai 96, BPA – Berne.
- Delens, C., Carlier, Gh., Renard, J.P., Vasseur, D. (1996). *La sécurité des jeunes piétons : approche psychomotrice. Guide pédagogique;* Louvain-la-Neuve : IEPR-UCL.
- Ducros, P. Finkelstein, D. (1990). Dix conditions pour faciliter les innovations. *Cahiers pédagogiques,* 286, 25-27.
- Finkelsztein, D., Ducros, P. (1996). Conditions d'implantation et de diffusion d'une innovation scolaire in M. Bonami et M. Garant (Eds) *Systèmes scolaires et pilotage de l'innovation. Emergences et implantation du changement.* (pp. 31-56). Bruxelles : De Boeck Université Paris.
- Mostosi, S., Carlier, Gh., Delens, C., Renard, J.P. (1995). *Education à la sécurité routière. Application contrôlée d'un outil pédagogique interactif.* Louvain-la-Neuve : IEPR-UCL.
- Pauwels, J., De Frene, S. (1994). *Invloed van de leeftijd op de anticipatie van het passagemoment van een voertuig.* Mémoire de licence en Education physique non publié, Leuven : KUL-ILOK.
- Pauwels, J., Amery, P. (1994). *Invloed van de leeftijd op de timing in een gesimuleerde oversteektaak.* Mémoire de licence en Kinésithérapie et Réadaptation, non publié, Leuven : KUL-ILOK.