



Rapport n° 2024-R-16-FR

Les enfants et la sécurité routière : perceptions et comportements

Étude de cas auprès d'enfants de cinquième et sixième primaire



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	2024 – R -16 - FR
Dépôt légal	D/2024/0779/42
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	26/08/2024
Auteur(s)	Shirley Delannoy, Manon Feys, Margaux Lambert, Sophie Vanhove et Isabel Verwee
Relecteur(s)	Marie-Axelle Granié (Université Gustave Eiffel, France)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Delannoy, S., Feys, M., Lambert, M., Vanhove, S. & Verwee, I. (2024). Les enfants et la sécurité routière : perceptions et comportements – Étude de cas auprès d'enfants de cinquième et sixième primaire, Bruxelles : Institut Vias
Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

L'institut Vias remercie les élèves, les instituteurs et les écoles ayant participé à ce projet d'étude.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	6
Summary	8
1 Introduction	10
2 Brève contextualisation	11
2.1 État des lieux de la sécurité routière des enfants	11
2.2 La vulnérabilité des enfants, pourquoi ?	11
2.3 L'espace routier, un espace social normé	14
2.4 Transport des enfants	16
3 Méthodologie et collecte de données	18
3.1 Méthode de collecte	18
3.2 Les enfants de cinquième et sixième primaire	18
3.3 La sélection des écoles et organisation des groupes	19
3.3.1 Sélection des écoles	19
3.3.2 Organisation des groupes	20
3.4 Guide de discussion	20
3.5 Vue d'ensemble des écoles	23
4 Résultats des groupes de discussion avec les enfants	25
4.1 Premières associations, Premiers vécus partagés	26
4.2 Le chemin vers l'école – Modes de transport	28
4.3 En sécurité sur mon chemin	31
4.3.1 Je sais que c'est pour ma sécurité, mais...	32
4.3.2 Les comportements observés dans la circulation	38
4.3.3 Le sentiment d'insécurité – aménagements routiers et véhicules	44
4.3.4 Les adultes, des exemples à suivre ?	47
4.4 La question plus globale de la (in)sécurité	48
4.4.1 Les rencontres bizarres	48
4.4.2 Le respect, ce qu'on aime voir sur la route	49
4.5 Leur sécurité routière idéale	49
4.6 Quelques spécificités des écoles	54
5 Discussions & conclusions	56
5.1 Rôles des figures modèles	58
5.2 Des comportements à risques aussi dans les statistiques	58
5.3 Commentaires relatifs au déroulement des groupes de discussion	59
6 Recommandations	61
6.1 Éducation, sensibilisation et engagement	61
6.1.1 Les parents	61
6.1.2 Les enfants	62
6.2 Social marketing	63
6.3 Une approche « sûre »	63

6.3.1 Des déplacements plus sûrs _____	63
6.3.2 Des stratégies de contrôles et de sanctions _____	65
Références _____	66
Annexe I - Lettre et formulaire de consentement adressé aux parents des enfants participant à l'étude « Enfants et Sécurité Routière » _____	69
Annexe II – Illustrations utilisées en phase 1 des discussions _____	73
Annexe III – Illustrations utilisées en phase 2 des discussions _____	74
Annexe IV – Illustrations utilisées en phase 3 des discussions _____	75

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Répartition des écoles en fonction du ratio densité de population/revenu.....	20
Tableau 2. Vue d'ensemble des écoles et codes assignés.....	23
Tableau 3. Illustrations des premières associations que les enfants font avec la sécurité routière - (a) école FL3, (b) école FL2, (c) école Bxl1, (d) école W2, (e) école W1 et (f) école Bxl2.....	27
Figure 1. Part des victimes par type d'usagers de la route chez les enfants (de 0 à 14 ans) en fonction de l'âge (2020 et 2022) repris de l'institut Vias (2022). _____	11
Figure 2. Processus de sélection des écoles. _____	20
Figure 3. Illustration de la phase 2 des groupes de discussion - Les comportements que les enfants aiment ou n'aiment pas voir ou adopter sur la route. _____	22
Figure 4. Les thématiques couvertes par l'étude. _____	25
Figure 5. Illustrations des modes de transport dans un des groupes de l'école FL1 et dans un des groupes de l'école W1. _____	28
Figure 6. Illustrations de la phase 2 de certains groupes de discussion - (a) école FL2, (b) école W2, (c) école W3, (d) école bxl1 et (e) école bxl2. _____	32
Figure 7. Illustration de la campagne IBSR - Enfants et vitesse _____	62

Résumé

Cette étude aborde la question de la sécurité routière des enfants de cinquième et sixième primaire en leur donnant la parole pour documenter et comprendre les perceptions des comportements qu'ils adoptent et/ou observent dans la circulation. L'objectif visé est d'identifier les comportements que les enfants perçoivent comme dangereux ou sûrs dans la circulation, et de collecter les mots et sens qu'ils donnent pour définir ce qui est dangereux et ce qui est sûr (et également les comportements sécurisants).

Huit écoles ont participé à l'étude (trois en Wallonie, trois en Flandre, deux à Bruxelles) ayant permis d'organiser 20 groupes de discussion auprès de classes de cinquième et sixième primaire (avec des enfants âgés d'environ de 10 à 12 ans). À travers une structuration en trois phases, les enfants ont partagé les premières images et associations qu'ils font avec la sécurité routière ; par un jeu de « j'aime et je n'aime pas voir dans la circulation », ils ont identifié les comportements sûrs ou dangereux ; et ils ont clôturé les discussions en définissant les éventuels changements qu'ils voudraient faire sur leur chemin de l'école pour améliorer leur sécurité routière.

L'un des premiers constats dressés en abordant les déplacements des enfants, est que ceux-ci sont majoritairement motorisés dans leur déplacement, et ce, le plus souvent par le choix des parents (les enfants associant aussi des avantages à cette motorisation, principalement d'ordre du confort). Les modes de transports actifs ont été plus régulièrement rencontrés du côté néerlandophone. Les principaux freins épinglés par les enfants à l'utilisation du vélo et de la marche pour se rendre à l'école sont le choix des parents (par facilité ou efficacité), la perception d'insécurité que les parents ont de l'environnement où doivent se mouvoir les enfants, ou encore les sentiments d'insécurité des enfants dans la circulation (absence d'aménagements routiers, comportements des automobilistes).

Les enfants participant à l'étude ont évalué différents comportements dans la circulation : (1) les comportements qui ont pour vocation de les protéger ; (2) les comportements qu'ils observent de la part des autres usagers de la route ; (3) les aménagements qui les sécurisent.

(1) Ce que l'on ne fait pas toujours

Le non-port du casque est justifié par la maîtrise du véhicule, l'absence de danger pour la tête, l'absence de danger du fait du type de revêtement (champ contre route). Le non-usage de la ceinture en tant que passager de véhicule est relativement répandu, et ce, principalement lorsque les distances sont courtes. Outre l'inconfort qu'elle procure, la ceinture est également perçue comme n'ayant pas spécifiquement d'utilité. Pour les enfants en faveur du port de la ceinture (par choix), les conséquences du non-usage de la ceinture sont clairement identifiées.

Permettant d'être visible dans le noir ou la pénombre, les bénéfices du port du gilet fluorescent sont reconnus par certains enfants (pour lesquels la sécurité prévaut sur l'esthétique) mais sont remis en cause par les enfants non-convaincus par son esthétisme et son confort.

(2) Ce qu'on observe

La distraction (utilisation du téléphone, manger/boire au volant, ...) observée et vécue presque quotidiennement, est identifiée comme une source majeure d'insécurité. Cette insécurité a été définie par les situations de danger dans lesquelles certains enfants se sont trouvés du fait de la distraction des automobilistes car ils ne respectent pas les règles (« elle a failli me percuter car elle était sur son téléphone quand je traversais », « il ne s'est pas arrêté pour me laisser passer au passage piéton »). Témoins également directs de la distraction de leurs parents (principalement par l'utilisation du téléphone au volant), les enfants ne cautionnent pas ce comportement, ne comprenant pas comment il est possible de conduire et de regarder son téléphone en même temps.

Les positions sont quelque peu plus nuancées concernant la vitesse : majoritairement classées comme source de danger, surtout si cela se produit dans la rue de l'école ou sur le chemin ou dans les rues des enfants, la vitesse est aussi source d'une forme de plaisir, pour une minorité d'enfants, et cela principalement quand l'enfant se trouve dans le véhicule qui va vite. Ce sont principalement les garçons qui associent la vitesse avec un comportement qu'ils aiment voir dans la circulation.

L'alcool au volant est insécure car les conducteurs sous influence conduisent comme des « fous », ou bizarrement. Se produisant dans la sphère familiale mais également observée sur la route, l'alcool au volant peut entraîner des conséquences peuvent être dramatiques, comme l'ont démontré les récits de certains enfants. Quant aux quantités autorisées, celles-ci sont très subjectives allant de « rien » à quelques litres et elles indiquent aussi ce qui est socialement acceptable dans les milieux que fréquentent les enfants.

(3) Ce qui nous sécurise

Les enfants ont épinglé les aménagements routiers qui participeraient à améliorer leur (sentiment de) sécurité dans la circulation. Parmi ces aménagements, la présence de passage piétons avec des feux de signalisation, l'éclairage public et les pistes cyclables ont été régulièrement mentionnés. Plus étonnamment, certains véhicules sont assimilés à un sentiment d'insécurité, comme les motos ou les voitures électriques, mais aussi les camionnettes blanches.

Les récits des enfants montrent que l'insécurité dans la circulation est principalement liée aux comportements observés et adoptés par les « autres » (les automobilistes) dans la circulation, et ce, lorsque les enfants sont le plus souvent piétons ou cyclistes. Le non-respect des règles et des enfants participe le plus à ce sentiment, ne permettant pas aux enfants de se mouvoir en toute tranquillité.

A la suite des sensibilités et récits collectés auprès des enfants, nous avons établi une série de recommandations. Nous les avons articulées autour de trois axes : l'éducation, la sensibilisation et l'engagement (des parents et des enfants) ; l'approche centrée sur l'utilisateur (visant à développer des dispositifs adaptés et attrayants pour les enfants) ; la planification et l'aménagement routier avec des mesures incitant à réduire l'utilisation de la voiture, à modérer la vitesse dans les zones scolaires, en y incluant les rues et routes menant aux écoles et aux centres de loisirs.

Summary

This study addresses the issue of road safety for children in five and six grades primary school by giving them the floor to document and understand the perceptions they give to the behaviors they adopt and/or observe in traffic. The aim was to identify the behaviors that children perceive as dangerous or safe in traffic, and to collect the words and meanings they use to define what is dangerous and what is safe.

Eight schools took part in the study (three in Wallonia, three in Flanders and two in Brussels), enabling 20 discussion groups to be organized with primary five and six classes (aged around 10 to 12). Using a three-phase structure, the children shared their initial images and associations with road safety; through a game of "I like and I don't like to see in traffic", they identified safe or dangerous behaviour; and they defined any changes they would like to make on their way to school to improve their road safety.

One of the first observations made when looking at children's journeys was that most of them use motorized transport, most often by choice of the parents (children also associate advantages with motorized transport, mainly in terms of comfort). Active modes of transport were more regularly encountered on the Dutch-speaking side. The main obstacles cited by the children to using bicycles and walking to get to school were the parents' choice (for convenience or efficiency), the parents' perception of the insecurity of the environment in which the children had to travel, and the children's feelings of insecurity in traffic (lack of road facilities, behaviour of motorists).

The children taking part in the study assessed a number of different traffic behaviours: (1) behaviours designed to protect them; (2) behaviours they observe from other road users; (3) facilities that make them safer.

(1) What we do not always do

Not wearing a helmet is justified by control of the vehicle, the absence of danger to the head, and the absence of danger due to the type of ground (field versus road).

Not wearing a seatbelt as a passenger in a vehicle is relatively widespread, mainly when distances are short. Apart from the discomfort it causes, the belt is also perceived as having no specific use. The consequences of not wearing a seatbelt are clearly identified for children who are in favor of wearing a seatbelt by choice.

The benefits of wearing a fluorescent waistcoat, which makes it possible to be seen in the dark or in semi-darkness, are recognized by some children (for whom safety takes precedence over aesthetics) but are questioned by children who are not convinced by its aesthetics and comfort.

(2) What we observe

Distraction (in all its forms), observed and experienced almost daily, has been identified as a major source of insecurity. This insecurity was defined by the dangerous situations in which some children found themselves because of distracted motorists who did not obey the rules ("she almost hit me because she was on her phone when I was crossing", "he didn't stop to let me through at the pedestrian crossing"). Children are also direct witnesses of their parents' distraction (mainly using their phone at the wheel), and do not condone this behaviour, not understanding how it is possible to drive and look at your phone at the same time.

The positions are somewhat more nuanced when it comes to speeding for the majority, speeding is seen as a source of danger, especially if it occurs in the school street or on the children's path or streets, but it is also a source of a form of pleasure for a minority of children, but in the situation where the child is in the vehicle that is going fast. It was mainly boys who associated speeding with behaviour they enjoy in traffic.

Drinking and driving is a source of insecurity, because drivers under the influence drive like "madmen", or in a bizarre way. Occurring in the family sphere but also observed on the road, drink-driving can have consequences that can be dramatic, as the stories of some children have shown. As for authorized quantities, these are highly subjective, ranging from "nothing" to a few liters, and they also indicate what is socially acceptable in the environments frequented by children.

(3) What makes us feel secure

The children pinpointed the road features that would help to improve their (feeling of) safety in traffic. These included pedestrian crossings with traffic lights, street lighting and cycle paths. More surprisingly, certain vehicles are associated with a feeling of insecurity, such as motorbikes or electric cars, but also white vans.

The children's accounts show that the lack of safety in traffic is mainly linked to the behaviour observed in traffic, most often when the children are pedestrians or cyclists. Disrespect for the rules and for children is the biggest contributor to this feeling, preventing children from moving around in peace.

Based on the sensitivities and stories collected from the children, we drew up a series of recommendations. We structured them around three areas: education, awareness-raising, and commitment (on the part of parents and children); a user-centered approach (aimed at developing devices that are suitable and attractive to children); and road planning and development with measures to encourage reduced car use and moderate speed in school zones.

The 5 key takeaways

Children are keen observers of interactions, behaviors, and attitudes on the road.

Children are critical of behaviors and attitudes they observe from adults as well as their peers.

Children are aware that certain behaviors exhibited by other road users pose risks, especially to themselves as pedestrians, cyclists, or passengers.

Parents play a key role in road safety education, as role models, guides, and socialization agents, by transmitting appropriate attitudes and social norms.

Children should be involved in implementing the "safe system" approach by consulting them on their expectations and perspectives regarding road safety and mobility.

1 Introduction

Et si nous leur demandions ce qu'ils¹ pensent de la sécurité routière ? Ce rapport d'étude pourrait commencer par cette simple question pour en expliquer la genèse. Qui de mieux placés que les enfants pour parler d'eux-mêmes, surtout si nous nous interrogeons sur leur sécurité routière. Il s'agit, pour cette fois, de sortir du carcan plaçant les enfants en tant que simples « usagers passifs de la route » et de les placer en tant que porte-paroles et acteurs de la circulation.

Cette étude aborde la question de la sécurité routière des enfants en leur donnant la parole pour documenter et comprendre les perceptions et les sens qu'ils donnent aux comportements qu'ils adoptent et/ou observent dans la circulation. C'est en les rassemblant autour de 'tables de discussion' que des groupes d'enfants de cinquième et sixième primaire ont été amenés à partager leurs expériences, leurs observations, et leurs attentes vis-à-vis de la (leur) sécurité routière. Mettre les enfants au centre de l'approche, c'est recueillir leurs mots, ceux qu'ils associent aux situations observées et qu'ils utilisent pour décrire ce qu'ils perçoivent comme dangereux ou sûrs dans la circulation. Adoptant une démarche exploratoire et descriptive, cette étude a été construite sous la forme d'une étude de cas, approche méthodologique particulièrement adéquate pour explorer un phénomène en situation réelle et non contrôlée (Barlatier, 2018).

Par le biais des groupes de discussions organisés dans huit écoles, des élèves de 5^{ème} et 6^{ème} primaire ont discuté et identifié une série de comportements qu'ils définissent comme les mettant en danger ou, au contraire, en sécurité, et ce, en tant que passagers, cyclistes ou encore piétons. Par cette méthode de collecte, les enfants ont eu la possibilité d'identifier les éléments qui participent à leur sentiment de (in)sécurité sur la route, notamment en termes d'aménagements routiers, et déterminant leur choix de modes de transport.

Avant de rapporter les récits des enfants, une brève contextualisation de l'implication des enfants dans la circulation est donnée. Cette contextualisation vise, d'une part, à mettre en lumière que les enfants sont un groupe extrêmement hétérogène de types d'usagers de la route, et d'autre part, à dresser les principales raisons identifiant les enfants comme des usagers vulnérables dans la circulation. Ce chapitre documente également les évolutions en matière de mobilité des enfants et les effets de ces évolutions sur leurs apprentissages de la sécurité routière. En effet, dans un monde où les déplacements des enfants, notamment scolaires, sont le plus souvent motorisés (Bradfer, 2011; Lewis & Torres, 2010; Meesmann, Moreau, Wardenier, & Pires, 2023; Schoeters, 2018), la mobilité des enfants est impactée ainsi que leurs capacités à développer une expérience approfondie de la circulation en tant que piéton ou cycliste. Dans cette motorisation, les parents y sont pour beaucoup, leurs préoccupations et leurs comportements ayant une forte influence sur la mobilité de leurs enfants et, bien entendu, sur la place qu'ils peuvent ainsi prendre dans la circulation (Lewis & Torres, 2010).

Les récits et propos des enfants sont ensuite analysés en procédant à une structuration des données en cinq thématiques : les premières associations faites par les enfants en matière de sécurité routière, les modes de transport actuels, les comportements observés, les comportements adoptés et les éléments complémentaires déterminant le sentiment de (in)sécurité sur la route. Ce chapitre se clôture ensuite par la présentation de quelques dessins effectués par les enfants et les spécificités des groupes de discussion.

Les résultats de cette étude sont ensuite discutés. Enfin, en interrogeant leurs perceptions et attentes, les axes d'action pour rendre leur circulation plus sûre ont été identifiés.

¹ Dans ce document, le genre masculin est utilisé comme générique, dans le seul but de ne pas alourdir le texte. Cela signifie que les termes employés pour désigner des personnes sont pris au sens générique ; ils ont à la fois valeur d'un féminin et d'un masculin.

2 Brève contextualisation

2.1 État des lieux de la sécurité routière des enfants

La littérature définit un enfant comme une personne âgée de 0 à 14 ans inclus (notamment DaCoTa, 2012; European Commission, 2023). Cette définition arbitraire trouve écho dans les pratiques de certains pays où, à partir de 15 ans, l'école n'est plus obligatoire et/ou l'utilisateur de la route est susceptible d'occuper un rôle plus actif – notamment dans la conduite d'un vélomoteur – et que l'enfant participe donc d'une façon différente et plus autonome à la circulation (ETSC, 2018; Schoeters, 2018). Dans le présent chapitre, un enfant est défini comme une personne de moins de 15 ans (0 à 14 ans accomplis).

La situation de mortalité des enfants sur les routes belges et européennes s'est améliorée au cours des dernières décennies. Toutefois, ce ne sont pas moins de 6 000 enfants qui ont perdu la vie sur les routes européennes entre 2011 et 2020, le taux de mortalité des enfants a baissé en moyenne de 7% pour l'ensemble des pays européens. Par ailleurs, le taux de mortalité des enfants décroît plus vite que celui pour les autres usagers de la route (ETSC, 2022a; 2022b). La décroissance de la mortalité des enfants s'explique d'une part, par l'introduction de différentes politiques telles que l'obligation d'utilisation de différents moyens de protection comme les sièges enfants et les dispositifs de retenue pour enfants, l'augmentation du nombre de zones 30 (SWOV, 2019), et d'autre part, par la moins forte exposition des enfants à la circulation, notamment en tant que piétons ou cyclistes (Commission européenne, 2002; Schoeters, 2018; ETSC, 2022b).

Lorsque des enfants sont gravement blessés ou tués dans la circulation, ils sont le plus souvent en tant qu'occupants de voiture (42% en Belgique) (ETSC, 2018, 2022; Sloomans, 2023). Toutefois, en grandissant, les modes de déplacement des enfants évoluent et leur implication dans la circulation également. Les chiffres de mortalité illustrent ces changements de modes de déplacement qui s'opèrent entre 0 et 14 ans, tels qu'illustrés dans la Figure 1. Ainsi, les très jeunes victimes de la route, c'est-à-dire de moins de deux ans, sont principalement des passagers de voiture (passant de 78% pour les enfants âgés de 0 an et 60% pour les enfants âgés de 2 ans) alors qu'à partir de trois ans et jusqu'environ huit ans, la proportion de piétons victimes d'accidents de la route augmente, et à partir de l'âge de neuf ans, la part de passagers en voiture dans les victimes de la route chute sans discontinuer (de 48% à 17%). Parallèlement, la part d'enfants victimes parmi les cyclistes augmente avec l'âge : cela concerne 5% des enfants de deux ans, 22% des enfants de huit ans et 56% des enfants de 14 ans (Institut Vias, 2022).

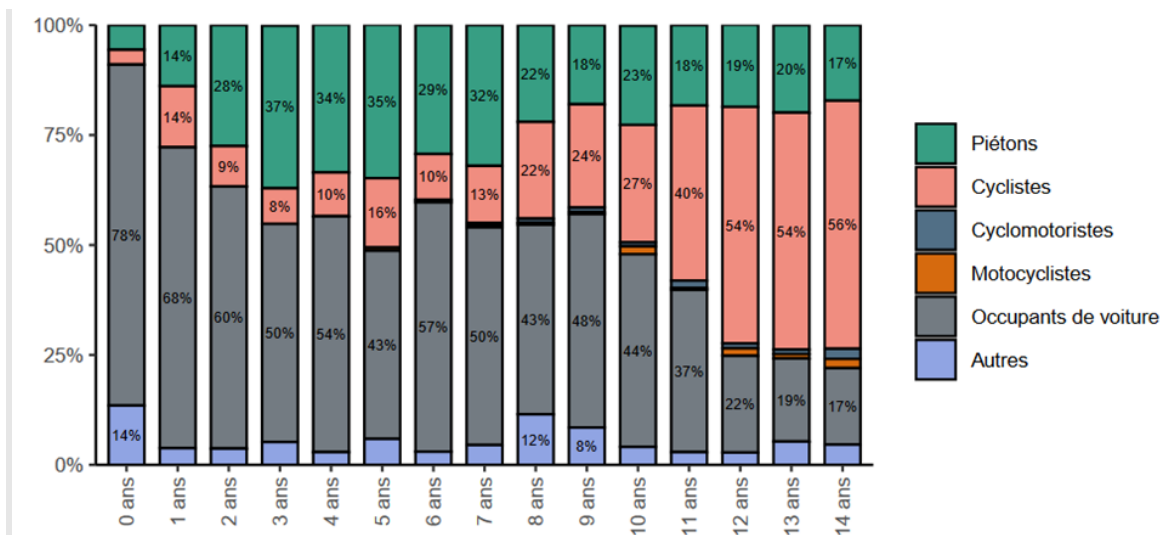


Figure 1. Part des victimes par type d'usagers de la route chez les enfants (de 0 à 14 ans) en fonction de l'âge (2020 et 2022) repris de l'institut Vias (2022).

Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium).

2.2 La vulnérabilité des enfants, pourquoi ?

Les enfants constituent un groupe vulnérable parmi les usagers de la route et cela n'a rien de surprenant puisqu'après tout, ils sont encore en train d'acquérir des compétences qui leur permettront un jour de devenir

des usagers de la route sûrs et indépendants (SWOV, 2019). Les enfants sont un groupe très hétérogène d'usagers de la route. Chaque catégorie d'âge se caractérise en effet par différents degrés de développement physique et cognitif amenant des différences notables dans leurs aptitudes en tant qu'usager de la route et dans leur choix en matière de transport (DaCoTa, 2012; Schoeters, 2018). Par ailleurs, les fréquences d'interactions avec la circulation, notamment à travers le choix du mode de transport, influencent les expériences emmagasinées et les capacités des enfants à interagir avec la route. Afin de comprendre leur vulnérabilité, nous reprenons ci-après les principales théories relatives aux développements cognitifs (compréhension des relations de cause à effet, capacité de concentration, traitement de l'information, ...), psychomoteurs (contrôle des mouvements, rapport à son corps...) et perceptifs des enfants.

Le développement cognitif

Reprenant la théorie du développement cognitif de Piaget (1954), le projet DaCoTa (2012) liste les différents stades de développement cognitif chez l'enfant. Ces stades permettent d'appréhender leurs comportements dans la circulation ainsi que leurs aptitudes à interagir avec la circulation :

1. **Stade sensori-moteur (0 à 2 ans) :** les très jeunes enfants n'ont pas encore les capacités motrices, sensorielles et cognitives nécessaires pour participer à la circulation de manière autonome. Leur développement se focalise sur la coordination de la prise de conscience et du mouvement. Les enfants de cet âge, qui peuvent déjà marcher, courent encore un grand risque dans les différents lieux de circulation, notamment car leur comportement est encore imprévisible et qu'ils n'ont aucune conscience du danger.
2. **Stade préopératoire (2 à 6 ans) :** le regard des enfants est plutôt égocentrique sur le monde. Leurs propres perceptions, sentiments, attentes et peurs dictent leurs actions. À ce niveau de développement, les enfants sont à peine capables de se projeter dans le rôle d'une autre personne. Par ailleurs, la relation de cause à effet n'existe pas pour les enfants de moins de 7 ans. Ils ne comprennent pas que leurs actions peuvent avoir des conséquences, par exemple ils peuvent être en train de jouer au ballon dans la rue, sans être conscients des conséquences de et pour la circulation (SWOV, 2019).
3. **Stade des opérations concrètes (6 à 12 ans) :** à partir de l'âge de six ou sept ans, les enfants commencent à être capable de se mettre à la place d'autrui. Avant l'âge de 10 ans, les enfants ne sont pas encore capables de gérer des concepts abstraits tels que la vitesse mais ils peuvent gérer des concepts tangibles (par exemple, la distance jusqu'à l'école, la taille d'une voiture). À ce stade, l'éducation routière peut être mise en place, mais dans des conditions réelles ou simulées plutôt qu'en théorie dans une salle de classe. Jusqu'à l'âge de 7 ans, il est recommandé que les enfants soient accompagnés d'un adulte dans la circulation, même s'ils se trouvent déjà assez régulièrement dans des situations de circulation complexes, par exemple lorsqu'ils se rendent à l'école à pied ou à vélo (SWOV, 2019).
4. **Stade des opérations formelles (à partir de 12 ans) :** à partir de 12 ans, les enfants peuvent penser de manière de plus en plus abstraite et ils sont en mesure de détecter, d'évaluer et d'éviter les risques. Ils comprennent les règles complexes de la circulation et peuvent même les appliquer dans un nouvel environnement. L'éducation routière peut aussi être théorique à cet âge.

Par ailleurs, d'autres aptitudes cognitives relatives à la concentration et la réaction jouent un rôle essentiel dans la sécurité des enfants. Or, les enfants sont facilement attirés par les nombreux types de stimuli qu'ils rencontrent dans l'espace routier et ceux-ci sont une source importante de distraction (Thomson, Tolmie, Foot et McLaren, 1996).

La théorie de Piaget et son application à la sécurité routière a eu pour effet de privilégier, dans les sociétés européennes, une approche de protection-prévention des enfants au détriment de l'éducation (Granié, 2004a) : « Le problème avec cet aspect protection-prévention, c'est que l'enfant devient autonome dans sa mobilité de plus en plus tard. Jusqu'à un âge « avancé », il est largement accompagné dans la rue par des adultes ou des aînés, qui n'ont souvent avec lui ni un comportement de guide, ni de tuteur, ni d'éducateur (Granié et Assailly, 2000). » (Granié, 2004a).

D'autres chercheurs ont cherché à compléter les théories de développement cognitif en analysant les capacités fonctionnelles nécessaires à l'enfant, en ce à travers, par exemple, les tâches clés de la traversée (Granié, 2004a). Ainsi, une équipe britannique (Thomson et al., 1996) a identifié les compétences perceptivo-cognitives relevant principalement des connaissances et du traitement de l'information nécessaires pour la traversée. Ce sont quatre étapes qui se mettent en œuvre sur le plan cognitif pour la traversée : le choix de site de traversée, l'analyse de la situation de trafic, l'estimation des écarts temporels entre les véhicules et la perception des

intentions des automobilistes. Mais les théories cognitives ne permettent toutefois pas de considérer l'espace routier comme un espace social normé où se jouent des nombreuses règles (légales, sociales, morales) et que loin de n'être qu'une question de capacités cognitives, la circulation est également marquée de l'expérience et du contexte social et où l'apprentissage de la circulation relève en partie d'un processus de socialisation (Granié 2004a, 2004b, 2004c, Granié et Espiau, 2010).

Développement des sens

Pour pouvoir participer à la circulation en toute sécurité, la vue et l'audition constituent deux sens fondamentaux. Or, chez les enfants, ces sens sont en cours de développement. Par exemple, la capacité auditive des enfants de 3 à 4 ans est inférieure de 7 à 12 décibels à celle d'un adulte. Ce n'est qu'après l'âge de 6 ans que l'audition se développe pleinement (Pieper, 1990 in DaCoTa, 2012) mais avec des capacités limitées : un enfant de six ans peut encore rencontrer des difficultés à localiser les sons dans une pièce, et encore plus dans la circulation pour déterminer la direction d'une voiture (DaCoTa, 2012). Par ailleurs, il arrive également que les enfants n'entendent pas les bruits de la circulation routière s'ils sont concentrés sur leurs jeux avec leurs amis ou s'ils sont distraits par d'autres stimuli externes (Limbourg, 2008 in DaCoTa, 2012).

Il en est de même pour la vue. Si, à partir de 5 ans, la perception de la luminosité et des couleurs est bien développée, le sens de la perspective reste, toutefois, limité chez les enfants jusqu'à l'âge de 9 ans et le champ de vision des enfants n'est suffisamment développé qu'à partir de l'âge de 8 ou 9 ans pour qu'un enfant puisse avoir une vue globale d'un événement. C'est pourquoi les plus jeunes enfants ont du mal à percevoir les risques qui n'apparaissent pas devant eux, mais à côté d'eux (DaCoTa, 2012). Par ailleurs, les enfants sont moins sensibles aux changements visuels de la taille des objets (qui permettent d'estimer la direction et la vitesse des objets). Une voiture en approche est donc moins facilement perceptible pour eux. En particulier, les vitesses supérieures à 30 km/h empêchent les enfants, même jusqu'à l'âge de 11 ans, de voir moins facilement que les adultes si une voiture approche (SWOV, 2019).

Le développement physique et psychomoteur

Leurs limites physiques font également des enfants des usagers vulnérables de la route. Tel que rapporté par Schoeters (2018), la petite stature des enfants entraîne plusieurs conséquences dans la circulation et pour leur sécurité routière :

- Ils sont plus souvent masqués par des obstacles et sont donc moins visibles pour les autres usagers de la route et cette plus petite stature peut les empêcher de percevoir certaines informations de la circulation.
- La ceinture de sécurité classique ne peut suffire comme moyen de retenue. Les enfants ont besoin d'un dispositif plus adapté à leur morphologie. En outre, les enfants ne sont pas simplement plus petits que les adultes, les rapports relatifs entre les parties de leur corps et le développement de leurs os et de leurs muscles sont également différents de ceux des adultes.
- Ensuite, la tête des enfants est proportionnellement plus grande que le reste de leur corps, par rapport aux adultes. De ce fait, le point d'équilibre des enfants est plus haut et ils présentent un risque accru de blessures à la tête (Toroyan & Peden, WHO, 2007 in Schoeters, 2018).

Par ailleurs, les enfants sont aussi limités dans leur développement psychomoteur : ils sont en plein apprentissage de la perception et de la coordination de leurs mouvements. Ces aptitudes sont importantes en tant que cycliste et piéton (par exemple : maintenir son équilibre tout en freinant et tout en regardant le trafic). Et étant donné que les enfants ont grand besoin de bouger, ils courent ou sautent plus souvent que des adultes lorsqu'ils se trouvent dans la circulation, pouvant créer des comportements imprévisibles pour les autres usagers de la route (DaCoTA, 2012).

Les autres usagers de la route, les infrastructures et la motorisation galopante

Les enfants et les jeunes adolescents expérimentent la route d'une toute autre manière que les adultes. En prenant en compte qu'ils sont des êtres en devenir en plein processus d'acquisition d'aptitudes psychomotrices et cognitives, et des règles sociales d'interaction dans la circulation, il apparaît que les autres usagers de la route et les infrastructures routières ont également leur part de responsabilités pour faire de la route un espace sécurisé pour les enfants. Car la vulnérabilité des enfants est également exacerbée par le rôle des autres usagers de la route (en particulier les automobilistes, en raison d'un manque d'attention et de considération particulières), et par les infrastructures, réglementations et assistance non-adaptées aux enfants (DaCoTa, 2012; OCDE, 2004).

L'augmentation de la masse (plus de 300 kg entre 2000 et 2021) et de la puissance de motorisation des véhicules particuliers (plus de 60% entre 2000 et 2020) observée depuis quelques années, constitue également un facteur de risque pour les enfants. À mesure qu'une voiture particulière gagne en puissance et en masse, la probabilité de blessures graves/mortelles chez les usagers de la route vulnérables heurtés augmente (Nuytens, Lequeux, & Martensen, 2022).

2.3 L'espace routier, un espace social normé

"Thus, for children to behave properly on the road as a pedestrian, it is essential for their parents to demonstrate the proper behaviour in front of their young children"² (Lam, 2001).

Les parents, et plus largement, les adultes dans l'environnement social des enfants, jouent un rôle crucial dans la transmission et le partage des attitudes et des apprentissages dits « informels » de la sécurité routière. Cela ne se produit généralement pas sous la forme d'un programme ou d'un projet comme à l'école, mais de manière plus informelle, dans la vie quotidienne, à travers les exemples et pratiques que les enfants observent et répètent (SWOV, 2019), et par la confrontation de ce qu'ils observent à leur système de valeurs (Granié, 2004a). Les apprentissages informels peuvent être définis comme le « soutien actif à la participation à la circulation dans la vie de tous les jours par les parents et/ou les tuteurs en aidant leurs enfants à acquérir des compétences et de bonnes habitudes dans la circulation » (Hoekstra & Twisk, 2010).

Acquérir des comportements sûrs dans la circulation demande du temps, de la pratique, et des exemples à suivre. Dans ce cadre, l'éducation formelle prodiguée par l'école est limitée et ne suffit pas aux enfants pour en faire des acteurs actifs de la circulation (Hoekstra & Twisk, 2010). Dans l'espace routier, la famille est le premier lieu d'apprentissage des conduites, des attitudes, des valeurs et des croyances (Rubio, Legrand, Cestac, & Assailly, 2021; Zwerts, Allaert, Janssens, Wets, & Witlox, 2010). La transmission de ces conduites, valeurs et comportements ne se fait pas nécessairement de manière consciente et volontaire par les adultes/parents. Leur discours, leurs attitudes, leurs comportements sont observés par l'enfant (Granié, 2004a) :

« Nous pensons que l'apprentissage de la sécurité par l'enfant et l'adolescent se fait – en confrontation avec les adultes et les pairs – par des processus psychologiques relevant entre autres de l'imitation, de l'identification, de l'interaction et de la co-construction cognitive. » (Granié, 2004a).

Par l'observation et l'imitation de rôles modèles, les enfants façonnent ainsi l'acquisition de mécanismes, de comportements et d'attitudes, ainsi que des apprentissages de mobilité : le comportement que les adultes adoptent inconsciemment influence les enfants en matière de sécurité routière (OCDE, 2004; Rubio et al., 2021).

Cette éducation informelle pose de nombreux défis pour les parents, surtout si ceux-ci veulent jouer leur rôle de « transmetteurs » de connaissances. Les enfants apprenant en observant les comportements d'autrui, il est dès lors essentiel que les adultes/parents et plus largement les figures d'autorités adoptent les bonnes conduites (SWOV, 2019). Pour jouer ce rôle de modèle 'exemplaire', les « bonnes connaissances » en matière de sécurité routière et les bons comportements dans la circulation doivent être adoptés par les parents/rôles modèles, que cela soit en tant que piéton, cycliste ou (futur) conducteur. Dans son étude australienne, Lam (2001) démontre que les parents n'adoptent pas un comportement routier sûr devant leurs enfants : seuls 50 % des parents interrogés ont déclaré avoir adopté un comportement routier sûr "la plupart du temps" et "toujours". Étant donné qu'il existe un facteur de "désirabilité sociale" dans le comportement déclaré des parents, le comportement routier sûr réel sera nettement inférieur à ce qui a été constaté. Par ailleurs, transmettre les bonnes pratiques nécessite également d'avoir accès aux « bonnes » connaissances et capacités (Hoekstra & Twisk, 2010). Une enquête nationale menée aux États-Unis a ainsi révélé que si les parents sont bien informés sur la sécurité des occupants d'une automobile, ils ont, au contraire, peu de connaissances sur les risques liés aux piétons et aux cyclistes (Lam, 2001).

Dans leur étude menée dans trois écoles primaires de Glasgow, Thomson et al. (1998) ont mis en évidence que les parents jouent un rôle capital dans l'amélioration des compétences des enfants en tant que piétons (et cela dès l'âge de 5 ans). L'approche mise en place dans cette étude a été de recruter des parents volontaires, de les former à la sécurité routière (et plus précisément, aux bonnes pratiques de piétons) et

² « Ainsi, pour que les enfants se comportent correctement sur la route en tant que piétons, il est essentiel que leurs parents fassent preuve d'un comportement adéquat devant leurs jeunes enfants. » (traduction par l'auteure de ce rapport).

ensuite, de les placer en tant que formateurs à la sécurité routière d'autres enfants que les leurs. Ainsi, les volontaires ne se sont pas contentés d'observer et de lire sur les bonnes pratiques d'enseignement, ils ont dû essayer de les imiter dans des conditions supervisées et ils ont acquis une expérience pratique du travail et de la formation avec les enfants. Cette méthode a mis en lumière que les compétences acquises par les enfants qui ont été formés par les parents volontaires sont solides. Les auteurs concluent que les parents sont une ressource précieuse dans l'éducation à la sécurité routière et que les programmes font trop peu souvent appel à eux en tant qu'enseignants de la sécurité routière.

Aborder l'apprentissage de la circulation, c'est également appréhender l'espace routier comme un espace public partagé entre tous les usagers de route. En ce sens, l'espace routier est un espace social normé impliquant des interactions entre les usagers et où se jouent une série de règles formelles et informelles (Granié et Espiau, 2010). Dans cet espace, les normes sociales conditionnent le comportement routier au moins autant que les normes institutionnelles du code de la route (Varet, Degraeve et Granié, 2018). La pratique et les expériences permettent d'acquérir les connaissances des règles que requiert cet espace social, et les attentes par rapport au comportement d'autrui en fonction du rôle qu'il occupe (Granié 2004, Granié et Espiau, 2010).

L'éducation routière est donc également une éducation aux normes sociales d'interaction entre les usagers de cet espace commun qu'est la route (Granié, 2004a, 2004b) et l'apprentissage de la circulation dans l'espace routier, avec ses normes et ses valeurs, relève d'un processus de socialisation, dépassant la simple reproduction/imitation de comportements ou valeurs que l'enfant observe (Granié, 2004b). Cette socialisation se fait à travers les différents milieux d'appartenance de l'enfant - la famille, l'école, les loisirs, ... - et chacun de ces milieux véhicule ses propres normes et règles sociales. Au cours de leurs expériences de la circulation, de leur apprentissage des règles et des normes sociales, les enfants peuvent se retrouver confrontés à différents messages émanant de leurs différents milieux de vie et à plusieurs types de règles sociales au sein du groupe familial, du milieu scolaire et du groupe de pairs. Ils vont devoir apprendre à gérer des attentes parfois contradictoires issues de leurs différents milieux d'appartenance et construire leur propre rapport à la circulation et à la prise de risque (Granié, 2004b) :

« L'enfant construit des règles qui ne sont pas seulement le fruit d'une imitation des comportements observés quotidiennement chez ses parents, ses pairs ou enseignés par l'institution scolaire. Il s'agit bien d'une construction active de conduites, c'est-à-dire de comportements motivés par des attitudes et des représentations. Il construit sa propre vision du rôle qu'il doit adopter, en l'adaptant au contexte et à ses groupes d'appartenance. » (Granié, 2004b)

C'est dès lors par la confrontation des systèmes de valeurs de leurs différents milieux de vie, comme la famille et l'école, que les enfants construisent leur propre présentation des règles, leur permettant de justifier leurs propres comportements et d'expliquer ceux qu'ils peuvent observer quotidiennement (Granié, 2004a ; Varet, Degraeve et Granié, 2018). Ainsi, Granié (2010) explique que les règles relatives aux comportements routiers ne sont pas des règles culturellement prototypiques d'un seul domaine de jugement social mais que celles-ci varient en fonction du domaine social auquel les enfants les attachent : moral, conventionnel, personnel et prudentiel (Granié, 2010). L'exemple le plus parlant est celui du port de la ceinture. Les résultats de l'étude menée auprès des enfants français (âgés entre 5-6 ans et 8-9 ans) montrent « comment l'inconstance du comportement parental face à l'attachement à l'arrière du véhicule – fonction de la destination et de la distance – incite l'enfant à penser que la règle de l'attachement à l'arrière n'est pas valable en toutes circonstances (règle conventionnelle). Dans le même temps, le port de la ceinture à l'avant du véhicule – comportement parental régulièrement observable par l'enfant – amène celui-ci à catégoriser ce comportement comme général et non soumis au contexte (règle morale). » (Granié, 2010). A travers la construction des normes de la circulation, les enfants font donc face à des « contradictions » entre lesquelles ils doivent naviguer.

Et enfin, l'influence des adultes ne se limite pas aux comportements et aux attitudes. Par le choix des moyens de transport utilisés par les enfants, la planification des trajets vers l'école et la décision de les accompagner ou non, les parents ou les personnes qui gardent les enfants jouent également un rôle important dans la manière dont les enfants sont exposés aux risques dans la circulation. Cette exposition aux risques se reflète aussi dans l'influence exercée par ces profils dans l'utilisation du casque de vélo ou encore dans le port de vêtements fluorescents (OCDE, 2004).

2.4 Transport des enfants

En 2022, une étude belge menée auprès des enfants et parents d'enfants de 0 à 14 ans a dressé un premier tableau des habitudes et perceptions des enfants et de leurs parents vis-à-vis de comportements et d'attitudes dans la circulation. Il en est ressorti que les modes de transport les plus fréquemment utilisés, notamment pour se rendre à l'école, par les enfants âgés de 10 à 14 ans (qui correspond généralement aux enfants de la cinquième primaire à la deuxième secondaire), sont la marche (89%), la voiture (86%), et le vélo (73%). Environ la moitié des enfants déclarent aller fréquemment seuls à l'école et, s'ils ne sont pas seuls, ils sont le plus souvent accompagnés par un adulte du ménage (Meesmann et al., 2023).

Nous disposons de peu de données, tant en Belgique qu'au niveau européen, sur la mobilité des enfants et leur exposition à la circulation, et ce en particulier pour les moins de six ans (Schoeters, 2018). Toutefois, les enquêtes menées auprès des parents démontrent que le choix du mode de transport est fortement déterminé par les parents, et ce particulièrement pour les enfants en primaire, en fonction de l'environnement où la circulation prend place, de la distance ou la densité de circulation (DaCoTa, 2012;) ou encore de la perception du risque et du contrôle social (McDonald, Deakin, & Aalborg, 2010; Wolfe & McDonald, 2016). A partir d'un certain âge, les enfants sont considérés comme capables et « assez grands » pour voyager de manière indépendante à pied et à vélo. Cet âge charnière a augmenté ces dernières années, ce qui a entraîné une diminution considérable des déplacements indépendants des enfants (Zwerts et al., 2010).

Ces dernières décennies, la motorisation des déplacements et le contrôle parental diminuent la mobilité active, comme la marche ou le vélo, des enfants d'âge scolaire, notamment pour les trajets entre le domicile et l'école (DaCoTa, 2012; Godillon & Cloutier, 2019; Lewis & Torres, 2010; Rubio et al., 2021). Le choix du mode de transport pour le trajet entre le domicile et l'école est reconnu comme étant une décision parentale, en particulier pour les enfants de l'école primaire (Godillon & Cloutier, 2019; Lam, 2001). Différents critères expliquent ces choix. Parmi ceux-ci, les contraintes professionnelles des parents : les déplacements des enfants sont associés à ceux de leurs parents, l'école se situant fréquemment sur le trajet domicile-travail, les parents déposent leur enfant en voiture. La perception des parents de la dangerosité de l'environnement (densité du trafic et infrastructure) dans lequel se déplace l'enfant et la peur de l'enlèvement et des agressions constituent d'autres critères qui augmentent la surveillance parentale et influent sur le choix des modes de déplacement (Godillon & Cloutier, 2019; Rubio et al., 2021). Sans oublier, enfin, la distance entre le domicile et l'école qui peut également constituer un frein à la mobilité active des enfants.

Or, le transport actif joue un rôle crucial dans l'apprentissage par la pratique des aptitudes à participer à la circulation (SWOV, 2019). La diminution de transport actif a dès lors un impact négatif sur le rapport que les enfants construisent avec la circulation, et le cercle vicieux qui se crée sur les perceptions par la plus forte motorisation aux abords des écoles, comme le soulignent Godillon et Cloutier (2019) :

« Cette diminution des déplacements à pied modifie fortement le rapport des enfants aux espaces publics : accompagnés la plupart du temps par leurs parents en voiture, les enfants n'ont guère l'occasion d'explorer la ville. Ce faible contact avec les espaces publics augmente l'appréhension de se déplacer seul à pied, notamment par crainte du trafic et du risque d'accident de la route, à la fois chez les enfants et les parents. Les enfants sont ainsi davantage véhiculés vers l'école et l'usage important de la voiture pour les déplacements domicile-école se traduit par une plus forte congestion aux abords des écoles et à un sentiment d'un risque d'accident accru. Un cercle vicieux se met alors en place : plus il y a de véhicules aux abords des écoles, plus de parents préfèrent accompagner leurs enfants en voiture. »

L'évolution de la mobilité piétonne des enfants a donc connu de nombreux changements au cours des décennies, et cela n'est pas sans conséquence sur les perceptions que les enfants et les parents ont de la circulation (devenue inamicale aux enfants), du quartier et l'environnement dans lequel les enfants évoluent, mais aussi des conséquences sur la construction des savoirs relatifs à la circulation (et à ses règles) et sur l'autonomie des enfants. Wolfe & McDonal (2016) ont ainsi mis en évidence une association entre les perceptions parentales de l'environnement social et les résultats en matière de mobilité indépendante chez les enfants. Plus précisément, elles ont constaté que les parents ayant une vision plus positive de la cohésion sociale et de la confiance dans le quartier, ainsi qu'une plus grande perception de la sécurité routière, accordent à leurs enfants des niveaux plus élevés de mobilité indépendante.

Et enfin, le genre des parents et des enfants constituent un autre critère de détermination de la mobilité des enfants. Les mères paraissent plus inquiètes que les pères et les pères ont une attitude plus positive que les mères vis-à-vis de la sécurité routière (Godillon & Cloutier, 2019; Meesmann et al., 2023; Rubio et al., 2021). Et les parents plus jeunes semblent plus positifs quant à la sécurité de leur quartier que les parents plus âgés

(Meesmann et al., 2023). Ensuite, les filles sont soumises à un contrôle parental plus grand dans leurs modes de déplacement que les garçons, cela étant dû à des plus fortes inquiétudes à leur égard par les parents: « C'est particulièrement pour les filles que les inquiétudes des parents à l'égard des agressions et des dangers de la route sont des freins à l'usage des modes actifs : plus l'environnement est perçu par les parents comme étant sans danger plus les filles sont autorisées à se déplacer sans la présence d'un adulte » (Rubio et al., 2021). Une étude flamande a par ailleurs également démontré que les garçons de 10 à 13 ans se déplacent plus souvent et de manière plus autonomes que les filles (Zwerts et al., 2010).

3 Méthodologie et collecte de données

3.1 Méthode de collecte

La méthode des groupes de discussion comme instrument de collecte de données a été mise en œuvre. Réaliser des groupes de discussion est une méthode particulièrement adaptée à la documentation des attitudes et des influences sociales ayant une incidence sur le comportement des individus (ONU Femmes, en ligne). Faisant partie du corpus des méthodes d'investigation ouverte, cette méthodologie se relève efficace dans une démarche d'étude exploratoire, visant à éclairer un phénomène peu connu, mettant en lumière les perceptions, les attentes, les normes sociales ou encore les opinions partagées ou divergentes de groupes cibles (Le Focus Group, s.d ; Evans, 2011). En outre, elle permet de décristalliser l'imposition d'une signification donnée par les réponses prédéfinies d'un questionnaire (Baribeau, 2010).

En combinant la dynamique du groupe et l'utilisation d'un guide de discussion (modérément) structuré, ce sont à la fois les questions relatives au pourquoi, au comment et au quoi d'un phénomène qui peuvent être abordées.

L'utilisation de discussions de groupes comme méthode de collecte présente également quelques avantages indéniables, étant donné la nature du groupe cible de l'étude, à savoir les enfants. À l'instar Baribeau & Germain (2010), les groupes de discussions permettent de :

- (1) Faire émerger des représentations sociales
- (2) Partager des idées
- (3) Encourager l'expression et créer une dynamique d'échange : en s'adressant à des enfants encore relativement jeunes, il était essentiel de créer les conditions leur permettant de s'exprimer en confiance, tout en les amenant à échanger sur le sujet.
- (4) Accéder à un grand nombre de sujets : sans être un objectif en soi, le nombre de participants permet de diversifier les points de vue ou perspectives sur le sujet, et les confronter aux autres.

Toutefois, cette méthode présente également quelques défis. L'une des grandes difficultés réside dans la constitution des groupes. Le groupe cible de cette étude étant les « enfants », il était crucial de créer ou de partir d'un environnement de confiance pour amener les enfants à s'exprimer le plus librement possible. En outre, recruter de tels profils, constituait un défi majeur en termes organisationnels et éthiques. C'est donc tout naturellement que les écoles sont apparues comme une évidence : nous pouvions avoir accès à de nombreux groupes d'enfants, vivant des expériences de la route diverses et variées, qui pourraient s'exprimer dans un endroit familier.

Cette recherche a fait l'objet d'une évaluation de l'impact sur la vie privée - *Privacy Impact Assessment* (PIA) - dressant un cadre pour assurer la confidentialité des données collectées, ainsi que la liberté pour les participants, parents comme enfants, de mettre fin à leur contribution, à tout moment, s'ils le souhaitent. Les données recueillies ont été anonymisées et uniquement analysées par l'équipe de recherche sans diffusion publique. Ce cadre documente également les types de données personnelles recueillies et la procédure d'anonymisation et de codage des données. En outre, pour chaque enfant participant à l'étude, un accord écrit signé des parents devait être remis le jour de la tenue des groupes de discussion (voir annexe 1 du présent rapport). Seuls deux enfants n'ont pas reçu l'autorisation de leurs parents et ont dès lors été exclus des groupes (les raisons du refus n'ont pas été demandées).

3.2 Les enfants de cinquième et sixième primaire

Les enfants sont un groupe extrêmement hétérogène d'utilisateurs de la route. Outre les différents rôles qu'ils peuvent occuper dans la circulation, comme les adultes (piétons, cyclistes, passagers de voiture, trottinettistes, ...), cette hétérogénéité tient également des différentes phases de développements cognitifs et physiques qu'ils atteignent progressivement avec l'âge, ainsi que des expériences de la route qu'ils emmagasinent à travers leurs différentes interactions avec la circulation (Granié, 2010 ; DaCoTa, 2012).

La grande hétérogénéité du groupe d'utilisateurs de la route « enfants » revêtait une certaine complexité pour la mise en œuvre de cette étude exploratoire. Complexité exacerbée par la volonté de s'adresser aux enfants et non à leurs parents. L'un des défis consistait dès lors à déterminer les tranches d'âge les plus appropriées

pour participer à des groupes de discussion, notamment en termes de capacités à pouvoir s'exprimer et construire des idées ou positions, ainsi qu'en termes d'autonomie et d'expériences dans la circulation.

Vers 10 – 14 ans, un changement de comportement et de perception de la sécurité routière s'opère (Meesmann et al., 2023). Ces tranches d'âges correspondent généralement, en Belgique, à la fin du cycle primaire (cinquième et sixième primaire) et au début du cycle secondaire (première et deuxième secondaire). Nous nous sommes dès lors focalisés sur les enfants de cinquième et de sixième primaire, ce qui correspond en moyenne aux enfants âgés de 10 à 12 ans. Le choix de ce niveau scolaire s'explique par la volonté de comprendre dans quelle mesure les enfants prennent de l'autonomie dans leur choix de mode de déplacement et les perceptions qu'ils ont de la sécurité routière et des comportements observés/adoptés. Il nous est également paru essentiel de focaliser sur un type de degré scolaire, c'est-à-dire les primaires, et de ne pas travailler à cheval sur deux degrés, les degrés d'autonomie dans la circulation et de prises de risque étant fort différents :

- (1) L'objectif n'étant pas de comparer les changements (de comportements, de modes de déplacement, etc.) pouvant s'opérer entre les deux degrés. Le passage en secondaire constitue un moment charnière dans les modes de déplacement des enfants, se traduisant par une plus grande autonomie dans les trajets, notamment parce que les écoles du cycle secondaire sont souvent plus éloignées du domicile (OCDE, 2004).
- (2) L'étude menée en 2022 par l'institut Vias met en évidence que la prise de risque augmente avec l'âge, les 12-14 ans adoptant plus souvent des comportements à risques que les 10-11 ans (Meesmann et al., 2023).

3.3 La sélection des écoles et organisation des groupes

3.3.1 Sélection des écoles

Les différentes écoles participantes ont été sélectionnées à l'aide d'une matrice établissant le ratio « revenus moyen » et « densité de population » pour chaque commune belge. La méthode de sélection est la suivante :

- 1) **Matrice décisionnelle :**
 - a. Lister l'ensemble des communes sur le territoire national avec le revenu moyen par déclaration (2020) et leur population (2020) par Km² (données provenant d'Infostat) ;
 - b. Établir le ratio revenu moyen par déclaration/densité de population par commune.
- 2) **Sélection des communes :**
 - a. Classement des communes par région et en fonction de leur ratio (du plus faible au plus élevé).
 - b. Sélection 3 communes :
 - i. Avec le ratio le plus faible de revenu/densité de population (nommé groupe A) pour les régions de Wallonie et Flandre ;
 - ii. Avec le ratio le plus élevé de revenu/densité de population (nommé groupe B) pour les régions de Wallonie et Flandre ;
 - iii. Avec le ratio moyen de revenu/densité de population (nommé groupe C) pour les régions de Wallonie, Flandre et Bruxelles-Capitale³.
 - c. Au total, 21 communes ont été listées.
- 3) **Identification des écoles**
 - a. Sélection des écoles dans les trois groupes A, B et C sur la base des renseignements fournis, pour les écoles francophones, dans l'annuaire des écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et pour les écoles néerlandophones, sur le site de regroupant l'ensemble des écoles primaires de l'enseignement néerlandophone ;
 - b. Les deux bases de données ont été consultées entre le 15 mai et le 15 juin 2023.
- 4) **Sélection et prise de contact avec les écoles**

³ Les résultats du rapport densité de population et revenu moyen ne permettent pas de classer Bruxelles-Capitale autrement qu'en « ratio moyen ».

- Pour chaque groupe de communes, la liste de l'ensemble des écoles par commune a été copiée dans une feuille Excel.
- A chaque école a été assignée un chiffre/nombre.
- Les écoles ont ensuite été sélectionnées de manière aléatoire (en appliquant la formule « =ALEA.ENTRE. BORNES (x ; x) »).
- Les écoles étaient ensuite contactées par email et/ou téléphone.



Figure 2. Processus de sélection des écoles.

5) Les écoles sélectionnées

- La prise de contact avec les écoles des enseignements francophone et néerlandophone a été effectuée entre le 25 mai et le 10 décembre 2023.
- Plus de 70 écoles ont été contactées.
- 8 écoles ont répondu positivement⁴ et ont pris part au projet.

Tableau 1. Répartition des écoles en fonction du ratio densité de population/revenu.

Écoles situées dans une commune avec un ...		
Ratio élevé – Groupe A	Ratio moyen – Groupe B	Ratio faible – Groupe C
Wallonie - Liège (1)	Wallonie – Namur (1)	Wallonie – Liège (1)
Flandre – Flandre Occidentale (1)	Flandre – Flandre-Orientale (1) Bruxelles (2)	Flandre – Brabant Flamand (1)

3.3.2 Organisation des groupes

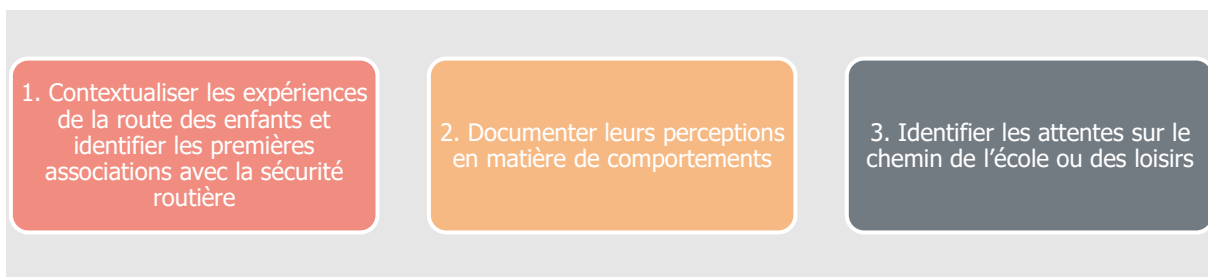
20 groupes de discussions ont été organisés avec des élèves de cinquième et sixième primaire dans 8 écoles distinctes. En formant des groupes de discussion à partir de classes existantes, nous souhaitons faciliter la dynamique des groupes (les enfants se connaissent et s'exprimeraient potentiellement plus facilement entourés de leurs camarades), l'organisation de la récolte des données (une école, une classe, un lieu d'observation), afin de respecter le temps imparti à l'étude. Ce sont deux à trois groupes de discussion (en fonction du nombre d'élèves) qui ont été formés à partir d'une classe, permettant d'obtenir des groupes de huit à onze élèves. En général, une classe rassemble des enfants du même niveau. Les groupes de discussion ont pris place dans les salles de classe ou salles d'études ou de documentation des écoles. Les institutrices (en l'occurrence que des femmes) étaient invitées à ne pas rester en classe pendant les groupes de discussion mais pour certains groupes, elles sont restées en classe, le plus souvent en tant qu'observatrices non-participantes (occupées à corriger des devoirs, par exemple). Les écoles concernées sont un groupe de l'école codées BXL2, de l'école W2, de l'école W3, de l'école FL2⁵.

3.4 Guide de discussion

Le guide de discussion a été construit en trois parties qui ont rythmé les groupes et structuré l'approche afin de pouvoir aborder les expériences des enfants dans la circulation, les comportements observés et adoptés, et les attentes en matière de sécurité routière :

⁴ Les 62 autres écoles n'ont pas répondu à nos sollicitations ou n'ont pas donné suite.

⁵ Voir section 3.5 pour les codes des écoles et leur répartition.



Tous les groupes étaient introduits par une note de présentation de l'institut Vias, des chercheurs et des objectifs des ateliers organisés. Il était ensuite demandé aux enfants de se présenter en quelques mots. Afin de veiller à la bonne collaboration, deux principes et trois règles étaient énoncées :

- Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses ;
- Nous voulons entendre votre avis et vos opinions ;
- On écoute l'autre parler ;
- On ne se moque pas ;
- On a le droit de ne pas répondre.

(1) Premières associations et modes de transport utilisés

La première partie de la discussion avec les enfants visait à ancrer la discussion dans le vécu que les enfants ont de la circulation et à documenter les premières associations qu'ils font avec la sécurité routière. Celles-ci furent établies, dans un premier, par l'identification de mots clés ou situation que les enfants associent à la sécurité routière, et ensuite, par l'utilisation d'image mise à disposition et représentant différents types de liens avec la sécurité routière (en termes de moyens de transport actuels ou possibles – vélo, voiture, trottinette, calèche⁶, etc. - de situations – accidents, embouteillages, carrefour – ou encore de comportements – être à vélo sans casque ou avec casque, etc.⁷). Afin de déterminer les types d'expériences et vécus que les enfants avaient de la circulation, ceux-ci ont été amenés à identifier les moyens de transport qu'ils prennent pour se rendre à l'école ou à leurs loisirs, ces deux motifs de déplacement étant les principaux déplacements effectués par les enfants (DaCoTa, 2012; Lewis & Torres, 2010; Schoeters, 2018). Par ailleurs, l'école et les loisirs jouant un rôle central dans la vie des enfants et des parents, partir de leurs trajets pour l'école et/ou les loisirs permettaient d'ancrer dans le concret la discussion et les différents comportements abordés en deuxième et troisième parties.

(2) Les comportements observés et adoptés

La deuxième partie de la discussion portait sur les comportements que les enfants adoptent et/ou observent sur la route. L'objectif était de déterminer ce que les enfants identifient comme des comportements à risques ou sûrs en leur demandant de classer ce qu'ils aiment et ce qu'ils n'aiment pas voir ou faire sur la route, dans la circulation.

Déclinée en deux phases, les enfants ont dans un premier temps identifié « ce qu'ils aiment et n'aiment pas faire et/ou voir sur la route », en se basant sur ce qui avait été abordé dans la première partie de la discussion et sur leur chemin pour aller-venir de l'école, les loisirs, les visites chez les copains/dans la famille. Ces différents comportements qu'ils aiment et n'aiment pas étaient rapportés sur des post-it que les enfants ont été collés sur les tableaux correspondants. Les différents éléments rapportés étaient ensuite discutés afin de comprendre le « pourquoi » ils aiment ou n'aiment pas certains comportements.

Ensuite, les enfants ont été invités à enrichir ces observations, sur la base d'une série d'images mises à disposition, en ajoutant ou nuancant certains comportements qu'ils aiment ou non.

Cette approche et le matériel mis à disposition permettaient d'aborder les thématiques suivantes de manière plus approfondie :

- Le (non-)port de la ceinture de sécurité
- Le (non-)port du casque, d'équipements de protection (genouillère, veste réfléchissante, ...).
- La distraction au volant (téléphone, discussion, fatigue, ...)

⁶ À l'instar de ce que la coopérative Hyppy a mis en œuvre dans une commune bruxelloise : <https://hyppy.coop/hyppopedibus/>

⁷ Les images utilisées en phase 1 sont illustrées en annexe II du présent rapport.

- La mobilité active (à pied, à vélo, trottinettes, rollers ...) et passive (passagers en voiture), seul ou accompagné
- L'alcool au volant
- La vitesse et les limitations de vitesse
- Les interactions avec les autres usagers
- Le respect des panneaux et/ou des règles du code de la route
- Les poids lourds, tracteurs, transports en commun
- La signalisation routière, telle que les feux pour les voitures et les piétons, ou encore le panneau stop.

Parmi ces comportements ou situations, certains sont légalement interdits (comme l'alcool au volant, le non-port de la ceinture de sécurité ou encore la distraction au volant) et sont objectivement dangereux, d'autres ne sont pas légalement interdits mais représentent toutefois un risque d'accident (comme la distraction en tant que piéton) et/ou un risque de blessure, par exemple en cas de chute (comme le non-port du casque).

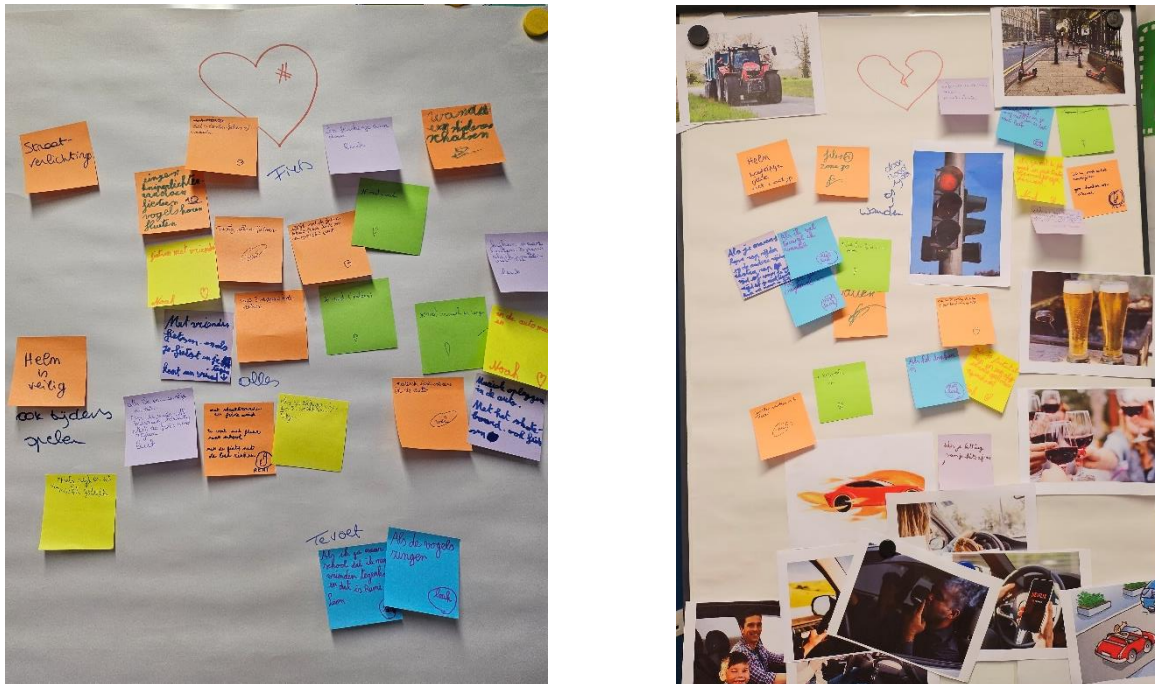


Figure 3. Illustration de la phase 2 des groupes de discussion - Les comportements que les enfants aiment ou n'aiment pas voir ou adopter sur la route.

(3) Pour ma sécurité routière, sur mon chemin je veux ...

La troisième partie des discussions avec les enfants portait sur ce qui a été appelé la « sécurité routière idéale ». Après avoir abordé leurs expériences de la route/circulation, les moyens de transport qu'ils utilisent, les comportements qu'ils observent ou adoptent, les comportements perçus comme à risques ou non, la dernière étape consistait à amener les enfants à illustrer leur sécurité routière et leurs éventuelles attentes pour se sentir (plus) en sécurité dans la circulation. Cet exercice a pris la forme d'un dessin où ils devaient représenter un chemin connu d'eux.

En partant d'un chemin qu'ils connaissent (par exemple le chemin domicile-école ou domicile-loisirs), il était demandé aux enfants de représenter ce chemin par un dessin et d'y inclure tout ce dont ils ont besoin pour leur sécurité routière, ou tout simplement de le garder tel qu'il existe actuellement, si celui-ci leur convenait en l'état. Les enfants avaient carte blanche, et la fantaisie était permise, pour rendre ce chemin sécurisé. Que cela soit à travers des raccourcis, des adaptations d'infrastructures, ou d'autres modes de transport, les enfants avaient la possibilité de moduler leur chemin à leur guise. Cette session se clôturait par une présentation par chaque enfant de son dessin.

Le matériel

Outre le matériel de dessin, les enfants avaient également à disposition des images et des magazines pour illustrer leurs propos ou pour susciter la discussion. Les images utilisées, notamment pour illustrer les

comportements sur la route, se sont voulues diverses et présentant à la fois des comportements sûrs et des comportements à risques (dont certains objectivement dangereux et légalement interdits), et impliquant à la fois des enfants et/ou des adultes. Ce matériel est renseigné en annexe II à IV du présent rapport.

Les notes et enregistrements

Tous les groupes ont été enregistrés (audio uniquement), les dessins ont été collectés et conservés avec uniquement le prénom et l'école de l'enfant dessinateur. Les notes ont été prises pendant les groupes et après, sur la base des enregistrements audios.

3.5 Vue d'ensemble des écoles

Dans le tableau suivant, nous reprenons une vue d'ensemble des écoles, leur code, leurs éventuelles particularités (localisation, accessibilité ...) et quelques remarques concernant les enfants ayant participé aux groupes.

Tableau 2. Vue d'ensemble des écoles et codes assignés.

Code école	Ecole	Particularités (accessibilité, parking, environnement)	Remarques	Niveau scolaire
W1	Ratio moyen ⁸	Zone rurale. Ecole relativement petite et rassemble à la fois les classes de maternelle et primaire. Un cours de sécurité routière a déjà été dispensé aux élèves (l'année précédente). Bus scolaire (opéré par le TEC ⁹). La plupart des enfants viennent en voiture (rarement à vélo, sauf pour les journées « sportives »). Trottinettes électriques interdites à l'école et absence de parking pour vélo en dehors ou dans l'école. Plusieurs passages piétons devant l'école. Rue et routes menant à l'école refaites récemment (un peu plus d'un an).	Certains enfants ont été témoins (directs ou indirects) d'accidents impliquant de l'alcool au volant, notamment au sein des familles. Un automobiliste sous influence a commis un accident dans une rue fort fréquentée de la région dans les mois précédents notre venue, beaucoup d'enfants étaient au courant.	5 ^e et 6 ^e primaire
W2	Ratio élevé	Zone rurale. Ecole de 40 élèves, école de village. École desservie par un bus scolaire et un bus de la TEC. Plusieurs enfants prennent le bus scolaire (le matin et/ou le soir) et les autres viennent en voiture. Pas de passage piéton devant l'école et route de passage.	Le bus scolaire est pris par la moitié des enfants. Certains enfants ont été témoins (directs ou indirects) d'accidents impliquant de l'alcool au volant, notamment au sein des familles.	5 ^e et 6 ^e primaire
W3	Ratio faible	Zone urbaine. Accessible avec un bus du TEC (arrêt devant l'école). Un atelier pour rouler à vélo a été organisé avec la classe, l'année scolaire précédente (5 ^e primaire). Grand parking devant l'école. Les enfants viennent à pied, en bus ou en voiture. Pas de parking vélos/trottinettes ni devant, ni dans l'école (« les vélos sont interdits », ou plus précisément, comme il n'y a pas de parking pour les mettre en sécurité, il n'est pas possible aux enfants de venir à vélo. Dans les deux groupes, il a été dit que les vélos sont interdits).	Forte proportion d'élèves ¹⁰ de confession musulmane et d'origines ethniques variées (turcs, marocains, algériens, ...) ¹¹ . Beaucoup d'enfants sont accompagnés de leur maman et petits frères/sœurs.	6 ^e primaire

⁸ Voir section 3.3.1 : ratio entre la densité de population et le revenu moyen.

⁹ Le TEC est la société de « Transport En Commun » wallon.

¹⁰ Les élèves participants ont renseigné, au cours des discussions, leur origine ethnique et leur confession religieuse, notamment en indiquant aller aux cours de religion islamiste ou être originaires de Turquie, Algérie, Mali, etc.

¹¹ Ibidem.

BXL1	Ratio moyen	Zone urbaine. École relativement bien desservie par les transports publics (tram et bus). Rue école non-fermée à la circulation, indiquée par des poteaux et un marquage au sol. Feu pour les piétons pour traverser le boulevard et rails de tram. Arrêt de tram devant l'école. Parking vélos devant l'école, mais n'appartenant pas à l'école.	Environ la moitié des enfants sont d'origine ethnique diverses (polonais, turcs, arabes, ...) ¹² . Répartition d'enfants venant à la fois en voiture, à vélo, à pied ou en transport en commun (bus et tram).	6 ^e primaire
BXL2	Ratio moyen	Zone urbaine. École située dans une rue zone 30. École bien desservie par les transports publics (trams et bus) et accessible par une rue à sens unique pour les voitures, le long d'un boulevard. Trafic relativement très dense, en particulier aux heures de pointes. La police est venue (lorsqu'ils étaient en 4 ^e primaire) pour une formation sécurité routière. En début d'année, ils ont effectué un parcours vélo.	Dans l'un des deux groupes, les enfants ont partagé énormément d'histoires relatives à l'agressivité au volant, de la part de leurs parents ou des autres usagers de la route. La plupart des enfants viennent en voiture. Environ un tiers du groupe avait des origines ethniques diverses ¹³ .	5 ^e primaire
FL1	Ratio moyen	École située en périphérie d'une ville, dans un environnement plutôt villageois. Il n'y a pas de pistes cyclables dans les rues avoisinantes. Il y a de nombreuses places de parking pour les voitures et un arrêt de bus en face de l'école.	Dans l'un des deux groupes, un enfant a tenu des propos relativement impolis au sujet de la police et provocateurs au sujet des infractions routières. Quelques rencontres désagréables avec des hommes « bizarres » ou soûls.	5 ^e primaire
FL2	Ratio élevé	Ecole rurale, dans un village calme. Pas de piste cyclable menant à l'école. Les enfants viennent des communes avoisinantes. Modes de transport actifs (marche et vélo) relativement répandus dans les deux groupes. Fréquente visites de la police pour des cours sur la sécurité routière.	Plusieurs enfants viennent à vélo, surtout si le temps le permet. La plupart des enfants viennent accompagnés (en voiture, à pied). Certains enfants ont déjà été témoins (directs ou indirects) d'accidents relativement graves (impliquant notamment l'alcool au volant).	5 ^e et 6 ^e primaire
FL3	Ratio faible	Zone urbaine. École située dans un centre urbain, à proximité des magasins, bureaux, etc.	La plupart des enfants viennent en voiture mais certains d'entre eux font une partie du chemin en voiture, et le reste à pied ou à vélo (avec des copains).	Deux classes de 6 ^e primaire

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

4 Résultats des groupes de discussion avec les enfants

Les résultats de l'analyse thématique effectuée sur la base des enregistrements des groupes, des retranscriptions et des dessins, sont articulés en six sous-chapitres. C'est en partant des premières associations que les enfants font avec la « sécurité routière » que la portée des discussions a été délimitée avec eux et qu'un premier aperçu a été dressé quant aux vécus et expériences que les enfants ont avec la circulation.

À la suite de ces associations et d'une brève cartographie des modes de transport utilisés, les enfants ont identifié les trois grands comportements problématiques observés sur la route. C'est par le jeu du « j'aime et je n'aime pas » que les enfants ont dressé le tableau de ces comportements qu'ils associent à l'insécurité ou au danger, et ce principalement en les catégorisant en « je n'aime pas car ... », et les éléments rencontrés dans la circulation qui leur permettent de se sentir en sécurité.

Le tableau est ensuite complété par les comportements que les enfants adoptent à leur manière en expliquant pourquoi et dans quelles situations ils n'adoptent pas ces comportements. A la suite de ces discussions, les enfants ont rapporté les différentes attentes qu'ils ont sur leur chemin pour l'école afin de se sentir plus en sécurité en tant que piéton, cycliste ou encore passager.

À partir de ce chapitre, le terme *enfant* désigne les élèves de cinquième et sixième primaire ayant participé aux groupes de discussion, ces enfants sont âgés de 9 à 12 ans, environ. Dans la suite de ce rapport, Une série de verbatims des enfants sont utilisés pour illustrer les analyses et résultats. Toute mention de lieu trop spécifique (nom de restaurant, de rue, de ville ...) et de date ont été retirées afin de veiller à l'anonymat des écoles, des enfants et de leurs parents. Les propos des enfants, avec leurs expressions, les hésitations et formulations, ainsi que les erreurs de langage, ont été repris telles quelles.

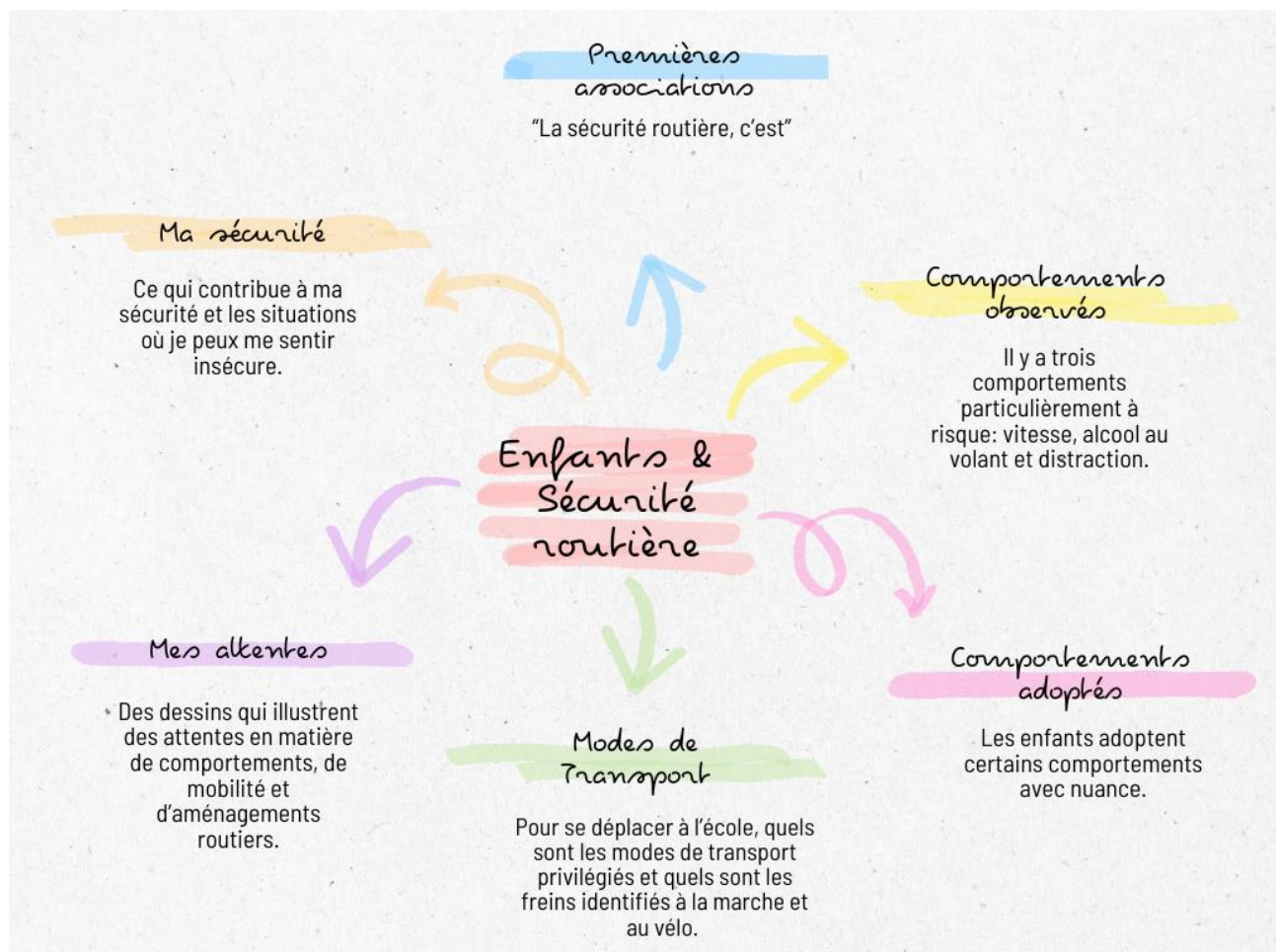


Figure 4. Les thématiques couvertes par l'étude.

4.1 Premières associations, Premiers vécus partagés

Les premières associations, ce sont également les premières expériences avec la circulation que les enfants partagent de manière spontanée. En identifiant les premiers mots clés et les premières images qu'ils associent avec les termes de « sécurité routière », les langues se délient, et les histoires se racontent.

Ces associations reflètent ce à quoi les enfants sont confrontés au quotidien sur le chemin pour l'école, les loisirs, les courses ou encore tout simplement en sortant de chez un copain. De ces premières associations, ce sont des mots clés relativement attendus tels que passages pour piétons, trottoirs, feu rouge, panneau stop, routes, piétons, ceintures, vitesse ou encore files et embouteillages qui sont ressortis. Ces mots-clés ont ensuite été complétés d'anecdotes racontées par les enfants et décrivant des comportements plus précis, principalement observés chez les automobilistes et les autres usagers de la route, et qui participent à la (in)sécurité routière des enfants : la limitation de vitesse (associée avec le non-respect/rouler trop vite), l'alcool au volant (et faire des accidents), le (non-)respect (des règles, des panneaux, des limitations de vitesse ...), ne pas crier sur les autres, faire preuve de prudence, faire attention aux écoles, s'arrêter au stop, s'arrêter au feu rouge, s'arrêter pour laisser passer les piétons ... ces comportements pouvant aussi être liés à des mesures de contrôles (« la police donne des amendes si on ne respecte pas les règles », « les flash/radars pour contrôler la vitesse »).

« Sécurité tout court, sur la vie »
(Garçon, 6^e, W2)

En abordant les comportements observés, les enfants ont alors parcouru les comportements qu'ils doivent (sont supposés) adopter et qui participent à leur propre sécurité routière : regarder/faire attention avant de traverser, porter un casque, marcher en sens inverse sur le côté de la route (quand il n'y a pas de trottoir), attendre avant de traverser, être visible sur la route, porter sa ceinture de sécurité ...

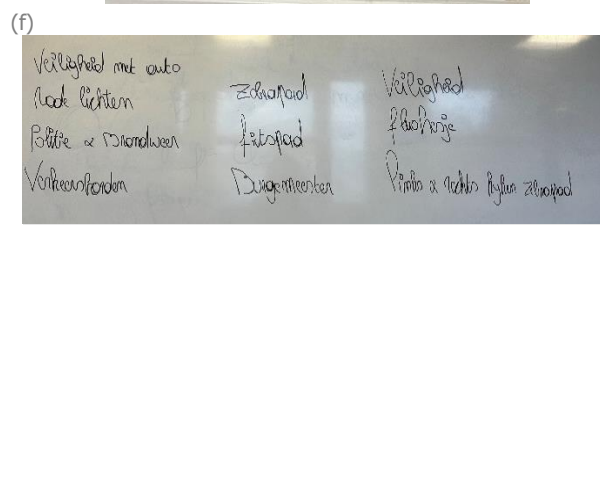
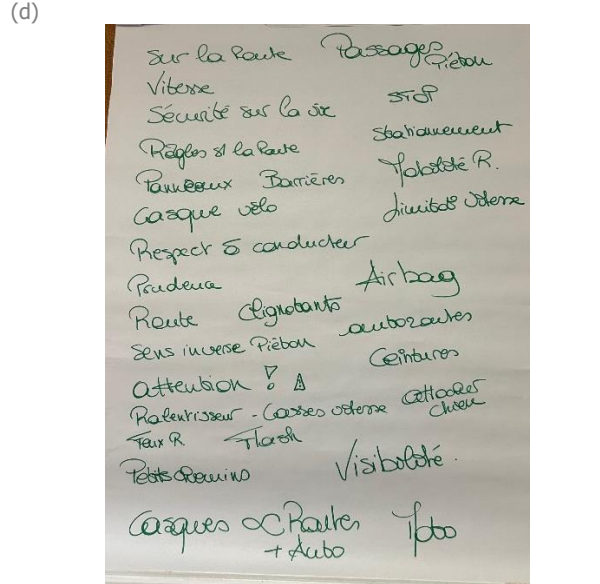
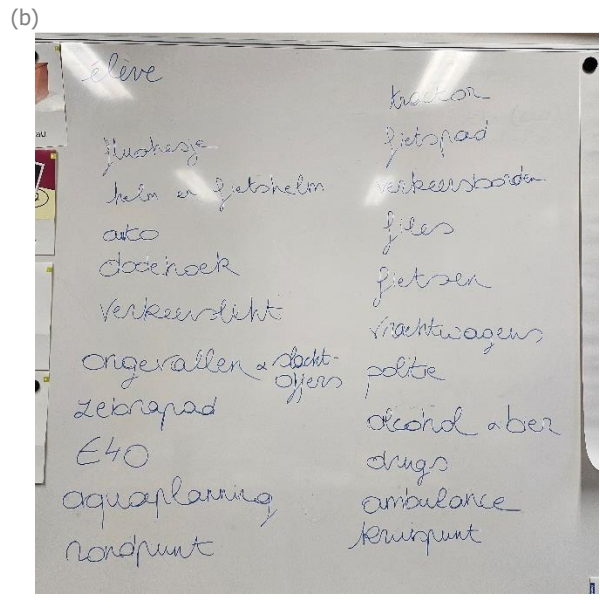
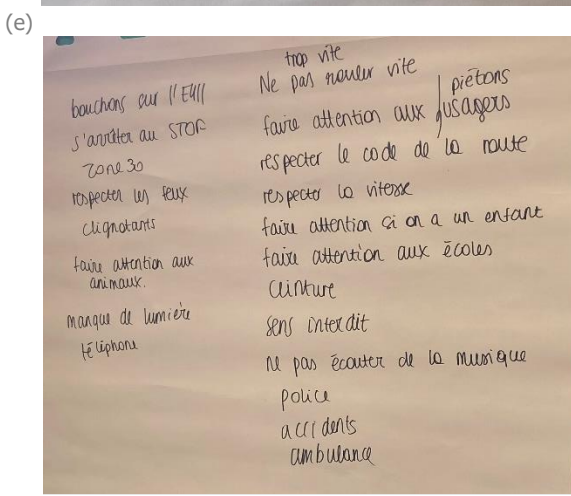
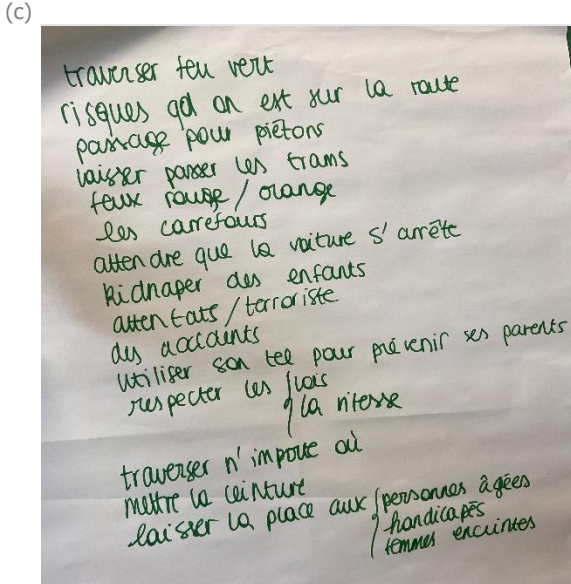
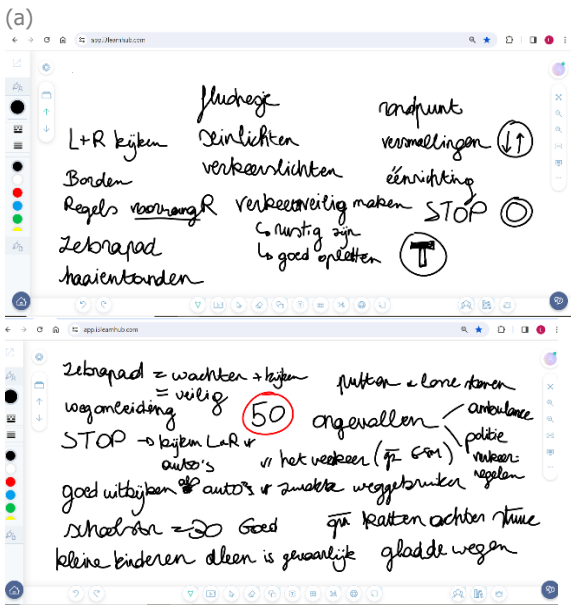
Outre les comportements, la sécurité routière est également relative aux véhicules rencontrés sur la route, notamment les modes de transport utilisés ou souhaités, comme le vélo et les trottinettes électriques, mais aussi certains véhicules plus spécifiques, comme les motos, les voitures électriques, les tracteurs (plutôt pour les écoles en zone rurale) ou encore les trams (pour les écoles à Bruxelles), ces véhicules pouvant être associés à une situation particulière (« le tram a toujours la priorité », enfant école BXL1) et à certaines particularités, comme les angles morts des camions.

Enfin, parler de la sécurité routière, c'est aussi, pour les enfants, aborder les services de secours (la police, les ambulances, les pompiers...) et leurs rôles dans la circulation, comme porter secours (« lorsqu'on voit les ambulances passer avec les sirènes, on sait qu'il s'est passé quelque chose de grave »), ou procéder à des contrôles. Mais c'est aussi constater la transgression des règles (« la police grille aussi des feux rouges »). Non-directement associés aux services de secours, les accidents de la route ont également été épinglés comme faisant partie de la (in)sécurité routière.

À travers toutes ces associations, les enfants ont partagé au fur et à mesure leurs expériences et vécus dans la circulation, et au-delà, ainsi que des histoires entendues afin d'en expliquer le contexte ou la situation. Ces histoires permettent de documenter ce qu'ils ont compris de ces situations et les manières dont ils perçoivent ces comportements comme sûrs ou dangereux, démontrant en quelque sorte ce qu'ils en ont compris et retenus.

En parallèle de ces expériences de la circulation, certaines préoccupations des enfants en matière de sécurité sont ressorties. Car la sécurité routière dépasse le cadre de la route et concerne la sécurité dans sa globalité. Parler de sécurité routière, c'est également évoquer sa propre sécurité « tout court ». Une sécurité qui est parfois liée à certains types de profils rencontrés sur le chemin (« je n'aime pas les gens bizarres », « j'ai peur des gens bourrés »), à certains comportements d'autrui (« je suis parfois suivie ») ou encore à un type de véhicule spécifique (les camionnettes blanches). La question plus globale de sécurité est discutée ci-dessous, en section 4.4.

Tableau 3. Illustrations des premières associations que les enfants font avec la sécurité routière - (a) école FL3, (b) école FL2, (c) école Bxl1, (d) école W2, (e) école W1 et (f) école Bxl2



4.2 Le chemin vers l'école – Modes de transport

Abordé dans la suite des premières associations, la cartographie des modes de déplacements des enfants a permis d'identifier (1) les modes de transport que les enfants utilisent le plus fréquemment et (2) les types d'expériences qu'ils ont de la circulation (passager, piéton, cyclistes, trottinettistes, cavaliers...).

Cette cartographie montre que la voiture occupe une position relativement centrale dans leurs déplacements (dans chaque groupe, en moyenne sept enfants sur dix viennent en voiture). Pour aller à l'école, au sport, aux activités de loisirs, faire les courses ou encore visiter la famille, la voiture est ressortie comme étant l'un des moyens de transport privilégié par les parents/le parent en charge du déplacement, mais aussi par certains enfants.

Sans être pour autant l'unique mode de déplacement ou le choix volontaire de tous les enfants, la mobilité motorisée pour aller à l'école ou aux loisirs est expliquée par divers arguments, allant de paramètres relatifs à la sécurité, la facilité, la distance ou encore au confort :

- *Quand maman doit aller au travail, elle me dépose en voiture, c'est plus rapide/elle continue vers le bureau après ;*
- *J'habite trop loin que pour venir à pied ou à vélo ;*
- *Quand il pleut, on me conduit ;*
- *Mes parents ne veulent pas me laisser venir seul à pied ou à vélo ;*
- *Il n'y a pas de chemins ou de trottoir pour que je puisse venir à pied ;*
- *Il n'y a pas de bus pour venir jusqu'à l'école ;*
- *La voiture c'est confortable, on y est au chaud et à l'abri de la pluie, et on peut écouter de la musique.*

Les arguments relatifs au confort ont également été renforcé par la période (et la météo) hivernale à laquelle les groupes se sont déroulés (novembre et décembre 2023). A titre plus anecdotique, les enfants ont également indiqué qu'ils aiment prendre la voiture pour pouvoir regarder et profiter des paysages.



Figure 5. Illustrations des modes de transport dans un des groupes de l'école FL1 et dans un des groupes de l'école W1.

La marche et les transports publics (bus scolaires inclus) sont les deux autres modes de déplacement les plus fréquemment utilisés, principalement pour aller à l'école, et relativement moins fréquemment pour aller aux activités de loisirs. La marche est généralement utilisée lorsque la distance domicile-école/loisirs est accessible

(environ 20 minutes de marche. Un seul enfant (5^e primaire, BXL2) a mentionné marcher 1h pour venir à l'école, « quand il fait beau ») et la plupart des enfants viennent accompagnés d'un parent (ou d'un grand-parent). Ce sont le plus souvent les enfants des écoles en zone rurale qui ont aussi indiqué rendre visite aux copains à pied.

Pour les transports en commun, une distinction est faite entre les transports en commun classiques et les bus scolaires. Ces derniers n'ont été cités qu'en zone rurale, tandis que les transports en commun (TEC, De Lijn, STIB) sont utilisés en zone urbaine. Le vélo est plus souvent utilisé par les élèves des écoles néerlandophones, et plus particulièrement dans les zones rurales, et ce pour aller à l'école ou pour les loisirs (comme aller voir les copains). L'utilisation du vélo est également dépendante de la météo (s'il ne fait pas trop froid, trop chaud ou s'il ne pleut pas trop). Du côté francophone, l'utilisation du vélo est plus marginale et est faite en association avec des journées spécifiques organisées à l'école (« journées sportives ») ou pour aller chez les copains ou voir la famille (« pour aller chez Nanou »).

Le vélo est particulièrement apprécié par les enfants, pour se déplacer et pour les loisirs. Ce mode de transport (et de loisirs) a été très souvent associé à un sentiment positif car être à vélo permet d'avoir « les cheveux dans le vent », « d'aller vite », « de prendre des bosses », de « passer un moment seul » ou encore « de se vider l'esprit ». Toutefois, l'utilisation de celui-ci pour se rendre à l'école se trouve limitée et c'est en discutant des modes de transport souhaités que les enfants ont expliqué les freins auxquels ils sont confrontés pour aller à vélo à l'école.



« J'aimerais plus de sécurité sur la route (...) parfois les voitures roulent trop vite, elles ne font pas attention aux passages piétons, elles ne font pas assez attention aux gens qui ne sont pas en voiture et aux gens qui sont en voiture. Du coup, je trouve que c'est quand même un peu dangereux et à mon avis, les parents ils voudront plus vite qu'on puisse rouler ou qu'on aille à l'école, par exemple, tout seul, s'il y avait plus de sécurité sur les routes. Parce que parfois, les grandes voitures, elles vont trop vite et que quand tu roules en vélo et que tu as plus que 10 ans, tu ne peux pas aller sur le trottoir et du coup, tu as parfois peur parce que tu as la voiture à côté de toi et parfois les voitures, elles ne font pas attention à nous. »

(Fille, 5^e primaire, W1)



En effet, aborder la question des moyens de transport actuellement utilisés pour aller à l'école a inévitablement amené à discuter des moyens de transport que les enfants souhaiteraient utiliser ("oh, je voudrais trop venir à... Mais..."). Ce fut l'occasion pour nombre d'entre eux d'expliquer les freins actuels à l'utilisation de tel ou tel moyen de transport. Parmi les freins, les risques associés à la circulation et aux comportements des autres usagers de la route, aux comportements transgressifs potentiels que les enfants adopteraient, ainsi que l'absence d'aménagements routiers dédiés à l'utilisation du vélo ou de la marche, sont les plus prépondérants. Ces risques nourrissent alors des sentiments d'insécurité dans la circulation, sentiments partagés par les enfants et par les parents (les uns nourrissant probablement les autres et inversement) :

- Parmi les aménagements routiers, c'est l'absence de trottoir, de passage piéton ou de piste cyclable permettant de se déplacer à pied d'un point A à un point B qui est pointée ;
- Concernant les comportements à risques que les enfants pourraient adopter, ont été mentionné le fait de traverser au rouge qui a été le plus souvent mentionné (« Moi, mes parents ils ont peur (...) ils ont peur que je ne traverse pas au passage pour piétons », enfant école W2) ou de ne pas porter de casque ;
- Les éventuelles mauvaises rencontres que les enfants pourraient faire sur le chemin sont de l'ordre du vol ou de l'agression (« [mes parents] ils ont peur que je me fasse cambrioler » - fille, 5^e primaire, W2) ou relatifs aux comportements des automobilistes (« J'ai parfois peur qu'une voiture m'écrase », fille, 5^e primaire, FL1).

Ces diverses raisons sont également utilisées pour expliquer pourquoi il est préférable d'être accompagné (« C'est mieux d'être accompagné, des parents, des tontons et tatas, de personnes de 18 ans. Au cas où il t'arrive quelque chose. », enfant école BXL1 ; « Enfants accompagnés : c'est sécurisé », enfants, école W2)

ou pourquoi les parents n'autorisent pas d'être seul en rue (« De mes parents, je ne peux pas rentrer seule ou être toute seule en rue », fille, école BXL1). Il est pertinent de noter que le sentiment d'insécurité lié aux « mauvaises rencontres » a le plus souvent été mentionné par des filles.



« [J'aime faire du vélo car] Je peux discuter avec mes coéquipiers » (Garçon, 6^e, FL3)

« J'aime rouler à vélo parce que ça fait du bien. » (Fille, 6^e, BXL1)

« Je pense que le vélo est parfois dangereux parce qu'on est moins protégé que dans une voiture. » (Fille, 6^e, BXL2)

« J'aime faire du vélo à fond. » (Fille, 6^e, W2)

« Je veux aller à vélo, mais je n'ai pas le droit. Dans ma rue, ils roulent à 90 au lieu de 50, et il n'y a pas non plus de radars. Ma mère dit que s'il y a une piste cyclable dans notre rue, alors je peux faire du vélo. » (garçon, 5-6^e, FL2)



Le fait de pouvoir marcher seul est aussi associé par certains enfants à un sentiment de liberté ou une occasion de s'aérer : « Rentrer seul, c'est pouvoir faire ce que l'on veut » (Garçon, 6^e primaire, BXL1).

A travers les dessins faits par les enfants, la marche et le vélo sont ressortis comme un mode de transport que certains aimeraient pouvoir prendre pour aller à l'école, et cela pourrait se faire par la mise en place d'aménagements comme un parking ou d'espace où ranger les vélos, comme à l'école W3, ou encore l'installation de pistes cyclables dans les rues avoisinantes de l'école, comme c'est le cas pour les écoles W1 ou FL2, ou par la mise en place de mesures de contrôles visant à faire respecter les règles (flash, casse-vitesse, ...).

Dans les propos des enfants, l'influence des parents dans le choix du mode de transport ressort particulièrement. Outre les aspects pratiques (c'est sur le chemin du bureau de maman, c'est plus rapide, ...), ou de confort qui ont été mentionnés plus haut, c'est aussi le sentiment d'insécurité des parents qui peut impacter

le choix de mobilité, et plus spécifiquement l'utilisation du vélo et de la marche pour se déplacer. En ayant peur que son enfant ne respecte pas les règles de la circulation, ou qu'il fasse une mauvaise rencontre, ou qu'il risque d'être renversé parce qu'il n'y a pas de piste cyclable/trottoir, les parents décident du choix du mode de transport, et l'enfant a une marge de manœuvre limitée dans ce choix, voire inexistante.

Les transports publics ont été beaucoup moins souvent mentionnés comme moyen de transport que les enfants « voudraient prendre » comparativement à la marche ou au vélo. Ils présentent toutefois l'avantage d'avoir du temps pour papoter et de ne pas devoir s'attacher. Mais a contrario, ils sont sources d'une certaine insécurité en cas d'accident (on ne peut pas être attaché, on tombe sur tout le monde, si on ne se tient pas, on bascule...) et on risque d'y rencontrer des gens « bizarres ». Ces aspects n'ont été mentionnés que dans l'école BXL1.

En conclusion, il apparaît que si les enfants avaient l'entière liberté de choix de leurs modes de transport, la voiture ne serait pas nécessairement le mode de transport privilégié. Nombre d'entre eux ont d'ailleurs mentionné que « s'ils pouvaient choisir », ils préféreraient venir autrement, comme à vélo, à pied, à trottinette, ... à cheval. Car venir à pied, à vélo, en bus ou à cheval, c'est également pouvoir profiter de la nature, du beau temps, pouvoir s'aérer l'esprit, se promener, papoter avec un copain... ou être seul.

Entre les écoles et les groupes de discussions, certaines particularités sont ressorties :

- Dans un des deux groupes de l'école BXL2 située plutôt en périphérie du centre-ville, une majorité d'enfants vient en voiture alors que l'école se situe à proximité de nombreux transports publics et d'une piste cyclable. L'utilisation de la voiture est expliquée par la localisation du domicile des enfants dans une autre commune ou en périphérie de Bruxelles. Dans l'autre groupe, il y avait plus d'enfants venant à pied. Dans l'un des deux groupes de l'école BXL2, les enfants se déplacent principalement en voiture. Outre la distance, les enfants ont mis en avant la sécurité et le confort que prodigue la voiture : on peut y dormir, on y est au chaud, on va plus vite, on peut écouter de la musique...

- L'école W1 compte une majorité d'enfants venant en voiture, et lorsqu'ils sont piétons, ils sont accompagnés. Les enfants ont mentionné que les rues pour venir à l'école ne leur permettaient pas de venir à vélo : absence de piste cyclable, comportements des autres usagers (notamment la vitesse), dangerosité du chemin... (« accompagné parce que à (...) heu il y a des endroits où les gens ils s'en foutent » ; « ils sont bizarres » ; « Ben y a des fois où ils s'en foutent quand ils roulent, et puis il y en a d'autres qui sont bizarres »). D'autres enfants ont mentionné qu'ils ne pouvaient venir seuls car leurs parents ont peur, soit qu'ils adoptent un comportement dangereux (« Moi, mes parents ils ont peur (...) ils ont peur que je ne traverse pas au passage pour piétons ») ou qu'ils se fassent racketter (« ils ont peur que je me fasse cambrioler », « ma mère ne veut pas que je sois kidnappée », ...).
- Les élèves de l'école FL2, et plus précisément dans un des deux groupes, adoptent des modes de déplacement plus actifs avec le beau temps : de nombreux élèves ont indiqué se déplacer de préférence à vélo ou à pied dès que le temps le permettait, et le plus souvent accompagné d'un frère ou d'une sœur. À noter que c'est dans cette école que les enfants ont fait preuve de connaissances relativement précises en matière de sécurité routière et d'expériences de la circulation.
- En abordant la question de la mobilité pour venir à l'école, les enfants de l'école W3 ont manifesté une certaine déception de ne pouvoir venir à vélo ou à trottinette à l'école.

4.3 En sécurité sur mon chemin

Au cours des ateliers de discussion, les enfants ont abordé diverses situations auxquelles ils sont confrontés sur leur chemin pour aller à l'école, aux courses, en visite pour la famille. À travers ces situations, ils ont pointé les comportements observés et/ou adoptés par les autres usagers de la route, par leurs parents ou par eux-mêmes. D'autres éléments relatifs à la circulation sont également ressortis et ont été à un sentiment de sécurité sur la route, ou, au contraire, à un sentiment d'insécurité.

Comme fil de narration, nous avons structuré les thématiques abordées par les enfants en suivant une approche en quatre étapes : (1) les comportements adoptés ; (2) les comportements observés ; (3) les éléments participant à plus de sécurité et (4) la question plus globale de la sécurité.

Ce compte rendu correspond à une analyse des phases 1 (« premières associations »), 2 (« j'aime et je n'aime pas ») et 3 (« la sécurité routière idéale ») des groupes de discussions avec les enfants, les propos abordés dans ces phases ne pouvant être que difficilement isolés les uns des autres.





Figure 6. Illustrations de la phase 2 de certains groupes de discussion - (a) école FL2, (b) école W2, (c) école W3, (d) école bxl1 et (e) école bxl2.

4.3.1 Je sais que c'est pour ma sécurité, mais...

En tant que cyclistes, piétons, passagers ou encore cavaliers¹⁴, les enfants adoptent différents comportements, qui peuvent présenter un risque d'accident ou en cas d'accident, un risque d'en aggraver les conséquences. Certains de ces comportements (comme le port du casque) ont pour vocation de protéger les enfants, notamment en les rendant visibles dans la circulation (port de la veste fluo) ou en les maintenant à leur place en cas d'accident (utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant), tandis que d'autres leur permettent d'anticiper certaines situations à risque, par exemple, en leur permettant de pouvoir entendre un véhicule en approche (ne pas avoir d'écouteur lorsque l'on marche pour entendre si un vélo arrive par derrière).

Les enfants sont bien au fait que certains comportements qu'ils adoptent présentent des risques, et qu'ils peuvent même être interdits (ne pas porter sa ceinture de sécurité en voiture). Mais la prise de risque en adoptant ces comportements semble mesurée, voire calculée, et les arguments avancés dépendent de différents paramètres relatifs au confort, à l'esthétique ou encore au contrôle parental. Ces différents comportements ont été abordés d'une part lors des premières associations avec les termes de « sécurité routière », ainsi qu'en amenant les enfants à identifier les comportements qu'ils aiment ou n'aiment pas voir ou adopter sur la route, et ce (1) de manière spontanée via des post-it, et (2) de manière aiguillée par la mise à disposition d'images (cf. section 3.4).

Ce sont spécifiquement quatre comportements que les enfants ont discutés en confrontant leurs perspectives aux risques potentiels qu'ils représentent :

- (1) Le non-port du casque à vélo, trottinette ou en roller
- (2) Le non-port de veste fluorescente à vélo, trottinette ou en roller
- (3) Le non-port de la ceinture en voiture
- (4) La distraction en tant que piéton ou cycliste

Ces quatre comportements ne sont pas des comportements transgressifs. Lors des discussions, les enfants ne se sont pas spécifiquement épanchés sur leurs comportements transgressifs alors que des représentations étaient mises à disposition (traversée en dehors d'un passage piétons, feu rouge piéton, ...). Ces comportements sont abordés ci-après.

¹⁴ À titre informatif, les cavaliers ne sont pas autorisés seuls sur la voie publique avant d'être âgés de 12 ans (pour plus d'informations : https://www.belgium.be/fr/mobilite/autres_vehicules/cavaliers/obligations). Mais des enfants ont formulé le souhait de pouvoir utiliser « ce mode de transport ».

4.3.1.1 Le port du casque

Régulièrement associé à la sécurité routière, dans le jeu des premières associations, surtout du côté néerlandophone, le casque et son utilisation¹⁵ ne font pas l'unanimité parmi les enfants. Le casque a été fréquemment décrit comme indisposant (« il fait mal à la tête », « il glisse en arrière »), inesthétique (« il aplatit les cheveux », « c'est moche », « je ne ressemble à rien »), ou inutile puisque « on ne tombe jamais à vélo » ou alors « on tombe sur le ventre ».

Par le biais d'images¹⁶ illustrant le port du casque à vélo, à roller, à trottinette, l'usage du casque a été identifié par les enfants comme un comportement qu'ils « aiment » voir car il permet d'être « protégé ». Mais lorsqu'il s'agit de le porter soi-même, les positions sont plus nuancées.

Les enfants partisans du port du casque ont argumenté son utilisation par la protection qu'il procure à la tête, parfois de manière relativement concrète (« tu auras ton crâne éclaté »), démontrant une certaine compréhension de l'utilité du port du casque.

Pour certains de ces enfants, le port du casque est également une obligation parentale, voire une condition sine qua non pour pouvoir utiliser le vélo (« pas de vélo sans casque »). Mais le port du casque peut également se heurter à l'avis des/d'un parent, ces derniers ne prêtant pas d'attention particulière à la nécessité de protéger la tête de l'enfant (« Moi je crois que le truc qui m'a le plus fait peur c'est que je suis allé en quad. Non mais le truc, je n'avais même pas de casque. Mon Papa il s'en fout. », garçon, 5^e primaire W1).

Pour les enfants en défaveur du port du casque, l'utilité du dispositif est soustraite à l'inconfort, à l'inesthétique ou à une perception qu'il est inutile de protéger cette partie du corps. Par ailleurs, le type de route est également un autre argument justifiant ou non l'utilisation du casque. En effet, quand on tombe dans l'herbe on se fait normalement moins mal que lorsque l'on tombe sur une route goudronnée. La non-nécessité de porter le casque du fait du type de route est plus fortement ressorti dans les écoles rurales (« moi, j'habite la campagne, tu vas dans les champs, tu tombes dans l'herbe, ce n'est pas grave », enfant école W1). Quant aux critiques en lien avec l'esthétique et le confort, celles-ci ont été plus fortes dans un des groupes de l'école BXL2, où peu d'enfants l'utilisent.



« oui c'est important d'avoir le casque sinon tu peux te couper la tête en deux. »
(Garçon, 5^e W2)

« Au moins avec le casque, tu ne te pètes pas le crâne »
(Garçon, 5^e, BXL1)

« Je comprends que ce soit si inconfortable, etc. Mais quand vous le mettez, il y a des inconvénients et des avantages, mais c'est super sûr et si vous ne le mettez pas et que vous tombez, vous pouvez avoir une commotion cérébrale. »
(Fille, 5-6^e, FL2)



¹⁵ Le port du casque à vélo, en trottinette ou en roller n'est pas obligatoire, ni pour les enfants, ni pour les adultes, mais est toutefois fortement recommandé par les autorités : https://www.belgium.be/fr/mobilite/securite_routiere/securite/cyclistes_et_pietons

¹⁶ Les images sont renseignées en annexe III.

“

« Je le trouve irritant parce qu'il est trop grand ou trop petit, trop chaud ou trop froid. Je ne me sens pas bien dans mon casque. » (Fille, 5^e, BXL2)

« Je préférerais être mort plutôt que d'avoir un casque. » (Garçon, 5^e, BXL2)

« Je ne porte jamais cela non plus parce que je ne tombe jamais. Je ne mets jamais ça parce que je suis bon en cycliste. » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« Avec une veste fluorescente et un casque, je vais avoir l'air d'un nul. » (Garçon, 5^e, BXL2)

« j'y vais pas par la route, j'y vais par le petit chemin, Je roule lentement (...) quand je vais sur la route, je mets un casque et gilet jaune » (Fille, 5^e, W1)

« Avec un casque à vélo, on ressemble à un soldat de la première guerre mondiale. » (Fille, 6^e, BXL1)

”

Il est également pertinent de constater le rôle que peuvent jouer certaines figures du monde sportif dans l'association positive au port du casque. Dans l'école FL2, deux enfants ont ainsi mentionné les coureurs cyclistes qui portent toujours un casque, et ces deux garçons sont en faveur du port du casque.

“

« Si vous regardez les coureurs, ils doivent toujours porter un casque. Mais je pense que cela compte autant que pour nous. En fait, je pense que le casque devrait être obligatoire. C'est pour votre propre sécurité que vous le portez. Je pense que c'est vraiment très sûr. Si je ne mets pas de casque, ma mère ne me laissera pas non plus faire du vélo. Je trouve déjà que c'est dangereux avec un casque, alors je trouverais ça encore plus dangereux sans » (Garçon, 5^e-6^e primaire FL2)

« Je pense aussi que c'est une bonne chose qu'ils mettent toujours un casque lors des courses. Parce que j'aime regarder ça et j'aime ça, alors ils me donnent l'exemple que je devrais aussi le mettre quand je suis sur ma moto de course ou sur une moto normale. » (Garçon, 5^e-6^e primaire FL2)

”

4.3.1.2 Le gilet jaune

Citée comme « première association à la sécurité routière », et ce principalement du côté néerlandophone (onze groupes sur douze), la veste fluorescente (gilet jaune¹⁷) est le dispositif rencontrant le moins de succès auprès des enfants. Elle est soumise aux mêmes critiques d'ordre esthétique ou d'inconfort que le casque. Certains enfants ont indiqué qu'ils savaient très bien que cela permet de les rendre plus visibles dans la circulation, notamment à vélo et à certains moments de la journée (par exemple, le matin quand il fait encore noir) mais pour une majorité d'enfants, la veste présente de nombreux points négatifs : elle est embêtante, moche, elle n'est pas assortie à leurs vêtements ou leur style, elle gêne, ... alors que d'autres ne se formalisent pas trop de ces aspects esthétiques, l'aspect sécuritaire prévalant sur le reste :



« [le gilet jaune] Ce n'est pas chouette car ça ne tient pas bien ; ça met mal à l'aise : ça fait ouvrier, comme si on travaillait dans le ménage et qu'on sort les poubelles. » (Fille, 6^e, BXL1)



- « Le matin quand il fait noir, je mets mon gilet jaune parce que je me sens mieux (...) juste parce qu'on me voit mieux. », garçon, 6^e primaire, W1 ;
- « Le mercredi, j'ai de la musique le soir et j'ai toujours un gilet fluorescent supplémentaire dans mon sac et si je l'oublie une fois, je peux prendre l'autre. », Fille, 5^e-6^e primaire FL2 ;
- « Je ne pense pas que la veste fluorescente soit gênante parce qu'elle est utile pour la sécurité. Quand il fait sombre, les voitures peuvent aussi bien vous voir avec une veste fluorescente. Avec un casque, on est mieux protégé de la douleur en cas de chute », fille, 5^e primaire, BXL2.

L'utilisation de la veste fluorescente semble également moins répandue du côté francophone (hors activités scolaires) que du côté néerlandophone, certains élèves francophones ayant également indiqué ne pas avoir de veste fluorescente. La plus forte prévalence de l'utilisation du gilet fluorescent du côté flamand pourrait s'expliquer par les campagnes de la VSV¹⁸ (« Helm op Fluo Top zit erop ») menées dans les écoles flamandes et incitant à mettre un gilet fluo et un casque à vélo ou à trottinette de la mi-octobre à la mi-février, environ.

4.3.1.3 La ceinture de sécurité

Pour la plupart, les enfants ont pleinement conscience de l'utilité de la ceinture de sécurité et qu'elle permet d'être protégé en cas d'accident. Mais elle ne semble toutefois pas toujours indispensable. En effet, celle-ci n'est pas portée par certains enfants lorsque les trajets sont de courte durée ou de courte distance, ou lorsqu'il y a une autorisation tacite de ce comportement à risques du fait de l'absence de contrôle parental (« mes parents ne me disent rien »), ou encore, dans certains cas, par une sorte d'autorisation du contrôle parental puisqu'eux-mêmes ne mettent pas leur ceinture (« Souvent mon papa il ne s'attache pas, et ma maman non plus », fille, 6^e primaire, W2). D'autres arguments de l'ordre du confort sont également avancés car elle dérange, elle compresse, elle fait mal au ventre ou au cou, elle indispose, elle fait des marques, ou encore pour pouvoir dormir dans la voiture.

¹⁷ Le port du gilet jaune n'est pas une obligation légale mais son utilisation est recommandée et des campagnes de sensibilisation existent pour que les enfants l'utilisent pendant les mois d'automne et d'hiver (voir à ce sujet la campagne de la VSV : <https://basis.verkeeropschool.be/projecten/helm-op-fluo-top>).

¹⁸ Vlaamse Stichting Verkeerskunde = Fondation flamande pour la connaissance de la circulation : <https://basis.verkeeropschool.be/projecten/helm-op-fluo-top>



« Moi je ne m'attache jamais. (...) [En fait] Ça dépend des fois. Des fois quand c'est très très loin, je m'attache. Et quand c'est pas très loin, je ne m'attache pas. Mes parents ils ne le voient pas. » (Garçon, 5^e, W2)

« ouais, c'est pas confortable jusqu'au moment où, sans ta ceinture, tu fais paf dans le parebrise. » (Garçon, 6^e, BXL1)

« J'avoue mon crime. Des fois, je ne mets pas la ceinture (...) jusqu'à ce que mes parents s'en rendent compte » (Garçon, 5^e, W1)

« Je mets toujours ma ceinture de sécurité parce que je suis toujours à l'avant et que c'est assez dangereux, alors il faut la mettre. » (Fille, 5^e, BXL2)



Si, pour certains enfants, l'utilisation de la ceinture de sécurité ne faisait pas l'objet de discussion (« Moi, je m'attache tout le temps », fille, 6^e primaire, W2), notamment parce qu'ils identifient les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité (« Je mets toujours ma ceinture de sécurité parce que si quelqu'un de ta famille conduit et qu'il n'a pas vu un feu rouge et qu'il doit s'arrêter rapidement, tu peux t'écraser contre son siège et avoir un gros nez de cette façon. » fille, 5^e primaire, BXL2), pour d'autres, son utilisation semble conditionnée par la distance, la potentielle présence policière (à noter qu'une application comme Waze a été mentionnée car elle permet d'être averti des contrôles de police), ou par le fait que les détecteurs signalent au conducteur qu'une ceinture n'est pas mise :

- « Moi mon papa, quand il sait que la police n'est pas loin, il s'attache. », fille, 5^e primaire W2 ;
- « La police, c'est énervant parce que quand ils sont à côté de nous, tu es obligé de mettre ta ceinture, si tu ne l'as pas mise et tout. (...) moi parfois, je ne mets pas ma ceinture. Mais comme par hasard, quand je ne la mets pas, il y a la police qui vient (...) enfin qui passe. (...) moi, ils [mes parents] ne me disent rien. », garçon, 5^e primaire W3 ;
- « Sur les routes on sait où est la police, grâce au GPS ou Waze », garçon, 6^e primaire, BXL1.
- « Moi je suis obligée parce que si je ne la mets pas, ça commence à biper. », fille, 6^e primaire, BXL1 ;
- « Parce qu'on a peur de la police », garçon, 6^e primaire BXL1.
- « [on ne met pas la ceinture de sécurité] Parce qu'on n'a pas peur de la police. » garçon, 6^e primaire, BXL1 ;
- « Le pire c'est qu'il faut la [ceinture de sécurité] mettre quand il y a la police. », garçon, 6^e primaire, BXL1.

4.3.1.4 La distraction en tant que cycliste et piéton

Outre la distraction au volant, les enfants sont également bien au fait de l'importance de ne pas être distraits et d'être attentifs à la circulation en tant que piétons ou cyclistes, la distraction ici étant identifiée comme l'utilisation du téléphone et/ou le fait d'écouter de la musique avec des écouteurs. Les risques associés à ce comportement sont le fait de ne pas « entendre arriver le danger » ou de « ne pas voir ce qui se passe autour ».

Que ce soit par l'expérimentation (ils ont essayé de rouler à vélo en écoutant de la musique) ou l'observation (ils ont vu des personnes marcher en regardant leur téléphone), les enfants ont rapporté la distraction en tant que cycliste et piéton comme potentiellement dangereuse. En tant que piéton et cycliste, la distraction la plus

souvent mentionnée est le fait d'écouter de la musique avec des écouteurs. Ce comportement n'est légalement pas interdit. Toutefois, selon les enfants, ce comportement comporte un risque puisqu'il ne permet pas d'entendre ce qui se passe autour de soi : une voiture qui arrive par derrière, une personne qui vous parle, une personne qui vous interpelle, un potentiel obstacle sur votre chemin. Des alternatives sont parfois mises en place (n'écouter la musique qu'avec un seul écouteur) pour pouvoir assurer une certaine sécurité tout en pouvant profiter « d'un peu de musique ».

La distraction en tant que cycliste a plus souvent été mentionnée du côté néerlandophone que du côté francophone, où c'est plus souvent la distraction en tant que piéton qui a été citée. Pour les enfants francophones, ce comportement est, par ailleurs, plus souvent observé dans les centres-villes (« à Namur, les gens sont tout le temps sur le GSM, et quand ils traversent, ils ne regardent pas et c'est vraiment dangereux », enfant école W1 ; « Je n'aime pas les gens qui traversent sans regarder les feux. Je le vois hyper souvent surtout quand on va à Liège. Ouais dans le centre-ville. Ils sont souvent sur le téléphone », enfant école W2). Il est également pertinent de mentionner que certains enfants ont reçu « l'interdiction » de leurs parents d'utiliser leur téléphone quand ils sont à vélo ou à pied.



« les écouteurs c'est pas très super parce que quand tu marches, y a peut-être autre chose que tu écoutes, et ça se peut qu'il y a quelque chose qui se passe. » (Fille, 5^e, W2)

« Ça nous met en danger, si quelqu'un nous dit un truc, on peut ne pas entendre. On peut faire un accident quand on passe sur un passage piéton parce qu'on n'entend pas. » (Fille, 6^e, BXL1)

« Mais je trouve cela très dangereux. Même si vous avez vos écouteurs et que vous n'écoutez que d'une oreille, je pense toujours que c'est très dangereux. Si un camion arrive et que vous ne l'entendez pas, des accidents peuvent se produire. Et surtout pour les enfants, je pense que c'est dangereux. » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« [à vélo], Une fois, j'étais autorisé à utiliser le téléphone portable de ma sœur et je me suis heurté à un poteau. » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« Ma mère et mon père pensent aussi que c'est dangereux à vélo. Ils m'ont expliqué cela parce qu'ils en ont beaucoup entendu parler [des dangers] aussi. » (Fille, 5^e, FL1)



4.3.1.5 Adoptent-ils d'autres comportements transgressifs

Le matériel mis à disposition et l'approche mise en œuvre dans les groupes avait pour objectifs de susciter le dialogue ou la prise de parole sur une série de comportements transgressifs que les enfants participants à l'étude adoptent dans la circulation. Parmi ces comportements, le fait de traverser en dehors des passages cloutés ou de traverser au feu rouge pour les piétons, étaient représentés. Cependant, ces comportements n'ont pas suscité des discussions plus détaillées ou approfondies par les enfants. La dynamique des discussions, le temps imparti et l'effet de désirabilité sociale peuvent être des facteurs d'explication à ces limites.

La traversée du passage piéton au feu rouge n'a pas été abordée spontanément par les enfants, alors que le respect du feu rouge par les automobilistes pour laisser passer les piétons, est un comportement valorisé par les enfants (cf. supra) et, que par ailleurs, le non-respect du feu rouge pour les piétons était ressorti comme un comportement régulièrement adopté par les 10-11 ans (39%) (Meesmann et al., 2023). Ce comportement n'a été rapporté que dans les écoles BXL1 et W3 (deux écoles urbaines) et il semble adopté le plus souvent en l'absence des parents (« Oui oui ça nous arrive de passer au feu rouge, quand il n'y a pas de voiture. (...) avec les parents on ne fait pas pareil. » enfant, 6^e primaire, BXL1) et quand il y a une nécessité (« Quand il y a le tram et que je suis pressé. Parfois les gens s'arrêtent. », enfant, 6^e primaire, BXL1). Pour un enfant de l'école W3, passer au rouge est autorisé s'il n'y a pas de voitures (« Ben on peut passer si c'est rouge et qu'il n'y a pas de voiture. (...) ouai mais quand il n'y a personne, on ne va pas attendre deux heures. », enfant, 6^e primaire, W3).

Concernant le fait de traverser en dehors d'un passage piéton, celui-ci n'a été abordé que de manière anecdotique, et initié par un parent, et non par un enfant.

4.3.2 Les comportements observés dans la circulation

A travers leurs différents rôles dans la circulation, les enfants observent et expérimentent les comportements des autres usagers de la route, y compris ceux de leurs parents (au sens large). De ces expérimentations et observations, trois comportements ont été épinglés par les enfants comme étant à risques (en termes d'accidents) :

- (1) La vitesse
- (2) L'alcool au volant
- (3) La distraction au volant et en tant que piéton et cycliste.

4.3.2.1 La vitesse

D'emblée associée à la sécurité routière, et cela dès les premières associations, la vitesse est un comportement qui interpelle les enfants, et les perceptions qui y sont associées sont nuancées. A la fois perçue comme source majeure d'insécurité, la vitesse est également perçue, par certains, comme une source de plaisir. Abordée dans le contexte de la « sécurité routière », les enfants catégorisent la vitesse comme un élément participant à un sentiment d'insécurité et pouvant provoquer des accidents. Cette insécurité est particulièrement ressentie lorsque les enfants sont dans un mode de déplacement actif, à pied ou à vélo, et dans des zones d'interactions avec les automobilistes, l'exemple type étant la traversée d'un passage pour piétons et la rue de l'école. La zone scolaire renforce d'autant plus le sentiment d'insécurité qu'elle concerne des usagers plus vulnérables, que sont les jeunes enfants (« C'est à l'école, là où les enfants traversent sur le passage zébré. On ne peut y rouler qu'à 30, ce qui signifie qu'il faut faire attention. Je pense que c'est dangereux, parce que si un enfant traversait à l'instant et qu'il ne voyait pas la voiture et que la voiture ne voyait pas l'enfant, il pourrait se faire écraser ». » garçon, 5-6^e primaire, FL2).

Cette perception de la vitesse comme source d'insécurité est rapportée par une large majorité d'enfants à travers des propos exprimant des situations de vitesse excessive : « j'ai peur parce que les gens roulent souvent trop vite », « ils roulent trop vite dans la rue de l'école », « ils roulent vraiment trop vite dans ma rue, la nuit », « on entend les pneus faire un bruit aigus ». Ce sentiment d'insécurité est également renforcé lorsque la vitesse est associée au risque d'accident qu'elle produit : être renversé, avoir un accident, tomber dans le bas-côté... A noter que certains enfants ayant indiqué ne pas aimer la vitesse des autres véhicules ont pu aussi dire qu'ils aimeraient bien aller vite (quand ils sont « passagers », ou alors quand ils sont à vélo).

Mais qu'est-ce que la vitesse, et plus précisément, une vitesse excessive, pour les enfants ? Lors des discussions, il apparaît qu'une distinction peut être faite entre ce qu'ils perçoivent et ce qu'ils observent. La vitesse perçue est relative au bruit que va faire une voiture en approche, au type de véhicule et à la vitesse qu'ils estiment que le véhicule adopte. Est-ce que la voiture qui passe dans la rue au milieu de la nuit, roule réellement à 200km/h ? Pour les enfants, oui. La vitesse perçue est également très subjective : certains enfants estimant que rouler à 30km/h c'était bien assez, même en ville, alors que pour d'autres, en-dessous de 50 km/h, on est un escargot, même dans la rue de l'école. Et cette vitesse excessive est dépendante du véhicule : 30 km/h en voiture c'est lent, mais 30 km/h à vélo, c'est énorme. La vitesse observée, c'est celle qui est affichée sur le tableau bord et qui montre clairement que la limitation de vitesse indiquée sur le panneau, n'est pas respectée. C'est aussi celle adoptée par les véhicules ralentissant à l'approche d'un radar, et réaccélérant dès que celui-ci est passé, ou encore celle observée sur la base des propos que peuvent tenir les parents : « ils roulaient vraiment trop vite, celui-là ».



« Dans notre rue, ils sont autorisés à rouler à 70, mais parfois ils roulent à près de 200, en tout cas à plus de 120. Je n'aime pas ça parce que parfois je dors et puis je me réveille et il me faut encore une demi-heure [pour dormir] » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« Aller vite c'est dangereux ... si qqn traverse et que l'autre fonce, il ne pourra pas s'arrêter tout de suite. » (Garçon, 6^e, W2)

« Je n'aime pas les gens qui roulent à pleine vitesse alors que je veux aller au passage pour piéton. Ils roulent alors qu'ils me voient au passage piéton. » (Fille, 6^e, W3)

« Ça ne sert à rien les radars, ils ralentissent un peu devant et hop après ils réaccélèrent. » (Fille, 5^e, W1)

« Il y a des gens qui achètent une voiture très chère et qui commencent à la conduire très vite pour être cool. Et puis on les voit aussi s'engouffrer dans les virages et parfois cela ne se termine pas bien. » (Garçon, 5-6^e, FL2)



Les enfants sont également relativement critiques par rapport aux parents. Ils savent que tous les parents ne respectent pas nécessairement les limitations de vitesse dans la rue, notamment celle de l'école : « Je suis presque sûr à 100 % que tous nos parents ici [à l'école] ont déjà conduit *vite* (rap, en néerlandais). Mes parents le font très souvent. Il est même exceptionnel qu'ils conduisent lentement. » (garçon, 5^e-6^e primaire FL2).

Lorsque que la vitesse est associée à un sentiment positif, de plaisir, c'est lorsque les enfants occupent une position de passager dans le véhicule qui roule vite. Alors, ce sont des propos tels que « j'aime la vitesse », « rouler vite, c'est chouette », « la vitesse ça me plaît, ça fait des sensations fortes » ou « on se croirait dans un jeu vidéo » qui ont été tenus, et ce à très large majorité par des garçons. Par ailleurs, ce sentiment positif avec la vitesse a également été mentionnée avec le vélo, et ce plus fréquemment par des garçons : « j'aime rouler vite à vélo », « j'aime faire du vélo à fond ».

La notion de respect est également associée à la vitesse. Il s'agit ici du respect des limitations (par l'identification des panneaux), des usagers de la route (ralentir à l'approche de piétons, de cyclistes), et des écoles (ralentir dans la rue de l'école). Certains ont dénoncé la vitesse excessive/inadaptée et non-respectueux, tandis que d'autres l'encouragent en indiquant comment éviter de se faire épingler par la police (« Waze, mettez Waze », garçon, 6^e primaire, BXL1), et d'autres encore indiquant que les mesures de contrôle, telles que les radars, flash et casse-vitesse ne servent à rien puisque les automobilistes ne respectent pas plus les limitations.

La vitesse est ressortie comme plus problématique dans les écoles rurales francophones où les propos des enfants vis-à-vis des automobilistes roulant (trop) vite ou n'adoptant pas une vitesse adaptée ont été plus souvent mentionnés et étaient critiques. Par exemple, dans l'école W2 située entre différents villages, les enfants ont plusieurs fois mentionné la vitesse excessive des automobilistes passant dans les villages. Cette vitesse est perçue négativement comparée à la quiétude du village. Alors que dans l'école W1, la vitesse inadaptée des automobilistes a été épinglée dans la rue devant l'école, dans les rues où habitent les enfants (« On habite dans un tournant, et alors à chaque fois pendant la nuit, il y a plein de voitures qui passent à une vitesse de dingue. Et on entend les pneus faire le bruit aigu. Et des fois même, le matin on voit les traces sur la route. » », Fille, 5^e primaire, W1) et sur les chemins de campagne (« Il y a parfois des chemins de terre où ils passent assez vite et où alors la voiture elle est tout « comme ça » de travers », Fille, 5^e primaire, W1). Du côté néerlandophone, ce comportement est également critiqué et perçu comme source de danger mais

comparativement aux enfants francophones, il y a eu plus de témoignages indiquant que la vitesse « c'est chouette ».

La vitesse n'est pas que le fait des voitures, camions ou autres. A aussi été pointée du doigt, la vitesse des trottinettes électriques : « J'étais à Hasselt une fois et nous étions autorisés à traverser la route, mais les trottinettes et les cyclistes ont un point de passage séparé et soudain, une trottinette électrique passe devant tous ces gens, qui tombe sans casque, sans protection, et alors le feu s'allume et les voitures s'arrêtent parce qu'il est tombé, mais il allait beaucoup trop vite avec cette trottinette électrique. » (Enfant école FL3).

Par le biais de l'analyse des propos et observations rapportés par les enfants, une tendance se dégage concernant la vitesse : (1) lors des échanges, ce sont plus souvent les élèves masculins qui ont notifié « aimer la vitesse » que les élèves féminines et ce sont également eux qui rapportent le plus souvent des propos relatifs à la vitesse élevée adoptée par les parents (le père), (2) ce sont plus souvent les pères qui conduisent vite, plutôt que les mères, et ce plus régulièrement du côté néerlandophone que francophone :

- « Mon père roule très vite » (fille, 5-6^e primaire, FL2) ;
- « Quand je suis avec mon père, il roule toujours trop vite et une fois, il a failli entrer en collision avec une voiture parce qu'il roulait trop vite. La rue était à 30. Je le dis parfois, mais il conduit toujours vite. » (garçon, 5^e primaire, BXL2) ;
- « Je ne pense pas que ce soit sûr. (...). Mon père roule toujours vite. Je lui dis toujours de s'arrêter, mais il ne m'a écouté qu'une seule fois. » (garçon, 5^e primaire, FL2) ;
- « Mon père roule toujours à plus de 200 sur l'autoroute. Je m'assois donc à côté de mon père et ma mère à droite [il y a trois places à l'avant dans la voiture]. » (garçon, 5-6^e primaire, FL2) ;
- « Mon père roule parfois trop vite et ne met jamais sa ceinture de sécurité. Il a déjà reçu beaucoup d'amendes. » (garçon, 5-6^e primaire, FL2) ;
- « Aussi un jour, papa il allait beaucoup trop vite, parce qu'il était ... je ne sais pas s'il était en retard, mais il va souvent vite, mon papa. » (garçon, 5-6^e primaire, W2).



« J'aime bien quand les gens roulent trop vite, ça fait comme dans GTA. » (Garçon, école BXL1)

« Conduire à 160 km/h est amusant parce que cela donne une bonne sensation (...). J'aime la vitesse. » (Garçon, 5^e, BXL2)

« [la vitesse] J'aime ça, c'est trop whiiiiiee. Puis je me retrouve pressé contre le siège comme ça. » (Garçon, 5^e, FL1)

« Mon papa conduit parfois trop vite et ne porte pas jamais sa ceinture. Il a déjà reçu des amendes. » (Garçon, 5-6^e, FL2)



4.3.2.2 L'alcool au volant

La question de l'alcool au volant¹⁹ a été abordée dans tous les groupes mais a suscité le plus de discussions et de réactions dans les groupes des écoles W1, W2, FL1, FL2, FL3 et BXL1 (dans les groupes de l'école BXL2, le sujet a été évoqué mais sans discussion plus approfondie autour du sujet). Dans les autres écoles, le sujet a été mentionné mais les enfants n'ont pas été plus en profondeur sur le sujet. La prévalence d'enfants ayant été témoins de la conduite sous l'influence de l'alcool est interpellante : à l'exception des groupes de l'école W3, dans les autres groupes, au moins un enfant y a été confronté, et cette prévalence est montée à l'entièreté des enfants participant pour un des groupes de l'école BXL2.

L'alcool au volant a suscité de nombreuses réactions, tantôt avec une certaine légèreté, tantôt avec gravité. A l'unanimité, l'alcool au volant est perçu et décrit comme un comportement dangereux menant à des accidents, parfois très graves, car les conducteurs sous influence conduisent « bizarrement », « de travers » ou comme des « fous ». Par ailleurs, lorsque que les enfants sont témoins de parents ou adultes sous influence, ils observent que leurs comportements changent (ils sont bizarres, ils conduisent brusquement...).

Ce comportement à risques a été vécu et expérimenté par des enfants accompagnant leurs parents ou des adultes du cercle familial, par exemple, lors de sorties. D'autres enfants ont une histoire familiale chargée des effets de l'alcool au volant. Témoins indirects, et parfois directs, des conséquences de la conduite sous l'influence de l'alcool, les enfants ont rapporté certains récits particulièrement interpellants (et attristants) de ce comportement. Certains se sont, par exemple, retrouvés dans une voiture conduite par une personne ayant bu. D'autres ont perdu un membre de leur famille ou une connaissance à cause de l'alcool. Et enfin, d'autres encore, ont entendu ou vu ce qu'il se passait si un conducteur était sous influence. Il est également ressorti des propos des enfants que ce sont le plus souvent les pères qui boivent et conduisent (cela ne signifiant pas que les mères n'adoptent pas ce comportement, mais simplement qu'elles l'adoptent, semble-t-il, moins souvent, ou qu'elles laissent le père conduire).



« [Après le match de football, j'ai roulé avec quelqu'un qui avait bu de l'alcool et c'était vraiment effrayant à voir, parce que tout le temps, il conduisait de façon si dangereuse et tournait comme ça, et c'était effrayant à voir. Quelqu'un lui a dit qu'il se retrouverait quand même dans le fossé, mais il n'y croyait pas et oui, c'était assez effrayant à voir. » (Garçon, 5^e, FL2)

« Moi parfois mes parents, ils vont au village, ils boivent, ils boivent beaucoup, et du coup parfois, j'ai un peu peur. (...) oui parce que parfois mes parents, surtout papa, il est un peu bourré, et c'est maman qui conduit eh ben euh... ça arrive une fois par mois. » (Fille, 6^e, W2)

« C'est mon papa. Ben quand j'étais petite on rentrait d'un mariage. Et mon papa, il était bourré. Il disait que ma mamie et ma maman étaient bourrés alors que c'était pas vrai. Et y a aussi mon frère et moi dans la voiture. Et il a dit, il va faire un accident exprès pour euh... pour je pense nous remettre à notre place. (...) » (Fille, 6^e, W1)

« Ma mère et mon père ne sont presque jamais ivres parce qu'ils savent que l'un d'eux ne doit pas trop boire et que l'autre peut alors boire beaucoup. Une fois, j'étais seule avec ma mère et ma sœur à une fête et ma mère était tellement ivre qu'elle a percuté un poteau et nous avons dû continuer à pied. Heureusement, elle avait une de ces vestes fluorescentes. Elle est allée d'ici à là et de gauche à droite » (Fille, 5^e, FL1)

« Moi, le papa de mon papa eh ben il était alcoolique, il a bu de l'alcool, il a pris le quad de mon papa et il a foncé dans un arbre. Et il est mort comme ça. » (Garçon, 6^e, W2)

« Un jour, alors que ma mère conduisait sur l'autoroute, elle a vu qu'un homme dans une voiture avait trop bu. Il n'avait pas vu que le camion qui le précédait s'était arrêté, et il l'a percuté. L'homme est mort, mais les enfants ont survécu. » (Fille, 5-6^e, FL2)

« Mon père était aussi ivre une fois. Nous étions allés à une fête et nous ne sommes partis qu'à midi. Nous devions rentrer en voiture et il s'est mis à rouler comme un dingue sur un rond-point et il a dit que ce n'était pas grave, que personne ne regardait de toute façon. Il y a des choses que j'ai trouvées drôles, d'autres un peu moins. » (Garçon, 5^e, FL2)

En abordant la question de l'alcool au volant, les enfants ont tenu des propos relatifs à « avoir trop bu », « avoir bu », « être bourré ». S'est alors posée la question de qu'est-ce que « boire » ? Qu'est-ce que « qu'être bourré ? ». A travers les propos rapportés par les enfants, il est possible de déceler qu'un certain degré d'acceptabilité de la consommation d'alcool (aussi avant de conduire) existe, et ce, aussi de la part d'enfants ayant un « vécu » avec l'alcool au volant. Ce degré d'acceptabilité se reflète dans des expressions telles que « une pinte, c'est ok », « un verre, c'est bon », « ça dépend si tu tiens l'alcool », ou encore « on ne peut pas

¹⁹ Les drogues ou volant n'ont été citées que dans deux groupes, néerlandophones, dans la phase des « premières associations » et la thématique n'a pas été approfondie par la suite.

priver les gens de s’amuser en buvant un verre ». Les quantités pouvant être consommées sont également très subjectives, allant d’un verre à quelques litres (5 litres...). Ces propos, interpellants, mettent en lumière ce que les enfants observent en termes de consommation d’alcool au sein de leur cercle, mais aussi, indirectement, ce que leurs parents (ou l’entourage) estiment comme acceptable de boire.

Il est à noter que des enfants ont également indiqué que le mieux était de ne rien boire (et d’avoir son « Bob²⁰ »).



« ça dépend de la personne si elle tient bien l’alcool ou pas. » (Fille, 5^e, W1)

« ça dépend combien de litre tu as pris d’alcool. » (Garçon, 5^e, W1)

« Certains boivent 5 litres d’alcool mais ils tiennent l’alcool quoi. » (Garçon, 6^e, W1)

« Mon papa, il peut boire une bouteille entière, il va pas être bourré. » (Fille, 6^e, W1)

« Un verre de vin, ça ne va pas te bourrer spécialement. » (Garçon, 6^e, W2)

« eeeeh moi je suis désolé mais c’est un peu abusé. Ça veut dire qu’on prive les gens de s’amuser de boire un verre avec ses copains. » (Garçon, 6^e, W2)

« On peut boire un peu. » (Fille, 6^e, BXL1)

« Oui mais pas abuser. 10 verres, c’est bien. » (Garçon, 6^e, BXL1)

« Une pinte, ça va. » (Garçon, 6^e, FL3)

« Ne, 4! » (Garçon, 6^e, FL3)

« [ton père prend-t-il la route après avoir bu?] Oui, mais ce n’est pas beaucoup, deux bouteilles au maximum. » (Garçons, 6^e, FL3)



Il est édifiant de noter que cette tolérance de la consommation d’alcool a le plus souvent été exprimée par des garçons que par des filles lors des discussions. Cette acceptabilité « masculine » est également renforcée par les récits des enfants lorsque ceux-ci évoquent des expériences familiales d’alcool au volant où les pères sont plus régulièrement mentionnés comme adoptant ce comportement. Ce comportement transgressif « paternel » ressort particulièrement dans les groupes des écoles rurales francophones. Pour l’école W1 (5^e et 6^e primaire), les propos suivants ont été tenus :

- « Ben en fait mon papa, bah il boit. Eh Ben il boit mais il reprend la route et donc bah parce qu’il boit, il fait beaucoup d’accidents. »
- « C’est mon papa. Ben quand j’étais petite on rentrait d’un mariage. Et mon papa, il était bourré (...). »

Pour l’école W2 (5^e et 6^e primaire) :

- « Moi parfois mes parents, ils vont au village, ils boivent, ils boivent beaucoup, et du coup parfois, j’ai un peu peur. (...) oui parce que parfois mes parents, surtout papa, il est un peu bourré, (...) »
- « Une fois on était à [xxx] (restaurant) et mon papa il avait trop bu. (...) »
- « Mais mon papa boit des bières et des bières et des bières et des bières. Et quand je lui dis on y va, il me dit attends je finis ma bière. Mais après il s’en reprend une. Et ça, ça m’énerve (autres enfants, surenchérissent, « oui ça c’est chiant hein). (...) »
- « Papa, il va boire 25 bières souvent. »
- « Moi, quand il est avec les copains mon papa, il en boit 5-6 et c’est assez. (...) »

Et enfin, il faut noter que pour les enfants de l’école W3 (6^e primaire), l’alcool n’a pas été spécifiquement associé à un risque pour la sécurité routière. Il est essentiel de noter que les enfants de cette école sont en majorité de confession musulmane. L’alcool est tout simplement interdit (« hâram ») et les enfants n’ont pas spécifié les risques éventuels que cette substance représente dans la circulation.

4.3.2.3 Les formes de distraction

Téléphoner au volant, manger au volant, regarder un film au volant, fumer au volant ... autant de formes de distraction que les enfants observent presque quotidiennement sur la route. Témoins directs (dans la voiture

²⁰ Cette allusion à « Bob » n’a été faite que par un enfant. Bob est une campagne marketing menée depuis 1995 en Belgique

des parents) et indirects (chez les autres automobilistes) de la distraction au volant, les enfants associent ce comportement à quelque chose qu'ils n'aiment pas voir dans la circulation. Les enfants ont pleinement conscience que la distraction au volant, mais aussi en tant que piéton ou cycliste, est source de risque d'accident ou de mise en danger. Et c'est à l'unanimité que la distraction au volant a été catégorisée comme comportement dangereux, car la distraction est synonyme de non-respect des règles. Non pas uniquement celle interdisant l'utilisation du téléphone au volant, mais aussi des autres règles : respecter la vitesse, les priorités, le passage pour piétons, de s'arrêter pour laisser passer « les enfants » ... A noter que seuls quelques enfants savaient qu'il est interdit d'utiliser le téléphone au volant en main.

C'est l'utilisation du téléphone qui est ressortie comme la source de distraction principale pour les automobilistes, y compris leurs parents. Lorsqu'un automobiliste est sur son téléphone en conduisant, il ne respecte pas les règles, il ne s'arrête pas à temps, il ne voit pas les enfants qui veulent traverser, il roule au milieu de la route... Très régulièrement rapportés (racuspotés...) par les enfants, les parents sont les premiers à montrer ce comportement (pas tous, certes, mais une grande proportion toutefois), certains donnant même le volant à leur enfant, le temps d'écrire ou de répondre à un message, d'autres profitant d'un feu rouge pour écrire ou consulter les réseaux sociaux. Les enfants ayant indiqué que leurs parents n'utilisent pas leur téléphone au volant ont argumenté que leurs parents trouvaient ce comportement dangereux. Il est également pertinent de noter que la place du téléphone dans la voiture est nuancée par les enfants. Source de distraction pour le conducteur, il revêt toutefois une utilité en cas d'accident, notamment pour appeler les secours.

Les écrans embarqués ont également été mentionnés comme source de distraction, certains enfants étant alors chargés de s'en occuper lorsque leurs parents conduisent (un enfant a indiqué qu'il est même scientifiquement prouvé que ces écrans sont plus dangereux que la conduite sous influence). Concernant le fait de manger, boire ou de fumer au volant, ces formes de distraction ont été abordées par le jeu des images de la phase 2 des discussions (voire section 3.2) et ils ont été associés à un danger pour la sécurité routière (les mains grasses qui glissent sur le volant au moment de tourner ou encore la boisson qui dégouline sur les jambes qui peuvent amener le conducteur à ne plus regarder la route) mais aussi à un danger pour la santé des enfants et personnes présents dans la voiture.

Pour toutes ces formes de distraction, les enfants ont associé la dangerosité du comportement au fait qu'il n'est pas possible de faire deux choses à la fois, notamment parce qu'en mangeant ou buvant, le conducteur peut se renverser dessus, qu'il ne peut pas regarder la route en même temps, ou encore qu'il n'ait pas la complète maîtrise de son véhicule (« il n'a qu'une seule main sur le volant », garçon, 6^e primaire, W1).



« Parfois elle téléphone et des fois elle écrit des messages, du coup elle écrit et en même temps, elle est comme ça sur la route et du coup c'est moi qui conduis et j'ai peur quand même des fois. (...) c'est juste tourner le volant. Mais des fois j'ai peur alors c'est moi qui écris le message pour elle. » (Fille, 5^e, W1)

« Mon père fait ça très souvent. C'est très dangereux. Mon père dit toujours que oui, mais que rien ne se passera. Et je lui dis qu'un jour, quelque chose va se passer, qu'est-ce que tu vas dire ? "Il est toujours sur son Facebook. » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« [Parfois mes parents regardent des petites vidéos] je me sens mal à l'aise (...) et soudain ils freinent brusquement ou se mettent sur le côté. » (Garçon, 6^e, FL3)

(« J'étais en voiture avec mon père et nous avons failli être percutés parce que quelqu'un était sur son téléphone portable et qu'il était au milieu de la voie. » (Garçon, 5^e, FL1)

« Une main on roule, une main sur le téléphone, un œil en haut pour regarder, un œil en bas. [rires] » (Garçon, 6^e, BXL1)

« Les téléphones ça peut être dangereux comme ça peut ne pas l'être. Comme quand y a un accident, le conducteur est blessé, il peut appeler les ambulances. » (Garçon, 6^e, W2)

« J'aime les personnes qui respectent la sécurité routière (...) ils s'arrêtent quand il faut, ils sont pas avec leur tel au volant. » (Fille, 6^e, W2)

« Ces écrans que vous avez dans la voiture sont plus dangereux que la conduite en état d'ivresse. C'est scientifiquement prouvé. C'est pourquoi je dois toujours taper sur l'écran lorsque nous devons y chercher quelque chose. » (Garçon, 5^e, FL1)

« Ce n'est pas sûr, car on ne peut pas voir si quelqu'un traverse la route. » (Garçon, 5^e, BXL2)

« En général, je ne suis pas là, mais je crois que ma mère appelle parfois. Elle le fait alors lorsqu'elle est à un feu rouge ou autre (...). » (Garçon, 5-6^e, FL2)



A titre très anecdotique, le feu orange fut discuté dans deux groupes (un de l'école FL2 et un de l'école W3) où il a été identifié comme peu sûr. Et certains parents semblent percevoir le feu orange comme une indication à accélérer :

- « Je ne pense pas que ce soit sûr. Le feu orange, c'est quand on ne peut plus freiner, qu'on peut encore rouler, et je ne pense pas que ce soit sûr. Il faut s'arrêter. Mon père roule toujours vite. Je lui dis toujours d'arrêter, mais il ne m'a écouté qu'une seule fois. » (Garçon, 5-6^e primaire, FL2)
- « Moi mes parents quand ils voient ça ils accélèrent » (Fille, 6^e primaire, W3)
- « Non certains ne savent pas qu'il faut normalement s'arrêter » (garçon, 6^e primaire, W3)

4.3.3 Le sentiment d'insécurité – aménagements routiers et véhicules


Par le biais de la phase de discussion du « j'aime et je n'aime pas faire ou voir cela dans la circulation » (voir section 3.4), les enfants ont abordé et identifié toute une série d'éléments additionnels qui participe à un sentiment de (in)sécurité dans la circulation. Ces éléments n'ont pas nécessairement de lien direct avec un comportement spécifique et ont parfois été abordés de manière anecdotique.

(1) Les véhicules

Les enfants ont identifié le rôle de certains types de véhicules dans le sentiment d'insécurité. Ce sentiment est lié soit aux caractéristiques du véhicule concerné (taille, bruit, ...), soit au comportement adopté par celui qui conduit le véhicule. Ainsi le sentiment d'insécurité peut être à la fois exacerbé par les véhicules qui font trop de bruit (les motos, les tracteurs, les camions) ou, au contraire, des véhicules qui ne font pas assez de bruit (les voitures électriques, les vélos électriques²¹), ou encore par la conduite inadaptée du conducteur (« les

²¹ Les enfants participants ont mentionné les vélos électriques sans faire de distinction entre les vélos électriques et les speed pedelecs.

motos roulent vite », « les scooters roulent sur le trottoir », « les trottinettes coupent la route », « les trottinettes sont jetées sur les trottoirs » ...). Parmi les véhicules participant potentiellement au sentiment d'insécurité, les tracteurs ont principalement été mentionnés dans les écoles situées en zone rurale. Les dangers associés aux tracteurs relèvent de leur taille, du comportement des conducteurs ou encore des dégâts qu'ils peuvent occasionner sur la route (boue). Les camions ont également été mentionnés, mais de manière plus sporadique, également pour le comportement parfois dangereux des conducteurs.



TRACTEURS

« C'est dangereux parce que c'est grand, c'est lourd et ça prend beaucoup de place. » (Fille, 5^e, W2)

« Parfois ils sont tellement immenses qu'ils prennent deux bandes et parfois il y a des accidents » (Garçon, 6^e, W2)

« Les tracteurs, oufti c'est dangereux » (Garçon, 6^e, W2)

« Je trouve cela dangereux parce que certains agriculteurs pensent qu'ils sont les patrons de la route et qu'ils occupent la place sans penser aux voitures. Nous devons alors les dépasser, etc. Je trouve aussi que c'est un peu dangereux parce qu'il y a de la terre qui colle aux roues partout et quand il pleut et qu'il y a des flaques de boue, les voitures peuvent glisser. » (Garçon, FL2).

« Un tracteur et un camion sont dangereux lorsque vous conduisez derrière eux, vous avez un angle mort. Il est si grand que vous ne pouvez pas voir d'où vient quelqu'un. » (Garçon, 5-6^e, FL2).

« (...) J'ai peur des camions car il y a souvent des accidents avec les camions. Un jour, on était sur l'autoroute, et quand on voulait passer, le camion voulait tourner, et il a failli nous toucher. » (Garçon, 6^e, BXL1).



CAMIONS



VOITURES ÉLECTRIQUES

« Les voitures électriques, oui c'est dangereux parce qu'elles ne font pas de bruit » (Fille, 5^e W1).

« Il m'arrive de rentrer seule à vélo le soir après la musique. Il fait déjà nuit. Lorsqu'une voiture électrique arrive, je ne l'entends pas et je suis surpris. » (Fille, 5-6^e, FL2)

« Je faisais du vélo une fois et j'ai dû traverser au passage zébré. Je n'ai rien entendu, j'ai traversé et soudain, il y a eu une voiture électrique et j'ai dû faire demi-tour. Je pense que c'est dangereux qu'elles ne fassent pas de bruit. » (Garçon, 5-6^e, FL2)

« Je n'aime pas quand les motos ou les scooters roulent sur les trottoirs (...) quand ils veulent dépasser, ou pour se garer, parfois ils roulent très vite. » (Garçon, 6^e, BXL1).



MOTOS & SCOOTERS



TROTTINETTES

« Ces trottinettes électriques sont très dangereuses parce qu'elles vont très vite et que ceux qui les utilisent ont le droit de rouler sur la route. Et il y a eu beaucoup d'accidents avec ces trottinettes. Les gens prétendent que ce n'est qu'une trottinette, mais c'est un véhicule. » (Garçon, 5^e, FL3)

« Les gens qui louent ces trottinettes électriques et les mettent n'importe où, c'est très dangereux. Et cela appartient au gouvernement, il y a un emplacement, alors remettez-le à sa place. Et puis aucun cycliste ne peut passer par là parce qu'il y a des trottinettes partout et si quelqu'un ne le voit pas, il peut marcher dessus. » (Garçon, 5^e, FL3)

« Je n'aime pas les trottinettes électriques (...) parce qu'ils coupent souvent la route. Ici il n'y en a pas beaucoup mais quand tu vas en ville, il y en a partout partout. » (Fille, 5^e, W2)

(2) Feux de signalisation, passages piétons et aménagements

Toute une série d'éléments relatifs à l'aménagement routier, à la signalisation et à l'éclairage publics ont été discutés par les enfants, allant de la lumière dans la rue, aux feux de croisement, et à l'état des routes. Ces éléments contribuent au bien-être et au confort des enfants dans la circulation (et dans la rue) et pouvant même influencer le choix de modes de transport.

Parmi les éléments cités dans les groupes, les plus récurrents ont été (l'ordre étant sans importance) :

- L'état des routes
- L'éclairage public
- Les feux de signalisation aux passages piéton
- L'absence de pistes cyclables et/ou de trottoirs

Éclairage public

L'éclairage public joue un rôle à la fois pour éclairer les routes lorsque l'on est en voiture, mais aussi les rues lorsque l'on est piéton/cycliste. En voiture, sur la route sans éclairage public, voir arriver les autres voitures semble plus compliqué (« Je n'aime pas être dans la voiture le soir, ben parce que le soir il fait noir, et ça peut être dangereux. (...) parce que si ça se trouve les routes ne sont pas éclairées (...), tu peux voir une voiture qui vient de nulle part et qui crée un accident et... on voit moins bien. », fille, 6^e primaire, W2) et dans la rue sans lumière on peut avoir peur (« J'ai peur du noir à la maison. Dans la rue, je pense que c'est bien s'il y a des lampadaires. », garçon, 5-6^e primaire, FL2).

L'état des routes

Le mauvais état des routes est quant à lui source d'accidents et de blessures (« (...) Je pense qu'elles [les routes] sont parfois très mauvaises. Des cailloux qui se détachent. Je suis tombé pendant la course [à vélo]. J'ai eu une fissure au poignet et une éraflure à cet endroit. » ; « Je marchais sur le sentier. Il y avait une fosse et j'ai trébuché. J'ai trébuché sur la route et une voiture est arrivée. », enfants, 6^e primaire, FL3).

Parmi les aménagements routiers, la traversée aux passages pour piétons démontre par ailleurs certains défis pour les enfants, car celle-ci est loin d'être assurée et sécurisée par la présence seule d'un passage pour piétons. Outre l'emplacement du passage piéton qui peut parfois poser problème (« Au passage zébré, derrière la boulangerie, c'est là que je dois toujours traverser pour rentrer chez moi et je trouve parfois cela effrayant parce que vous ne pouvez pas voir si des voitures arrivent ou non, donc c'est très difficile de voir si des voitures arrivent et vous pouvez être percuté plus rapidement », fille, 5^e primaire FL1) c'est également l'absence de feux pour les voitures qui est pointé du doigt, feux qui forcerait les voitures à s'arrêter (et donc à rendre la traversée plus sûre). La traversée ressort également comme un moment de stress ou d'inconfort pour certains enfants, à travers la « pression » qu'exercerait les automobilistes, ou encore par des comportements inadéquats d'automobilistes ne s'arrêtant pas ou redémarrant en trombe alors que l'enfant est encore en train de traverser.



« J'ai été autorisée à traverser et quelqu'un attendait, mais il y avait quelqu'un d'autre derrière lui, qui n'a pas eu de patience et a foncé. J'étais encore sur le passage zébré et cette personne m'a presque percuté (...). » (Garçon, 5^e-6^e, FL2)

« Quand je vais au foot, il y a une rue où il y a beaucoup de voitures et de circulation. Et quand je veux traverser, il n'y a pas de feu rouge, alors je fais très attention. Et puis il y a eu une voiture et elle m'a presque écrasé » (Garçon, 6^e, BXL2)

« Il m'arrive d'être un peu stressé lorsque j'arrive à un carrefour et qu'il y a beaucoup de voitures qui arrivent. Je ne sais alors pas vraiment quand traverser. En général, je laisse les voitures passer devant. Parfois, les voitures me laissent passer, mais je suis alors stressé parce qu'elles m'attendent. » (Garçon, 5^e-6^e, FL2)

« Il y a aussi un passage zébré à un endroit où il n'y a pas de lumière et une fois, une voiture qui roulait très vite nous a presque rattrapés, mon cousin et moi. C'était très dangereux. » (Garçon, 6^e, BXL2)

« Mais il y a aussi les feux avec les passages pour piétons. C'est beaucoup mieux comme ça les voitures sont obligées de s'arrêter parce que parfois il y a des voitures, elles ne s'arrêtent pas même s'il y a des gens qui doivent traverser et avec un feu, elles sont obligées de s'arrêter. » (Fille, 5^e, W1)

« Le passage piéton est mieux, mais les voitures doivent alors s'arrêter. » (Fille, 6^e FL3)



Les aménagements routiers ont également été épinglés auprès les enfants (qui voudraient être) cyclistes. L'absence de pistes cyclables ou d'espaces leur permettant de se déplacer à vélo indépendamment des voitures est apparu de manière régulière, notamment à travers les dessins des enfants.

4.3.4 Les adultes, des exemples à suivre ?

Fins observateurs, les enfants collectent diverses expériences de ce qu'ils voient (et entendent) lorsqu'ils sont passagers en voiture, piétons ou encore cyclistes. Ces différentes observations les amènent à apprécier les comportements adoptés par nombre d'adultes, y compris leurs parents, mais aussi les adultes de la famille, les enseignants, et tout(e) autre adulte. Ces comportements peuvent entrer en conflit avec le système de valeurs des enfants mais peuvent également façonner ce système de valeurs.

Deux exemples illustrent l'incidence que les comportements des adultes peuvent avoir sur les perceptions des enfants, l'un en le façonnant, l'autre en étant en conflit :

(1) Façonner les perceptions

Dans un des groupes de l'école FL1, l'un des enfants, une jeune fille, a tenu des propos particulièrement interpellants par rapport à des comportements à risques (vitesse, alcool au volant) et également des propos relativement durs (et impolis) au sujet de la police. Il s'est avéré qu'il y avait un certain passé familial avec la police (arrestations, amendes...). Cette jeune fille a rapporté plusieurs infractions commises par son père ou en présence de son père (vitesse, port de la ceinture, alcool au volant...). Ses propos relatifs à la police et à l'alcool au volant sont relativement éloquentes :

- « Oui, mon père vient d'être condamné à une amende. Mon père doit littéralement aller au tribunal. Il n'a rien fait, il n'était pas ivre. Parce qu'il avait bu un peu trop d'alcool, il avait littéralement bu trois pintes, est-ce que c'est si grave que ça (ce n'était pas une vraie question, c'était sarcastique) ? (...) "Mon père doit comparaître devant le tribunal le [xxx], je croise les doigts pour moi. Parce que j'étais là. « (...) "Et tu sais ce qu'ils (la police) me disent à ce moment-là ? Ah, c'est ton père ? Oui, je dis que c'est mon père, pourquoi ? Ah oui, vous ne voyez pas que votre père est ivre ? Et alors je dis que mon père n'est pas ivre. Et alors ils disent à mon père que vous devriez faire un peu attention à votre fille ».
- « Je n'aime pas la police parce qu'elle a taclé mon père. »
- « Je déteste la police. »
- « J'aime aussi beaucoup cela parce que mon père le fait comme ça. J'ai aussi l'occasion de rouler comme ça avec un petit copain qui est aussi rapide et qui me permet de rouler à 190 km/h ».
- « J'aime bien rouler avec mon père parce qu'il sait rouler vite et bien prendre les virages. »

(2) Être en conflit

Les adultes adoptent parfois des comportements qui se heurtent à ce que les enfants estiment comme étant de « règles » à suivre. Ainsi, dans l'école FL3, une institutrice adopte régulièrement des comportements inappropriés selon les enfants (et la police). Ces comportements transgressifs entrent en conflit avec le système de valeurs des enfants :

- "Je me tenais au poteau du bus et l'institutrice est descendue de la cinquième place [de la file de cycliste] avec son vélo électrique, qui roule toujours très vite, et elle a failli me heurter. J'ai réussi à l'éviter. Il y a toujours beaucoup de monde et on ne peut plus vraiment se tenir debout. Je me tenais donc avec un pied sur la piste cyclable et l'autre sur le chemin piétonnier.
- "Parfois, elle ne fait pas attention. J'étais dans la voiture au petit Delhaize, j'ai regardé et je l'ai vue rouler à plus de 30 km/h. Elle ne regarde pas souvent à gauche ou à droite. Elle n'a qu'un casque et elle fait du vélo".
- "Elle met aussi toujours de la musique. Alors quand je la vois rouler, elle chante très fort."
- "Quand je la vois rouler, elle est sur son téléphone portable, comme ça. Elle est toujours sur son téléphone portable quand je la vois faire du vélo."
- "Oui, avec moi aussi, elle passe devant chez moi tous les jours."
- "Et celle-là a déjà été verbalisée deux fois pour ça, avait-elle dit, et elle continue à le faire."

4.4 La question plus globale de la (in)sécurité

4.4.1 Les rencontres bizarres

Lors des premières associations que les enfants ont faites avec la sécurité routière, il est apparu que la sécurité routière dépasse, pour certains, le cadre de la circulation. Ce sont des peurs et des situations d'inconforts un peu particulières qui sont ressorties dans les propos des enfants : les mauvaises rencontres. Ces situations d'insécurité sont vécues ou craintes lorsque que les enfants sont piétons et/ou cyclistes, et ce principalement, lorsqu'ils sont seuls.

Outre le risque d'accident associé à l'alcool au volant, un sentiment d'insécurité plus global a également été associé avec la consommation d'alcool, soit parce que les personnes sous influence conduisent « comme des fous » et cela amène à des situations de danger ; soit parce que sur le chemin de l'école ou du retour, à pied ou à vélo, les enfants croisent des personnes sous influence (ou bizarres) qui viennent les embêter ou les mettent mal à l'aise. Ces interactions peuvent se produire lorsqu'ils sont seuls, mais aussi, plus étonnamment, lorsqu'ils sont accompagnés (notamment de leurs parents). Dans tous les groupes, le sentiment d'insécurité relatif à des rencontres désagréables, au fait d'être suivi (ou d'avoir l'impression d'être suivi), ou à la présence de personnes sous influence a été rapporté.

Ce type de rencontres inconfortables constitue un frein pour certains enfants (et potentiellement leurs parents) à utiliser la marche, le vélo ou les transports publics comme moyen de locomotion, ou à sortir à certaines heures. Ces rencontres désagréables ont été mentionnées par les élèves des écoles de FL1, W1, W2, BXL1 et BXL2 (donc dans cinq écoles sur huit) :

- « (...) Je n'aime pas non plus voir des gens ivres dans la rue parce que je pense alors qu'ils vont me kidnapper et ça me fait vraiment peur. » (Fille, école FL1).
- « (...) Je vais parfois à la boulangerie pour acheter des biscuits et il y a beaucoup de gens ivres dans cette rue et ma mère ne veut pas que je sois kidnappée. C'est pourquoi elle ou mon grand frère est toujours avec moi. » (Fille, école BXL2)
- « Je n'aime pas les alcooliques, des gens spéciaux, sdf (...) j'ai peur d'eux. » (Fille, 6^e primaire, BXL1)
- « Un alcoolique a commencé à taper tout le monde dans le tram. » (Garçon, 6^e primaire, BXL1)
- « Dans les trams, y a souvent des fous, madame » (Garçon, 6^e primaire, BXL1)
- « C'était le jour où sans voiture et je suis revenue dans l'obscurité, avec un homme ivre, ce qui m'a fait très peur. Je suis partie rapidement avec mes parents. Cet homme s'approchait de nous. » (Fille, 5^e primaire, BXL2)
- « La nuit, il y a toujours des gens ivres et je ne sors pas à cause de cela. » (Fille, 5^e primaire, BXL2)

Dans l'école W1, la référence aux « gens bizarres » a été faite en association avec le centre-ville proche de la commune où se trouve l'école :

- « [être] accompagnée parce que à [xxx] heu Il y a des endroits où les gens ils s'en foutent (...) ils sont bizarres » (fille, 5^e primaire, école W1)
- « Ben y a des fois où ils s'en foutent quand ils roulent, et puis il y en a d'autres qui sont bizarres » (fille, 5^e primaire, école W1).

Les rencontres désagréables sont aussi vécues lorsque les enfants sont à vélo. Et c'est plus souvent la peur d'être suivi par un automobiliste qui est ressorti : soit la voiture qui « colle trop », soit celle « qui prend le même chemin que nous ». Pour les enfants cyclistes ayant ce type de crainte ou d'histoire, l'aménagement de pistes cyclables séparées de la route est ressorti comme une réponse potentiellement adéquate pour éviter ce sentiment de risque.

Les camionnettes blanches sont ressorties comme des véhicules que les enfants n'aiment pas voir sur la route. La raison ? Ce sont de potentiels « kidnappeurs ». En creusant plus avant la question, il est apparu que plusieurs enfants avaient vu un reportage portant sur des kidnappeurs en camionnette blanche enlevant des enfants. Cet aspect a uniquement été mentionné dans les deux écoles francophones situées en zone rurale où les propos suivants ont été tenus, par exemple, dans l'école W2 (5^e et 6^e primaire) :

- « Je n'aime pas les camionnettes blanches »
- « Parce que ça fait peur (...) [chercheuse : « ok mais qu'est-ce qui fait peur ? »] les kidnappeurs »
- « Quand je connais la camionnette ça ne me dérange pas »

- « Parce que ce sont des kidnappeurs »
- « Ben non il y a des kidnappeurs avec n'importe quelle voiture »
- « Ben parce que des fois, c'est passé à la télé, et y avait des gens qui ben... enlèvent des enfants. »
- « Y en a qui ont peur des camionnettes blanches parce que dans une camionnette tu sais mettre plus d'enfants ».

Dans l'école bruxelloise francophone, dans les premières associations, le kidnapping d'enfants et les attentats terroristes ont été associés à la sécurité routière. Dans cette école, des enfants ont également mentionné vouloir avoir moins de drogués/fous/alcooliques/sdf (termes utilisés) en général dans les transports et dans la rue parce qu'ils se sentent beaucoup moins en sécurité en leur présence.

4.4.2 Le respect, ce qu'on aime voir sur la route

Tout au long des propos des enfants et des illustrations qu'ils ont données, la notion de respect est ressortie comme étant l'une des principales associations faites avec la notion de sécurité dans la circulation. Il s'agit à la fois du respect des règles (panneaux, limitations de vitesse, ...) mais aussi des enfants. Ce respect est assimilé à des comportements que les enfants perçoivent comme positifs : une vitesse adaptée, un arrêt marqué au passage piéton, une voiture qui double en gardant ses distances, un automobiliste qui attend pour qu'ils traversent ... lorsque ces comportements ne sont pas adoptés, les enfants peuvent se sentir non-respectés. Le respect a été mentionné dans diverses situations, notamment en lien avec la distraction ou la vitesse ou encore les panneaux de signalisation :

- « Une fois, j'attendais au passage piéton avec des amis après l'école et une femme est arrivée en voiture et est passée. Nous avons crié "Hé, vous devez vous arrêter ici" et elle est sortie de sa voiture en colère. », garçon, 6^e primaire, FL2.
- « J'aime ceux qui respectent le code de la route, vélo, auto, transport en commun, comme ça on se sent plus en sécurité parce que les gens qui ne respectent pas (...) ils sont sur leur téléphone, ils ne voient pas quand tu traverses. », fille, 6^e primaire, BXL1.
- « [description d'un dessin] Ensuite, je veille à ce que tout le monde suive les règles comme elles le sont, et à ce que chacun respecte l'autre. », fille, 6^e primaire, FL3.
- « Respecter les lois et les vitesses », garçon, 6^e primaire, BXL1.
- « Je pense qu'il est important que les gens restent bien à leur place dans la rue et qu'ils ne restent pas assis sur leur téléphone à zigzaguer tout le temps. », garçon, 5^e primaire, FL1.
- « J'ai ceci ici [image représentant un panneau STOP]. Pour les cas où il y a un panneau STOP et qu'il faut vraiment s'arrêter et pas seulement rouler un peu avant de s'arrêter. », fille, 5^e primaire, FL1.
- « J'ai le panneau de signalisation parce que je pense qu'il est important d'avoir des panneaux de signalisation pour que les gens n'enfreignent pas les règles. », garçon, 5^e primaire, FL1.

Le respect est également ressorti par les quelques récits d'agressivité au volant, y compris de la part des parents. Cette agressivité fut particulièrement présente dans l'un des groupes de l'école BXL2 où presque chaque enfant avait une histoire à partager où l'un des parents est entré en conflit avec un autre automobilistes :

- « C'était cette semaine, mais cela s'est déjà produit auparavant, nous rentrions à la maison parce que l'école était finie. Il y avait une voiture derrière mon père qui conduisait comme ça, mon père conduisait comme ça, mon père a paniqué comme ça et la dame a failli s'écraser dans la voiture. Mon père lui a alors demandé pourquoi il avait fait ça, parce qu'ils avaient vu qu'il s'agissait d'une grand-mère. », fille, 5^e primaire, BXL2.
- « Nous avons failli entrer en collision, nous nous sommes arrêtés et l'autre s'est également arrêté, et ma mère a fait un doigt d'honneur à l'homme. », fille, 5^e primaire, BXL2.

4.5 Leur sécurité routière idéale

Pour clôturer les groupes de discussion, les enfants étaient invités à mettre sur papier les changements qu'ils voudraient effectuer sur le chemin de l'école pour pouvoir se sentir (plus) en sécurité. Ces attentes pouvaient être exprimées par un dessin, des collages ou encore par l'écriture d'un petit texte décrivant le chemin « idéal » pour aller à l'école. Ne pouvant reprendre dans ce rapport tous les dessins (il y en a plus de 150), nous avons procédé à une sélection de quelques dessins illustrant certains des changements que les enfants souhaitent

apporter sur le chemin²². Nous rapportons dans les notes, les principaux constats établis sur les informations communiquées par les enfants au cours des groupes de discussion. Les dessins sélectionnés sont accompagnés de quelques explications que les enfants ont fournies et ils sont utilisés à titre illustratif. Ces illustrations ne visent aucunement à polariser les différents usagers de la route. Il s'agit de perceptions.

(1) Plus d'aménagements pour les cyclistes et les piétons et plus de nature.

De nombreux enfants ont mis en avant la demande pour plus de nature et d'aménagements routiers pour pouvoir se déplacer autrement :

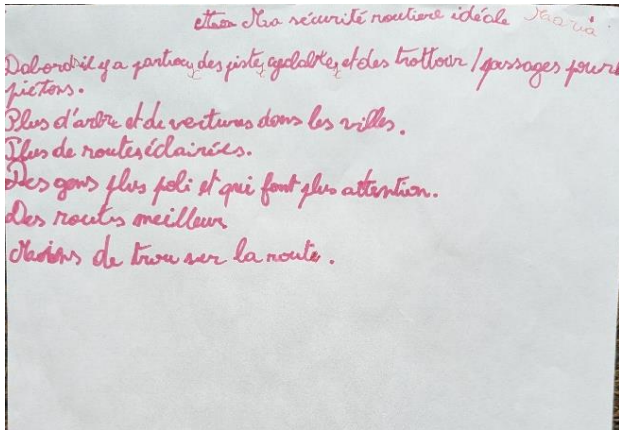
- Des pistes cyclables séparées des routes pour voitures
- Des trottoirs plus larges pour aller à pied
- Des zones sans voitures, ou sans tracteurs ou sans camions
- Des chemins avec plus de nature, d'arbres, de verdure
- L'ajout de passages piétons soit car il en manque, soit car l'autre est mal situé et on ne voit pas venir les voitures
- Des routes sans trous, cailloux ou boue
- Certains souhaitent également associer une qualité de vie, et de santé, à leur mobilité (« un marchand de fruits et légumes sur le chemin de l'école » ; « Pas beaucoup de maisons pour pas beaucoup de pollution »).

(2) Plus de respect

Le respect prend de multiples formes : respect des autres (ne pas se crier dessus), le respect des règles (des ralentisseurs pour les forcer à ne pas rouler vite, pas de distraction pour les conducteurs, des radars) et le respect des enfants (des rues écoles où seuls les enfants peuvent aller).

²² Dans un des groupes menés dans l'école BXL2, les enfants n'ont pas eu le temps de faire des dessins (les phases 1 et 2 ayant été plus longues avec eux).

Dessins école W1



Fille, 6^e primaire



« Une ville idéale sans voiture et avec plein de passages pour piétons, des pistes cyclables ». Fille, 6^e primaire



« un flash pour les voitures qui ne respectent pas la vitesse, une piste cyclable à côté de la route, un passage pour piétons pour passer au parc en sécurité depuis ma maison, un trottoir pour pouvoir marcher ». Fille, 6^e primaire



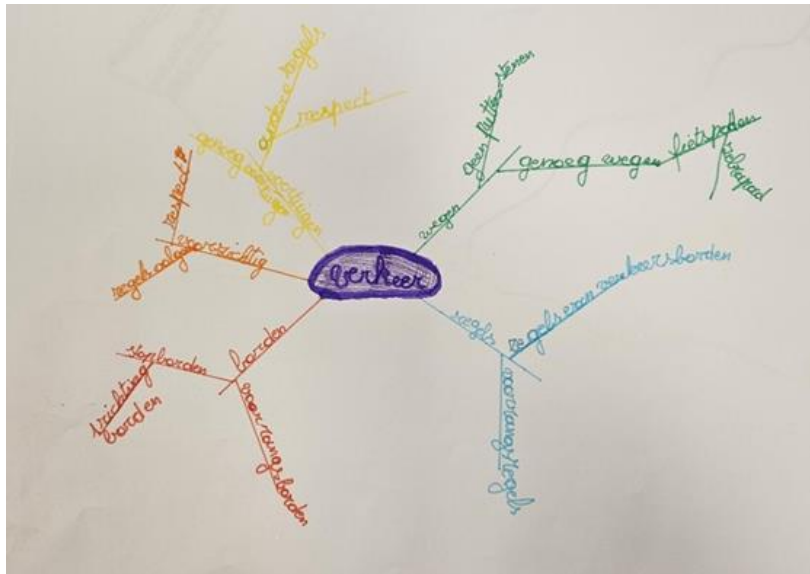
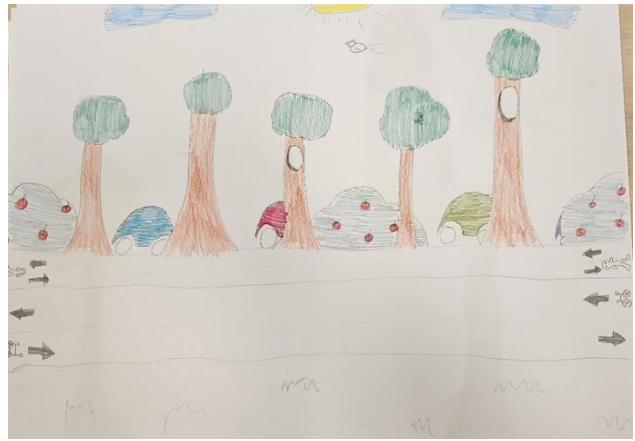
« Les cœurs partout signifient qu'il n'y a personne qui ne kidnappe personne (...) Une bande vélo et piéton pour pouvoir venir à vélo ou à pied (...) ce qui est interdit, c'est les voitures, les accidents du coup, les gens qui vont trop vite. On ne peut pas crier sur les gens parce qu'on peut être aussi fautif. On ne peut pas rouler qu'à 30, pas aller à 90 ou à 50, ou au-dessus. On ne peut pas boire d'alcool. (...) les voitures doivent être prudentes. » Fille, 5^e primaire

Dessins école FL3



« J'ai dessiné une route où la vitesse maximale est de 30 km/h, parce que je pense que plus de routes devraient être à 30 km/h. Et j'ai aussi demandé qu'ils fassent un nouveau panneau indiquant que lorsqu'ils voient la nature, ils doivent faire attention aux animaux et couper moins d'arbres. J'ai dessiné une large piste cyclable ici, sans nids de poule et autres, et on peut aussi s'y promener. Les vélos et trottinettes électriques sont autorisés sur la piste cyclable, mais pas trop vite. » Fille, 6^e primaire

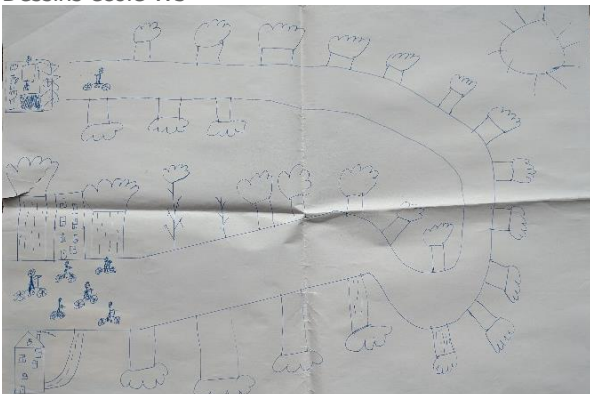
"J'ai une autoroute loin de la piste cyclable et du chemin piétonnier. La piste cyclable et le chemin piétonnier sont à côté l'un de l'autre [séparés]".
Fille, 6^e primaire →



Le dessin et les propos tenus par cette jeune-fille sont étonnants pour son âge et démontrent que les enfants ont énormément de choses à dire que la sécurité routière :

« J'ai fait une carte mentale. J'ai bien sûr le trafic au milieu, puis les panneaux, les panneaux de priorité, les panneaux de sens unique et les panneaux d'arrêt, parce que je pense que c'est important, car sinon tout le monde va se heurter les uns les autres. Ensuite, j'ai la prudence, que tout le monde suive les règles comme elles sont, que chacun respecte les autres. Ensuite, il y a les véhicules, bien sûr en nombre suffisant pour que chacun puisse se déplacer à sa façon. Chaque véhicule est soumis à des règles relativement identiques, mais légèrement différentes. Il est important que tout le monde connaisse les règles de base, mais par exemple, une voiture ne peut pas dire "sortez de la piste cyclable maintenant". Et puis, il y a aussi le respect mutuel. Ensuite, il y a les routes, pas de nids-de-poule ni de pierres, suffisamment de routes, des pistes cyclables et un passage zébré. Et puis j'ai aussi des règles, des règles de signalisation et aussi des règles de priorité. » Fille, 6^e primaire

Dessins école W3

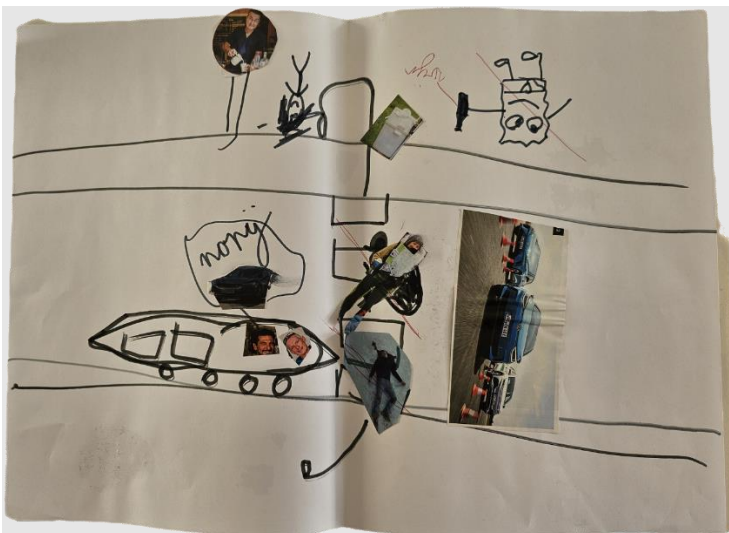


« Venir à vélo, avec les copains, sur une route pour nous, sans voitures. Et un parking pour les vélos. Des arbres sur tout mon chemin »
Garçon, 6^e primaire

« Une piste cyclables isolée à côté de la route, et le trottoir à côté des vélos (...) pouvoir jouer dans la rue. »
 Garçon, 6^e primaire



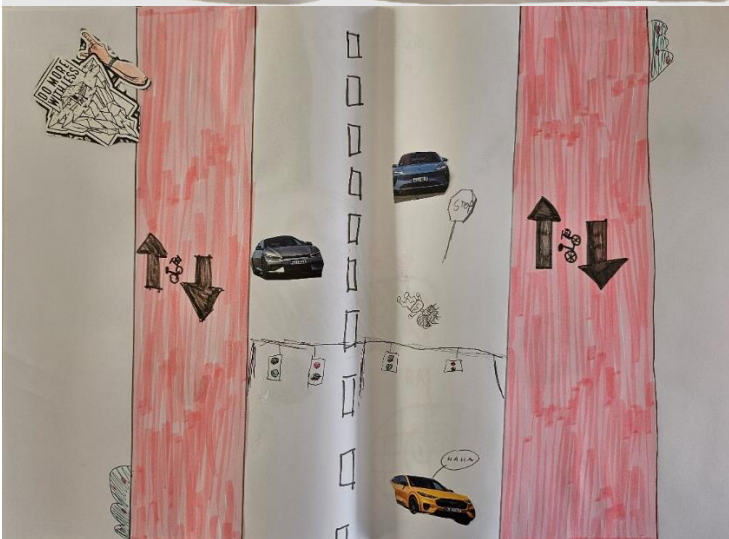
Dans l'école FL1, les enfants ont adapté l'exercice de représentation de « leur sécurité routière idéale » et ont choisi de représenter des piétons et des cyclistes percutés par des voitures, blessés ou tués. Les dessins avaient pour objectif, selon eux, de montrer les conséquences du mauvais comportement des automobilistes, par exemple en raison de la vitesse (courses), de l'alcool au volant, du non-respect du stop ou du feu rouge, du non-respect des règles. Il s'agit de représentations des enfants.



« Il y a deux hommes et ils sont riches et ils veulent une nouvelle voiture et ils ont aussi renversé quelqu'un et une vieille dame. Ils voulaient faire la course entre eux. [Vias : Tu aimes quand les gens font la course entre eux ?] Non.

(...) C'est Bob l'éponge qui boit du vin. [Vias : Qu'est-ce que tu en penses ?]. Ce n'est pas très bon pour la conduite ».

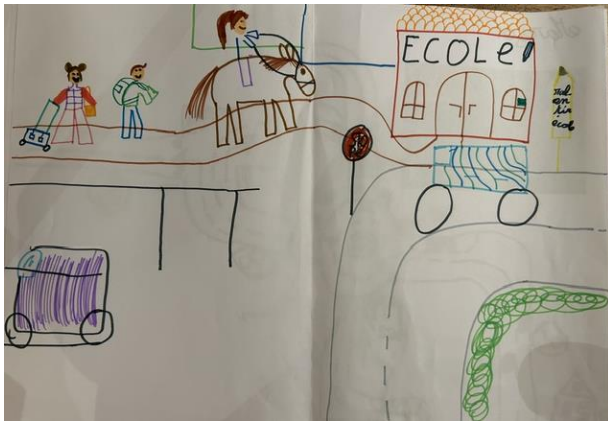
Garçon, 5^e primaire



« J'ai fait un dessin montrant qu'une personne l'avait écrasé. Ce n'est donc pas autorisé parce que cette personne ne s'est pas arrêtée, mais cette [voiture] s'est arrêtée. Elle a respecté les règles. Ce sont les pistes cyclables où les gens peuvent faire du vélo. Elles sont suffisamment grandes pour que deux personnes puissent faire du vélo sans se gêner l'une l'autre. Et voici les chemins piétonniers. Et ça, c'est une maison sur un rocher. »

Garçon, 5^e primaire

Dessins école W2



« Pouvoir aller à cheval à l'école, un stop pour que les voitures s'arrêtent devant l'école ».
Fille, 6^e primaire

4.6 Quelques spécificités des écoles

À travers la lecture des notes des groupes de discussion, certaines spécificités aux écoles et entre écoles apparaissent. L'étude adoptant une démarche exploratoire, ces spécificités sont plutôt de l'ordre de tendances observées, ouvrant la voie à des hypothèses.

(1) Les connaissances routières

Les connaissances en matière de sécurité routière de quelques groupes ont été plus étonnantes. Par l'utilisation de termes tels que « aquaplaning », « angles morts », « priorité de droite », « airbag », « chicanes », « ralentisseurs de vitesse », ou encore « victimes », les enfants des groupes des écoles W1, W2 et FL2 ont démontré une connaissance technique de la circulation plus approfondie que les autres groupes. Ces écoles présentent quelques spécificités qui expliqueraient la connaissance « routière » plus approfondie par rapport aux autres groupes :

- Les élèves de l'école FL2 sont les enfants ayant le plus indiqué être cyclistes et piétons, comparativement aux autres groupes francophones et néerlandophones. De plus, dans cette école, les enfants ont des cours dédiés à la sécurité routière, des visites de la police locale sont organisées dans l'école sur la thématique de la sécurité routière.
- Quelques élèves de l'école W2 sont actifs dans les exploitations agricoles familiales. Ceux-ci sont parfois amenés à manipuler ou voir manipuler des engins agricoles. Il s'agit de la seule école où cela nous a été rapporté.
- Les élèves de l'école W1 ont eu plusieurs sessions dédiées à la sécurité routière au cours de leur parcours scolaire. Ils ont également démontré être le groupe le plus réceptif et le plus participatif dans les groupes de discussion, partageant de nombreux récits et d'expériences de la circulation.

Ce constat sans pouvoir le vérifier dans le cadre de cette étude, ce constat ouvre la question de savoir si les enfants de ces groupes adoptent réellement des comportements plus sûrs dans la circulation. Nous notons à travers les propos qu'ils ont tenus que le respect des règles et des comportements adéquats étaient relativement plus prégnant dans ces groupes que dans les autres.

(2) Une perception ambivalente vis-à-vis de la police, surtout chez les francophones

Dans la plupart des groupes de discussion, dès les premières associations, la police a été associée à la sécurité routière. Toutefois, du côté francophone, ces associations ont été faites à la fois de manière positive, et à la fois de manière critique. C'est elle qui régule le respect des règles sur la route, mais qui, à la fois, ne les respecte pas toujours et ce, au vu et au su des enfants, témoins directs de certains comportements de policiers perçus comme inadaptés par les enfants.

Les propos positifs ou identifiant le rôle de la police ont été mentionnés :

- « J'aime bien la police parce que je me sens en sécurité avec la police. » (fille, 5^e primaire, W1)
- « Elle regarde à ce que tout le monde fasse attention. » (fille, 5^e primaire, W1)
- « Elle vient parfois le matin devant l'école » (fille, 5^e primaire, W1)
- « Ceux-ci régulent le trafic. » (garçon, 5-6^e primaire, FL2)
- « J'ai aussi cette image-ci [image illustrant une voiture de police], parce qu'elles nous aident aussi parfois dans la circulation. » (fille, école FL1)

- « La police, c'est la sécurité routière, ils arrêtent ceux qui sont flashés. » (garçon, école W3)

Et les propos plus critiques ont aussi été exprimés, certains pouvant montrer les amalgames fait par les enfants entre ce qu'ils voient à la télévision ou le discours des parents et ce qu'ils observent :

- « Parfois elle ne respecte pas toujours les règles. » (fille, 5^e primaire, W1)
- « Un jour j'ai vu un policier griller un feu rouge. » (fille, 5^e primaire, W2)
- « Ils ne sont jamais là. » (garçon, 6^e primaire, W1)
- « Les policiers ils arrêtent juste pour s'amuser des gens comme ça (...) ouais aux États-Unis. » (garçon, 6^e primaire, W1)

Par ailleurs, la présence de la police, pour certains enfants, peut créer un sentiment d'insécurité ou signifier qu'il faut adapter son comportement et respecter le code de la route. Pour d'autres enfants, la présence de la police peut signifier un sentiment de défiance, ce sentiment étant plus ressorti pour l'école BXL1 :

- « Je n'aime pas la police parce qu'on ne peut pas rouler très vite avec eux. » (Garçon, 6^e primaire, W2).
- « Parce que ça fait peur. [Chercheuse : tu ne te sens pas en sécurité avec la police ?] enfant : non, Ben ça dépend quoi (...) mais quand ils passent à côté de nous avec les voitures avec les sirènes, les lumières ... » (fille, 5^e primaire, W2)
- « La police, c'est énervant parce que quand ils sont à côté de nous, tu es obligé de mettre ta ceinture, si tu ne l'as pas mise et tout. (...) moi parfois, je ne mets pas ma ceinture. Mais comme par hasard, quand je ne la mets pas, il y a la police qui vient (...) enfin qui passe. (...) moi, ils [mes parents] ne me disent rien. » (garçon, 6^e primaire, W3)
- « Le pire c'est qu'il faut la [ceinture de sécurité] mettre quand il y a la police. » (garçon, 6^e primaire, BXL1)
- « [on ne met pas la ceinture de sécurité] Parce qu'on n'a pas peur de la police. » (garçon, 6^e primaire, école BXL1)

A la suite de ces propos, nous avons constaté que ce sont plus souvent les garçons qui ont rapporté une certaine défiance vis-à-vis de la police.

Derrière ces propos plus critiques vis-à-vis de la police, des questions relatives aux expériences des enfants (et, aussi de leurs parents) avec la police se posent. Nous ne pouvons approfondir ce sujet, celui-ci n'ayant pas été spécifiquement abordé lors des discussions.

5 Discussions & conclusions

Et qu'en pensent-ils finalement ?

Cette étude a eu pour objectif d'explorer les perceptions qu'ont les enfants d'un certain nombre de comportements adoptés et observés dans la circulation. A travers leurs récits, les enfants ont démontré une compréhension relativement concrète des conséquences sur la sécurité routière de certains de ces comportements et des interactions entre les différents usagers.

C'est en initiant les discussions au départ du chemin pour l'école, qui constitue l'un des motifs principaux de déplacement des enfants (Commission européenne, 2002; Godillon et Cloutier, 2010), que nous avons ancré leurs observations et expériences de la circulation. De ce chemin, nous avons ensuite pu déborder sur les déplacements pour les loisirs et les autres activités familiales. Et l'un des premiers constats dressés en abordant leurs chemins, est que les enfants sont majoritairement motorisés dans leurs déplacements, et ce le plus souvent par le choix des parents (les enfants associant aussi des avantages à cette motorisation, principalement de l'ordre du confort). Les modes de transports actifs ont été plus régulièrement rencontrés du côté néerlandophone (ceci faisant échos aux résultats de l'étude menée par l'institut Vias en 2022 – voir Meesmann et al., 2023). Les principaux freins épinglés par les enfants à l'utilisation du vélo et de la marche pour se rendre à l'école sont le choix des parents (par facilité ou efficacité), la perception d'insécurité des parents ainsi que les sentiments d'insécurité des enfants (absence d'aménagements routiers, comportements des automobilistes lorsque les enfants sont piétons, cyclistes ou passagers). Quant aux modes de transport, le choix des enfants est principalement déterminé par le choix des parents. Une majorité des déplacements sont motorisés. Cette motorisation est justifiée par des aspects d'efficacité, de confort, d'aménagements routiers mais également de sécurité. Derrière la notion de sécurité se cachent différents freins, à la fois des enfants, et à la fois des parents :

- Les parents sont réticents à laisser leurs enfants « seuls » de peur qu'ils ne respectent pas les bonnes pratiques dans la circulation (ne pas traverser au rouge, porter son casque, être visible ...).
- Les enfants sont réticents à venir à vélo ou à pied car ils ne sont pas à l'aise ou ont peur que les automobilistes ne les respectent pas en tant que piétons ou cyclistes (et ce notamment, parce qu'il n'y a pas de bandes cyclables).

L'un des premiers défis de cette étude, outre l'organisation des terrains de collecte de données, fut de déterminer comment amener les enfants à identifier et décrire les comportements qu'ils perçoivent comme sûrs, ou au contraire, comme dangereux. C'est par le biais de l'activité du « j'aime et je n'aime pas » que les enfants ont catégorisé toute une série de comportements dans une case « j'aime parce que » et dans une case « je n'aime pas parce que », ou dans une case d'entre deux (j'aime mais ça dépend de...). De ce jeu d'étiquettes, les enfants ont défini au fur et à mesure ce qu'un « comportement dangereux » signifie à leurs yeux, et ce en décrivant plus précisément des comportements adoptés par les automobilistes. Ainsi, à travers les récits d'expériences autour de trois comportements spécifiques – la distraction, la vitesse et l'alcool au volant – le terme dangereux a été associé avec le risque d'accident que représente tel ou tel comportement, mais aussi le sentiment d'insécurité et d'inconfort que l'enfant peut ressentir lorsque ces comportements (infraction) sont commis.

La distraction et la vitesse, les enfants y sont confrontés presque quotidiennement, de manière directe (les parents) ou indirectes (les autres usagers de la route). Ces deux comportements ont été identifiés comme « dangereux » par les enfants car ils les mettent dans des situations d'insécurité, de crainte ou d'inconfort. Si la distraction a été identifiée, à l'unanimité, comme source de danger et d'accidents, les avis au sujet de la vitesse sont plus nuancés, et ce en fonction de la position occupée par l'enfant dans la circulation (passager ou piéton/cycliste). D'une part, les voitures roulent souvent trop vite (devant l'école, dans les villages, à côté d'eux ...) et cela fait peur, et d'autre part, la vitesse peut être appréciée par certains enfants, « parce qu'aller vite c'est chouette », lorsqu'ils sont assis dans la voiture qui va vite.

L'alcool au volant est le troisième comportement observé par les enfants. Que ce soit par le biais des parents qui boivent et puis conduisent, ou de personnes qui conduisent comme des « fous » parce qu'ils ont bu, ce phénomène est répandu dans l'entourage direct ou indirect des enfants. Par les récits d'histoires familiales ou de village, les enfants savent que l'alcool peut conduire à des accidents (parfois aux fins dramatiques) ou à des comportements inadéquats sur la route. Mais déterminer ce que c'est d'avoir « trop bu » est relativement subjectif pour les enfants. Les quantités pouvant être consommées avant d'être soûl dépendant des perceptions, et des observations de chacun, allant de « rien » à « quelques litres ». Les quantités autorisées

par certains enfants sont d'autant plus interpellantes que certains ont pu expérimenter les effets de la conduite sous influence, en tant que témoins, ces prises de position concernant la consommation d'alcool traduisant quelque peu une certaine culture de l'alcool au sein des familles (indirectement) participantes. Il est à noter que des huit écoles participantes, une seule n'a pas abordé spécifiquement cette problématique puisque pour ces enfants, majoritairement de confession musulmane, l'alcool est tout simplement interdit et n'entre pas dans le foyer.

Par le biais des propos des enfants, il ressort que ces trois comportements évalués par les enfants comme dangereux, sont également à leurs yeux non-acceptables (la distraction et l'alcool) ou peu acceptables (la vitesse) dans la circulation. Or, les mesures de perceptions montrent que ces trois comportements sont socialement et personnellement acceptés par les conducteurs belges (Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021), ce qui indique que les changements d'attitudes devront se faire en profondeur.

En parallèle aux comportements « des autres », les enfants ont également identifié ce qui pouvait les mettre en situation d'inconfort et de stress en termes d'aménagements routiers. Outre l'éclairage public et l'état des routes, c'est la présence de feux de signalisation aux passages pour piétons qui a été épinglée comme assurant plus de sécurité car les véhicules sont obligés de s'arrêter lorsque le feu est rouge. À cela, s'ajoute la présence de pistes cyclables pour pouvoir circuler dans une zone dédiée lorsque l'on est à vélo.

Quand arrivent sur la table de discussion les comportements que les enfants sont supposés adopter (notamment par l'impulsion des parents), la notion d'insécurité et de risque évolue. Ici, la prise de risque semble calculée, soit car la distance est tellement courte qu'il n'y a pas de danger (comme c'est le cas pour le non-port de la ceinture de sécurité), soit car il est inutile de se protéger, la maîtrise du véhicule (vélo) étant telle que le risque de chute est nul, soit encore parce qu'il n'y a pas de voiture et qu'on a le temps de traverser alors que le feu est rouge.

Les associations spontanées des enfants par rapport aux comportements qu'ils « n'aiment pas voir » sur la route, et l'enrichissement par des images pour susciter le débat (ces comportements étaient donc indirectement ciblés dans les discussions), ont fait ressortir quatre comportements comme problématiques selon les enfants participants. Parmi ces comportements, un seul est transgressif, les autres peuvent présenter un risque d'accident ou un risque de blessure en cas d'accident :

- La ceinture de sécurité est présentée par certains enfants comme désuète sur les distances courtes (voire, aussi sur de longues distances ...). En plus, elle est inconfortable, elle serre, elle marque, elle fait mal.
- Le port du casque est plus polarisant. Considéré comme essentiel par ses partisans, il est pour d'autres totalement inutile puisqu'on ne tombe pas sur la tête ou on tombe sur un sol mou. Par ailleurs, il est inconfortable au possible, et particulièrement inesthétique.
- Le gilet jaune est le dispositif rencontrant le moins de succès. Peu esthétique, son utilité ne l'emporte pas aux yeux des enfants.
- La distraction en tant que cycliste et piéton a rencontré globalement les mêmes critiques que la distraction des automobilistes : on ne peut pas voir et/ou entendre ce qui se passe autour de soi et, par conséquent, on se met en danger.

À travers les exemples donnés par les enfants, il apparaît que peu de parents sont pleinement conscients de la nécessité d'utiliser la ceinture de sécurité, de porter un casque à vélo ou à roller, d'être visibles sur le trottoir... alors que l'adoption de ces comportements leur incombe en grande partie, et ce aussi par le rôle de modèle qu'ils occupent de par leur rôle d'agent de socialisation.

C'est également en abordant les modes de transports et la sécurité routière que les enfants ont discuté de la question de la sécurité de manière plus globale par le biais des mauvaises rencontres qu'ils ont déjà faites ou des craintes d'enlèvement, et la peur des camionnettes blanches. Ces craintes semblent également formulées par certains parents, selon les enfants. Ce risque d'enlèvement est particulièrement interpellant et a déjà été rapporté dans les années 90 par une étude menée par Eichelberger and Gotschall (1990), et mentionnée par Lam (2001). Cette étude a révélé qu'un parent sur trois pensait que le risque d'enlèvement de ses enfants était plus élevé que celui des accidents de voiture. Selon Rubio et al. (2021), le sentiment d'insécurité des parents suscité par la peur des agressions, du kidnapping de leurs enfants et des accidents sont un des obstacles majeurs à la pratique du vélo des enfants, surtout si elle doit être autonome.

La question du respect des règles est l'une des constantes ressorties comme fil linéaire aux propos des enfants. Que ce soit le fait de se sentir respecté (ne pas être suivi de trop près à vélo), de respecter les autres (ne

pas se crier dessus) ou de respecter les règles (s'arrêter lorsque les enfants veulent traverser), cette notion ressort comme étant une valeur fondamentale à adopter dans la circulation pour les enfants.

Et enfin, cette étude a mis en lumière, de manière indirecte, certaines relations entre le genre des enfants et des parents et la perception du risque et la prise de risque. Il ressort que les garçons (et les hommes) seraient plus enclins à percevoir un comportement risqué comme acceptable (la vitesse) ou à adopter un comportement risqué (la vitesse et l'alcool). Ces tendances rejoindraient les résultats documentés dans la littérature internationale et nationale où les hommes et garçons ont une plus forte propension à s'engager dans des comportements à risques et à transgresser les règles de sécurité routière (Boets, Sloomans, Schoeters, & Dehaes, 2024; Meesmann et al., 2023; Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021; et pour la France et d'autres pays: DaCota, 2012; Granié, Thévenet, Evannou, & Vanlaar, 2020; Granié, 2013; Granié, 2010)

5.1 Rôles des figures modèles

Et le rôle des adultes dans tout cela ? Tout au long des récits et discussions, l'influence de différentes figures d'autorité est ressortie. La principale, celle des parents : « mon papa il m'a dit que... », « ma maman elle fait ça », « mes parents m'interdisent de ... ». Derrière ces discours, s'étend tout un champ de valeurs et de normes véhiculées par les parents et le milieu familial, valeurs et normes pouvant également illustrer le degré d'acceptabilité sociale de tel ou tel comportement sur la route. Les trois comportements illustratifs de cette acceptabilité sont l'alcool au volant, la distraction au volant et la vitesse.

Sans avoir pu approfondir ce sujet dans le cadre de cette étude, il ressort que la cellule familiale joue un rôle prépondérant dans l'éducation routière, tant par le rôle d'agent de socialisation des parents, que par leur rôle de modèles et de transmetteurs de connaissances. Et il est pertinent de constater que les propos et les actes des parents peuvent entrer en conflit avec les compréhensions et les valeurs que les enfants attachent à certains comportements. Deux exemples : « Pourquoi dois-je porter ma ceinture de sécurité alors que mes parents ne la portent pas ? » et « Je sais que l'alcool au volant est grave et punissable. Or mon papa ou ma maman continue de boire et de conduire. ». Entre le discours et l'acte, ou entre la règle institutionnelle et l'acte, un écart peut être creusé et c'est à l'enfant de construire son système de normes et de valeurs, de construire sa propre représentation de la sécurité routière à partir de la confrontation des systèmes de valeurs de ses différents milieux de vie (Granié, 2004b).

Quant à l'école, outre par la mise en place de programmes d'éducation à la sécurité routière, son rôle apparaît comme limité au regard des enfants. Seul un exemple fut mentionné et il s'agissait d'un « modèle de transgression de règles » critiqué par les élèves de la classe. Mais la mention de cet exemple indique toutefois que le corps professoral (et très probablement, toutes les personnes occupant une fonction dans l'école et que les enfants voient), qui de surcroît occupe une figure d'autorité, est également observé, ainsi que leurs faits et gestes notamment dans la circulation.

5.2 Des comportements à risques aussi dans les statistiques

Dans la réalité, les trois comportements définis par les enfants comme dangereux et adoptés par les automobilistes, sont des comportements représentant des risques élevés d'accident sur la route.

Pour l'alcool au volant, lors de la dernière mesure comportementale menée en Belgique, 1,6% des conducteurs contrôlés étaient positifs (Boets, Wardenier, Vos, & Bouwen, 2023). Or, dès une consommation de 0,3 g/l, le risque d'accident mortel est multiplié par deux, à partir de 0,5 g/l ce risque augmente de cinq fois et à 0,8 g/l de 10 fois. Pour une alcoolémie de plus de 1,2 g/l, le risque d'accident augmente de 20 à 200 fois... (Allsop, 2020; Hels et al., 2011).

L'excès de vitesse est l'une des infractions les plus commises en Belgique : plus de 6 millions d'excès²³ de vitesse constatés en 2022 ! Ce comportement est aussi largement adopté par les automobilistes belges : 78 % des conducteurs roulent trop vite en zone 30, 51 % en zone 50, 42 % en zone 70, 54 % en zone 90 et 44 % en zone 120 (Wardenier, Vervoort, Silverans, Boets, & Ben Messaoud, 2023). En outre, la vitesse constitue un facteur de risque et d'aggravation d'accident (Delannoy & Verwee, 2024; International Transport Forum,

²³ 6.158.323 selon la police fédérale belge : https://www.police.be/statistiques/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/Infractions_FR/01_Rapports/01_F%C3%A9d%C3%A9ral/infractions_routieres_2022_national.pdf (consulté le 06 octobre 2023).

2018; Van den Berghe & Pelssers, 2020). Les usagers vulnérables, dont font partie les enfants, sont particulièrement affectés par la vitesse des véhicules en cas d'impact car ils ne sont protégés ni d'une carrosserie, ni d'un airbag ou ni d'une ceinture de sécurité (Van den Berghe & Pelssers, 2020). Pour une vitesse de 30 km/h, le risque de décès pour un piéton est estimé comme faible (environ 1%) mais pour une vitesse 70 km/h, ce risque est 59 fois plus élevé.

La distraction au volant peut, quant à elle, prendre des formes multiples. Pour ne citer que l'utilisation du téléphone au volant, le comportement le plus souvent rapporté par les enfants, rien que l'action de composer un numéro (avec le téléphone en main) constitue un risque 12 fois plus élevé d'être impliqué dans un accident (Dingus et al., 2016 ;2019). Ce sont 3,2% des conducteurs belges qui ont été observés en train d'utiliser un appareil électronique avec écran en main alors qu'ils étaient au volant, dont plus de la moitié sont des conducteurs de camions (Boets, Wardenier, Moreau, & Roeck, 2023).

Quant à la non-utilisation de la ceinture de sécurité, qui est malheureusement courante « pour les courtes distances » chez les enfants interrogés, celle-ci représente également un risque d'être grièvement ou mortellement blessé en cas d'accident : pour les passagers, le risque d'être blessés ou tués est de 1,5 à 8,3 fois plus élevé que s'ils étaient attachés correctement (sans compter sur l'effet de projectile que les passagers arrières peuvent avoir sur les autres passagers) (Delannoy & Verwee, 2024; Martensen & Daniels, 2020).

Outre la prévalence de ces comportements dans la circulation et les risques d'accident qu'ils représentent (ou d'être grièvement blessé ou tué lors d'accidents), il est particulièrement interpellant que les enfants les aient identifiés comme source d'insécurité pour eux.

5.3 Commentaires relatifs au déroulement des groupes de discussion

Nous souhaitons adresser quelques commentaires à la suite de l'organisation et de l'analyse de cette étude, commentaires ayant pour finalité de nourrir les réflexions méthodologiques futures.

Questions éthiques

Les chercheuses ayant animé et participé aux groupes de discussion ont été témoins (auditifs) de récits d'enfants parfois difficiles à entendre. Ces récits, principalement relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool ont amené un certain nombre de questionnements éthiques car, d'une part, les enfants courent un potentiel danger²⁴ lorsque ces comportements sont adoptés, et d'autre part, ces comportements constituent des infractions au code de la route ou à la loi sur la sécurité routière. Le fait que les chercheuses ne soient pas habilitées à contrôler, poursuivre ou juger ce comportement a permis de clôturer la question relative à l'aspect « légalité du comportement ». Mais pour ce qu'il en est de la « mise en danger », l'approche choisie a été (1) d'écouter les enfants, (2) de les conseiller, et (3) de rapporter ces faits de manière anonyme dans ce rapport. Ce dernier point ne règle pas fondamentalement la question mais permet toutefois de rendre le phénomène visible et de rappeler que les comportements à risques sont également adoptés en présence d'enfants.

Le cadre scolaire

Les ateliers de discussion ont pris place dans le cadre scolaire : en classe, pendant les heures de cours, et avec les présences, dans certains groupes, de l'institutrice (observatrice non-participante). Nous ne pouvons totalement écarter le fait que ce cadre ait pu exercer une influence sur les réponses des enfants, ceux-ci pouvant chercher à répondre d'une manière « socialement désirable » et montrer leurs connaissances des règles (montrer qu'ils savent ce qu'il faut faire) du fait de se trouver en classe et d'être dans un cadre scolaire. Le biais de la désirabilité sociale inhérent aux collectes de données par déclaration existe aussi chez les enfants. Par ailleurs, entre les connaissances et comportements déclarés et les comportements réels, un écart peut exister. Nous avons tenté de limiter l'impact du cadre où se déroulaient les discussions et l'effet de désirabilité sociale en amenant du jeu et des échanges dans les discussions, ainsi qu'en adoptant une position d'écoute et de neutralité avec les enfants.

²⁴ Tel que documenté dans l'étude de l'institut Vias : « La consommation d'alcool au volant est statistiquement associée à un risque accru d'accident avec blessés ou d'accident mortel, et ce dès 0,3 g/l. Les risques les plus élevés d'être impliqué dans un accident sont observés dès des concentrations de 0,5 à 0,8 g/l, et se renforcent avec les concentrations fortes d'alcool (à partir de 0,8 g/l). Le risque d'accident avec blessés ou d'accident mortel relatif à la CSI d'alcool augmente de manière exponentielle avec la concentration d'alcool, pouvant être jusqu'à 200 fois supérieur avec une alcoolémie de plus de 1,2 g/l. » (Delannoy & Verwee, 2024).

Structure et thématiques abordées

Par ailleurs, le guide de discussion pour animer les groupes se voulait à la fois suffisamment ouvert et souple pour laisser la liberté aux enfants d'aborder les thématiques qu'ils associent à la sécurité routière, et en même temps suffisamment construit pour permettre une approche structurée et standardisée entre les groupes. Par la démarche adoptée dans la collecte des données, de nombreux sujets ont été abordés avec les enfants, chaque groupe pouvant aller plus en profondeur sur tel ou tel sujet en fonction des affinités et sensibilités. Bien que cette approche présente des avantages (diversité des comportements couverts), elle a aussi ses inconvénients (superficialité des discussions).

Nombre de groupes

Les analyses des données et matériels collectés à travers l'organisation de 20 groupes de discussion ont constitué un sacré défi. Chaque groupe ayant eu sa dynamique, ses bagages (formation formelle et informelle), ses spécificités, il a fallu trouver une approche permettant de rapporter les propos des enfants de manière structurée, tout en veillant à ne pas éteindre les diversités des écoles et des propos. La structure actuelle du rapport est donc le résultat d'une narration ayant visé à rendre intelligible la richesse de ces partages.

Un accueil et un enthousiasme

Et enfin, nous souhaitons souligner l'accueil reçu des enfants pendant les ateliers de discussion. Les partages, les récits et les retours des enfants (et de leurs instituteurs) ont été particulièrement encourageants pour mener à bien ce projet d'étude. Les enfants ont été volontaires et particulièrement enthousiastes pour partager leurs expériences de la circulation et cela a grandement facilité la collecte de données, notamment en rendant aussi ces moments de partage agréables pour l'équipe animant les groupes. Cette expérience démontre que les enfants ont énormément de choses à raconter et que des pistes extrêmement pertinentes de réflexion peuvent émerger de ces échanges.

Les cinq enseignements



6 Recommandations

Prendre (pleinement) conscience du rôle des enfants dans la circulation, c'est leur donner la place qui leur revient, en tant qu'usagers de la route d'aujourd'hui et de demain. En (re)connaissant et explorant les réalités auxquelles font face les enfants dans la circulation, c'est s'intéresser à leur sécurité routière et ancrer les enfants au centre du processus de réflexion. La reconnaissance de la place des enfants dans la circulation offre aussi la perspective de ne plus percevoir le trafic et la circulation comme des « milieux » dangereux ou hostiles aux enfants, adopter une démarche plus optimiste et aller à la rencontre des opportunités qui se profilent avec les enfants, par les enfants et pour les enfants.

A la suite des sensibilités et récits collectés auprès des enfants, nous avons établi une série de recommandations. Nous les avons articulées autour de trois axes pour lesquels nous apportons des pistes de réflexion, et d'inspiration, notamment à travers des exemples inspirants.

6.1 Éducation, sensibilisation et engagement

6.1.1 Les parents

Dans l'apprentissage de la sécurité routière, les méthodes pratiques d'enseignement sont les plus susceptibles d'être efficaces (Thomson et al., 1996). La « pratique » de la circulation est dès lors un volet essentiel à la sécurité routière, et ce dès le plus jeune âge. Dans cette pratique de la circulation, la cellule familiale des enfants joue un rôle prépondérant car s'y construisent les représentations et les comportements que l'enfant observe et reproduit sur la base des modèles parentaux.

Les parents ont dès lors un rôle indéniable dans l'éducation à la sécurité routière, que ce soit par leur rôle d'agent de socialisation (Granié, 2004a, 2004b), mais également par leur rôle de modèle et de transmetteurs de connaissances. Ces rôles ont été épinglés dans les propos des enfants, et également dans la littérature (voir à ce sujet Assailly, 2007). Mais à y regarder de plus près, est-ce que les parents ne pourraient-ils pas plus être impliqués formellement dans l'éducation à la sécurité routière ?

À travers leur revue documentaire des programmes pour développer les compétences techniques et non techniques pour savoir rouler à vélo, Rubio et al. (2021) ont mis en lumière que l'implication des parents dans les programmes d'éducation à la sécurité routière et le partage de la parole des enfants permettent d'obtenir des changements dans les représentations parentales. Impliqués avec les bonnes connaissances, les parents changent d'attitudes et témoignent d'une plus grande perception de leur rôle dans l'éducation au vélo et de meilleures connaissances sur les questions de sécurité à vélo après le programme. Les enfants bénéficient à la fois de l'intervention réalisée à l'école et de l'éducation des parents et sont plus performants techniquement que les enfants du groupe n'ayant pas bénéficié de ce type d'approche (Rubio et al., 2021, p. 9).

A l'instar de Rubio et al. (2021) et des programmes pour jeunes cyclistes documentés, d'autres études menées fin des années nonantes, notamment au Royaume-Uni, ont mis en lumière l'impact que l'engagement des parents peut avoir dans les apprentissages de la circulation. Les parents sont une « ressource » précieuse dans l'éducation à la sécurité routière (voir à ce sujet Thomson et al., 1998; Tolmie et al., 2005).

L'engagement des parents dans les programmes d'éducation permettrait :

- (1) Créer un lieu/moment d'échanges entre parents et enfants sur la thématique de la sécurité routière (et de briser la communication monodirectionnelle parents -> enfant) ;
- (2) (Re)former et équiper les parents des bonnes pratiques (et bons savoirs) dans la circulation ;
- (3) Faire des parents des « éducateurs informels formés à la sécurité routière » (et donc des transmetteurs de « bons » savoirs et de bonnes pratiques) ;
- (4) Motiver les enfants qui voient leurs parents impliqués ;
- (5) Changer les comportements et attitudes des parents dans la circulation (et, in fine, d'améliorer la sécurité routière) ;
- (6) Les laisser jouer leur rôle de modèle dans la circulation, en les (in)formant des bonnes pratiques.

Outre l'éducation à la sécurité routière « inclusive des parents », les campagnes de sensibilisation dédiées aux parents et à leur rôle dans l'éducation routière constituent un second angle d'approche. La [campagne](#) de la

sécurité routière Luxembourg est inspirante à ce sujet²⁵. Elle met en scène des enfants qui imitent les mauvaises habitudes de leurs parents : « Chers parents, n'oubliez pas que les enfants vous prennent comme modèle. Alors soyez courtois et montrez le bon exemple. ». La campagne est diffusée en ligne et dans les cinémas. L'institut Vias (anciennement IBSR) a également diffusé de telles campagnes fin des années 90 et début années 2000 avec des messages clés tenus par des enfants. De l'initiative d'autorités locales, régionales ou fédérales, ce type de campagne se doit d'être diffusé de manière régulière afin d'inciter aux changements de comportement dans la circulation.



Figure 7. Illustration de la campagne IBSR - Enfants et vitesse

6.1.2 Les enfants

Tel que décrit par Assailly (2017), l'éducation n'est pas la stratégie qui amène le plus rapidement des effets sur la sécurité routière car les fruits de cette stratégie ne se récolteront que 10 à 20 ans plus tard. Or l'éducation est l'une des quatre stratégies indispensables pour mettre en œuvre la sécurité dans la circulation car l'éducation à la sécurité routière vise à (1) promouvoir la connaissance et la compréhension des règles de circulation et des situations, (2) améliorer les compétences par la formation et l'expérience, (3) renforcer et/ou modifier les attitudes à l'égard de la sensibilisation aux risques, de la sécurité personnelle et de la sécurité des autres usagers de la route.

Parmi les bonnes pratiques²⁶ pour la mise en œuvre de programmes éducatifs à la sécurité routière efficaces, la participation active des enfants dans les sessions est l'une des clés. Outre de permettre d'intégrer et de comprendre les perspectives des autres usagers de la route, par le biais de jeux de rôles, par exemple, les enfants intègrent des compétences et construisent leur confiance en eux, ce qui peut être initiateur d'adoption de modes de transports actifs (vélo, marche, trottinette...). La généralisation de programmes tels que les brevets piétons et/ou cyclistes déjà existants dans différentes écoles, avec l'appui des autorités compétentes, est fortement encouragée, et ces programmes peuvent s'ouvrir aux nouvelles mobilités (trottinettes normales ou électriques, monoroues...).

L'acquisition de compétences et de confiance est essentielle pour se mouvoir et interagir dans la circulation. Et la pratique est bien entendu l'une des conditions à l'acquisition des compétences et de la confiance. Dès lors, avant d'être « lâchés sur la route », la mise en place d'entraînement en milieu réel et d'exercices pratiques avec les enfants se révèlent particulièrement utiles pour consolider ces compétences et renforcer la confiance, d'autant que les enfants ont une tendance à manifester un biais d'optimisme en sous-estimant le danger et en surévaluant leurs capacités (Rubio et al., 2021), notamment à vélo (comme l'ont démontré quelques enfants ayant participé aux groupes de discussion). À titre indicatif, les élèves de deux écoles ont en outre communiqué un retour très positif de cours « pratiques » (à vélo pour l'école W3 et en petit quad pour l'école W1) et de l'expérience enrichissante qu'ils ont eue leur permettant de comprendre où se mettre et comment se mettre dans la circulation. L'impact est d'autant plus grand que certains de ces enfants (de l'école W3, par exemple) n'ont pas l'opportunité de circuler à vélo en dehors de ces cours.

Et enfin, les programmes éducatifs en matière de sécurité routière ne doivent pas être des « one shot ». La stratégie se doit d'être implémentée tout au long du parcours scolaire des enfants (et au-delà des 14 ans), se construire et s'adapter à chaque niveau scolaire, et viser les groupes à risques (Assailly, 2017; ETSC, 2022). Des actions menées à long terme qui combinent à la fois des interventions théoriques et pratiques ont par ailleurs un impact positif sur la diminution des comportements à risques et des fautes de circulation, notamment à vélo (Rubio et al., 2021). Ces programmes doivent aussi inclure des explications concrètes des

²⁵ La vidéo de sensibilisation est également consultable sur YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=ID2JVi1NzZQ>

²⁶ Pour plus de détails, voir à ce sujet Assailly (2017) et le PIN Flash Report 43 (ETSC, 2022)

conséquences de la transgression des comportements. Les enfants participant à l'étude ont montré qu'ils avaient construit une compréhension du danger notamment à travers l'expérience et l'observation (« j'ai failli être percuté parce qu'elle était sur son téléphone », « je me suis pris un poteau car je regardais mon téléphone » ...). Mais toutes les conséquences ne peuvent pas toujours être mesurées par l'expérience. Les formations à l'éducation routière doivent transmettre et expliciter aux enfants les conséquences de la transgression par l'application de méthodes partant d'observations (et ceci notamment, pour permettre l'intégration des règles dans le domaine des valeurs morales) (Granié, 2010). Transmettre les conséquences des comportements permet également déconstruire des normes morales acquises et de reconstruire de nouvelles normes morales permettant de changer les attitudes dans la circulation Ceci est d'autant plus vrai pour les trois comportements que les enfants ont identifiés comme dangereux et qui malheureusement sont socialement acceptées en Belgique : la vitesse, l'alcool au volant, la distraction

6.2 Social marketing

« C'est moche », « Je ne ressemble à rien », « Ça me gêne », « Ça fait mal », ... Les propos des enfants sont relativement éloquents pour comprendre que certains dispositifs pourraient être rendus plus confortables et attrayants à leurs yeux. Mais est-ce que rendre ces dispositifs plus attrayants et confortables les inciterait plus à utiliser leur casque et mettre leur ceinture de sécurité ? Cela ne suffirait probablement pas. Mais à travers certains propos tenus, le rôle de modèle que peuvent avoir certaines personnalités (sportives, notamment), le rôle des réseaux sociaux et leurs mondes d'influenceurs, ainsi que les messages véhiculés dans les séries télévisées peuvent devenir des opportunités. Pour cela, le « marketing social » (*social marketing*) ou « marketing des normes sociales » est un outil opportun pour sensibiliser et (in)former les enfants, et notamment pour changer les comportements.

Le marketing des normes sociales vise à « changer les comportements pour faire le bien » (IntoTheMinds, en ligne) et il consiste à diffuser des informations précises sur des comportements et leurs effets afin d'initier un changement de comportement. Par le marketing social, il est alors possible de réduire les perceptions erronées de certains comportements, de renforcer des messages positifs visant à inciter d'autres comportements, et in fine, de changer les attitudes sur la route.

Parmi les pistes possibles de campagnes sociales, la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation en collaboration avec des figures d'influence auprès des jeunes (en fonction de leur âge) pour inciter le port du casque en est une, cela pourrait également se faire par les réseaux sociaux (snapchat, tiktok...). Une autre pourrait être d'encourager les publicités à représenter des cyclistes avec un casque...

6.3 Une approche « sûre » (Safe System Approach)

En adoptant une perspective centrée sur l'humain, l'approche du « système sûr » se veut être une approche proactive et préventive où ce sont les planificateurs, concepteurs et gestionnaires du système de circulation qui veillent à ce que le système de circulation routière aide les usagers de la route à adopter un comportement sûr (European Commission, 2022). Cette approche systémique couvre différentes facettes de la sécurité routière, de l'infrastructure aux véhicules, en passant par les mesures de contrôles. Toutes ces facettes étant interconnectées, si l'une est défaillante, les autres en pâtissent (European Commission, 2022). Parmi ces différentes facettes, les enfants ont porté une attention particulière aux aménagements routiers leur permettant d'adopter une mobilité active, ainsi qu'aux mesures visant à inciter à la modération de la vitesse dans l'environnement de leur école et visant à faire respecter les règles.

6.3.1 Des déplacements plus sûrs

Les chemins et abords d'écoles sont des lieux clés de mise en œuvre d'aménagements sûrs pour les enfants : c'est notamment lors de ces chemins que se construisent les perceptions des parents et des enfants qu'ils sont en sécurité en allant à l'école (Commission européenne, 2002). A l'instar des recommandations établies par le projet « villes d'avenir. Villes d'enfants » de la Commission Européenne (2002), ainsi que par le rapport PIN Flash Report 43 de l'ETSC (2022) dédiés à la sécurité routière des enfants, les premières approches dans la planification des aménagements et de la gestion de la circulation consiste à privilégier une série de mesures visant à supprimer toute possibilité de s'arrêter devant l'école (et en particulier sur les trottoirs) et à dégager l'entrée de l'école des encombrements, à modérer le trafic et la vitesse dans les zones scolaires.

D'autres mesures, entrant également dans l'approche d'un système sûr, consistent à inciter les enfants à adopter des modes de déplacements actifs (et donc à délaissier la voiture). Pour se faire, ces différentes mesures doivent à la fois renforcer le sentiment de sécurité des enfants (et parents), et à la fois mettre en œuvre des infrastructures veillant à ce que les enfants (et autres usagers) soient en sécurité et que les lieux de destinations soient accessibles : pistes cyclables, parking vélo, trottoirs, passages piétons éclairés et avec des feux de signalisation, des aménagements incitant à modérer des vitesses dans les zones scolaires et à modérer le volume de trafic dans les quartiers des écoles.

- Accessibilité :
 - o Des équipements piétons satisfaisants et permettant de relier les lieux des résidences des enfants à l'école (comme des trottoirs sur toutes les voies reliant les quartiers aux écoles et suffisamment larges et permettant le déroulement des jeux des enfants) dans la rue de l'école mais aussi dans les rues avoisinantes.
 - o Des équipements cyclables et idéalement séparés de la route, dans la rue de l'école mais aussi dans les rues avoisinantes (voire dans tous les quartiers adjacents).
 - o Des parkings vélos aux écoles.
 - o Des passages pour piétons éclairés et visibles.
- Des aménagements incitant à la modération de vitesse :
 - o Des ralentisseurs de vitesse et/ou des mesures de contrôle de vitesse (radars).
 - o Des zones 30 étendues aux rues avoisinantes à l'école.
 - o Des feux de circulation, notamment aux passages pour piétons.
- Respect des enfants : des messages de sensibilisation incitant à une conduite préventive en présence d'enfants sur la route (vitesse adaptée, distance de sécurité...).

Les écoles, les autorités locales et les communautés locales sont également parties prenantes dans ces mesures à plus de mobilité douce et active. Des initiatives telles que l'établissement de plan de mobilité et de programmes locaux d'incitation à la marche et à l'utilisation des vélos et trottinettes pour se rendre à l'école (comme les pédibus, cyclobus/vélobus) sont autant d'initiatives possibles (ETSC, 2022). Les plans de mobilité se doivent idéalement d'établir les chemins « sûrs » pour les enfants se rendant ou quittant l'école.

Les chemins sûrs peuvent être déterminés en cartographiant les réalités auxquelles font face les enfants sur le chemin menant à l'école (et le quittant) et au quartier environnant. Cette cartographie ouvre les opportunités et les freins à la mobilité et à la sécurité routière de l'environnement de l'enfant. Différentes manières existent, celles-ci devant impérativement s'ancrer dans le territoire concerné et auprès de la population locale concernée (en y incluant les enfants, bien entendu), et dans la perspective des enfants. Différentes approches existent et pour ne citer que celles-ci, nous avons épinglé :

- Donner la parole au quartier et la communauté locale (comme l'a fait le projet [Veilig 9040](#))
- Parcourir le chemin à hauteur d'enfant (voir à ce sujet l'excellent projet [Traverser à hauteur d'enfant](#))
- Appliquer la méthode des parcours commentés avec les enfants (celle-ci consiste à mettre la parole en marche, permettant de porter l'attention sur l'expérience, les sensations et les perceptions de l'environnement quotidien (Thibaud, 2022)).
- Mener une ethnographie des parcours d'enfants se rendant à l'école, à travers différents types d'habitats.

Impliquer les communautés locales, c'est également miser sur des connaissances pratiques des flux de trafic, des obstacles existants, des endroits dangereux... Par ailleurs, en intégrant les communautés locales, dont font notamment partie les parents d'enfants et leurs voisins, peut être renforcé le sentiment de contrôle social que les parents perçoivent de l'environnement dans lequel évolue leurs enfants. Ce contrôle social est exercé par les voisins et les adultes qui surveillent le quartier et le comportement des enfants dans la circulation (McDonald et al., 2010).

La cartographie des besoins en matière de sécurité routière se doit aussi d'impliquer les parents, en leur donnant la parole pour s'exprimer sur la mobilité des enfants, les obstacles ou les points intéressants qu'ils observent sur le chemin de l'école des enfants, et aussi, par exemple, les laisser déterminer des itinéraires plus adéquats ou proposer des initiatives de changements ou d'apprentissages à partager avec d'autres écoles (OCDE, 2004). Pour les enfants en primaire, les parents jouent encore un rôle décisionnel central dans le choix des transports utilisés par les enfants, et ce choix peut être tributaire des perceptions que les parents se font de l'environnement où évoluent et se déplacent les enfants. En les intégrant à la planification des chemins pour aller à l'école, il serait possible de construire un environnement sûr et positivement perçu, permettant

ainsi aux enfants d'acquérir une mobilité plus indépendante (et donc de construire leur savoir en matière de circulation).

6.3.2 Des stratégies de contrôles et de sanctions

Le sentiment de sécurité dans la circulation est renforcé par le sentiment de respect que les enfants ont identifié tout au long des discussions. Le respect, c'est celui qu'ils ressentent lorsque les automobilistes (et autres usagers de la route) adaptent leur conduite en leur présence, mais c'est aussi le respect des règles de la route (la vitesse et la distraction au volant, par exemple).

Pour renforcer ce sentiment de respect et inciter à la prévention, les stratégies de contrôles (et leur visibilité) mises en place par la police et les autorités permettent de travailler sur différents tableaux. Des actions régulières de contrôle, notamment dans les zones scolaires et dans les rues menant aux écoles, permettent par exemple d'accentuer le sentiment de responsabilité des parents et des usagers de la route, mais aussi de ne pas laisser place au sentiment d'impunité.

Pour les enfants, voir leurs parents et entourage se faire régulièrement contrôler ou savoir que des contrôles sont possibles (que ce soit pour la vitesse, le port de la ceinture, la conduite sous influence, se garer sur un trottoir devant l'école...), permettra de renforcer le système de valeurs et de normes des enfants associées à la circulation (et ce, dès leur plus jeune âge) et participera à la prévention en matière de sécurité routière. Ces mesures de contrôles peuvent à la fois se faire par des contrôles effectifs (un policier contrôlant un parent garé sur le trottoir) ou par l'installation de dispositifs (un radar), mais peuvent également se faire, par exemple, par la simple présence policière aux abords d'école. La présence de la police dans le changement de comportement (à la fois des parents et des enfants) fut particulièrement illustrée avec le port de la ceinture de sécurité. Le risque objectif et subjectif de se faire prendre doit être suffisamment élevé et ne pas se limiter aux abords d'école (au risque de créer une perception « conventionnelle » de la règle, dont l'application varierait alors en fonction du lieu ou du contexte).

En outre, les contrôles peuvent s'accompagner de sanction, si transgression il y a eue. Expliquer et communiquer aux enfants sur les sanctions possibles et leurs finalités permettent également de faire intégrer aux enfants que les comportements inadéquats dans la circulation sont punissables et que l'objectif est de veiller à ce que tout un chacun se respecte pour des routes sûres.

Références

- Allsop, R. (2020). Drink driving as the commonest drug driving—a perspective from Europe. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(24), 1–14. <https://doi.org/10.3390/ijerph17249521>
- Assailly, J. P. (2017). Road safety education: What works? *Patient Education and Counseling*, 100, S24–S29. <https://doi.org/10.1016/j.pec.2015.10.017>
- Baribeau, C., & Germain, M. (2010). *L'entretien de groupe : considérations théoriques et méthodologiques*. 29(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.7202/1085131ar>
- Boets, S., Sloomans, F., Schoeters, A., & Dehaes, C. (2024). Rapport sur l'état de la sécurité routière 2023 - Où en sommes-nous deux ans après le lancement de «All for Zero»? *Bruxelles: Vias Institute*.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & De Roeck, M. (2023). Deuxième mesure nationale de comportement «distraction au volant» - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Boets, S., Wardenier, N., Vos, N. De, & Bouwen, L. (2023). *Mesure nationale de comportement «Conduite sous l'influence de l'alcool» 2021*. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Bradfer, F. (2011). Jeunes et Mobilité. *La CeMathèque, Janvier*(31).
- Commission européenne. (2002). *Villes d'enfants, villes d'avenir*. Communautés européennes. https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/resources/Villes_d_enfants.pdf
- DaCoTa. (2012). *Children in road traffic*. Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA, European Commission.
- Delannoy, S., & Verwee, I. (2024). Évaluation de la catégorisation des infractions routières. Réflexions sur les infractions routières et le risque d'accident mortel. *Bruxelles: Institut Vias*.
- ETSC. (2018). *Reducing child deaths on European roads* (Issue February). https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf
- ETSC. (2022a). *Reducing child deaths on European roads. (PIN Flash Report 43)*. <http://dx.doi.org/>
- ETSC. (2022b). LEARN! Flash 2 – The Role of Education in Reducing Deaths Among Children and Youngsters on European Roads. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-2.pdf>
- European Commission. (2022). Road Safety Thematic Report – Safe System Approach. *Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*.
- European Commission. (2023). Road Safety Thematic Report – Children. *Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*. <https://www.swov.nl/en/facts-figures>.
- Evans, C. (2011). 3. Les groupes de discussion ou focus groups. *Mener l'enquête : Guide Des Études de Publics En Bibliothèque [En Ligne]*, 1–9.
- Godillon, S., & Cloutier, M.-S. (2019). Sur le chemin de l'école : perceptions de parents et d'enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d'un Trotibus au Québec. *Enfances, Familles, Générations*, 30, 1–22. <https://doi.org/10.7202/1058685ar>
- Ganié, M.-A. (2004a). *L'éducation routière chez l'enfant: évaluation d'actions éducatives. Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière*. Rapport INRETS n°254.
- Ganié, M.-A. (2004b). La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans. *Recherche - Transports - Sécurité*, 83, 99–114.
- Ganié, M.-A. (2010). Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88–110. <https://doi.org/10.7202/044394ar>

- Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T., & Verstraete, A. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs (Deliverable 2.3.5)*.
- Hoekstra, A. T. G., & Twisk, D. A. M. (2010). De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar; Een eerste verkenning. In *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2010-19.pdf>
- Institut Vias. (2022). *Briefing «Les enfants et la sécurité routière»*. www.vias.be/briefing *Bruxelles: Vias Institute*.
- International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. Research Report. *OECD Publishing, Paris. International Traffic Safety Data and Analysis Group*, 82. <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk%0Ahttps://trid.trb.org/view/1508779>
- Lam, L. T. (2001). Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 203–210. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00033-6](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00033-6)
- Lewis, P., & Torres, J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? *Enfances, Familles, Générations*, 12, 44–64. <https://doi.org/10.7202/044392ar>
- Martensen, H., & Daniels, S. (2020). Combien de victimes pourrait-on éviter en roulant plus prudemment ? - Ampleur des principaux facteurs de risque dans la circulation en Belgique. *Bruxelles: Vias Institute*.
- McDonald, N. C., Deakin, E., & Aalborg, A. E. (2010). Influence of the social environment on children's school travel. *Preventive Medicine*, 50(SUPPL.), S65–S68. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.08.016>
- Meesmann, U., Moreau, N., Wardenier, N., & Pires, C. (2023). Perception de la sécurité routière chez les enfants et les parents Étude exploratoire chez les enfants et parents vivant en Belgique. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Nuytens, N., Lequeux, Q., & Martensen, H. (2022). Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des blessures des usagers vulnérables de la route. Première analyse descriptive exploratoire et à variables multiples de. *Bruxelles: Vias Institute*.
- OCDE. (2004). Sécurité routière: Mieux protéger les enfants. *Organisation de Coopération et de Développement Économiques*. <https://doi.org/10.1787/9789264106314-en>
- Rubio, B., Legrand, E., Cestac, J., & Assailly, J.-P. (2021). Usage, socialisation et apprentissage du vélo chez les enfants : une revue narrative de la littérature. *RTS. Recherche, Transports, Sécurité*, 2021(Enjeux de sécurité chez les piétons et les cyclistes), 17. https://doi.org/10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-07
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière?. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Schoeters, A. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n° 17. Enfants. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Slootmans, F. (2023). Rapport Statistique 2023 - Accidents de la routes 2022. *Bruxelles: Vias Institute*.
- SWOV. (2019). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet. July*, 16. https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf
- Thibaud, J.-P. (2022). Parcours commentés. Psychologie de l'environnement : 130 notions clés, 2022. hal-035004033
- Thomson, J. A., Ampofo-Boateng, K., Lee, D. N., Grieve, R., Pitcairn, T. K., & Demetre, J. D. (1998). The effectiveness of parents in promoting the development of road crossing skills in young children. *British Journal of Educational Psychology*, 68(4), 475–491. <https://doi.org/10.1111/j.2044-8279.1998.tb01306.x>
- Thomson, J. A., Tolmie, A. K., Foot, H. C., & Mc Laren, B. (1996). Child Development and the Aims of Road Safety Education: A Review and Analysis. London: H.M.S.O.

- Tolmie, A., Thomson, J. A., Foot, H. C., Whelan, K., Morrison, S., & McLaren, B. (2005). The effects of adult guidance and peer discussion on the development of children's representations: Evidence from the training of pedestrian skills. *British Journal of Psychology*, *96*(2), 181–204. <https://doi.org/10.1348/000712604X15545>
- Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). Vitesse et vitesse excessive - Dossier thématique N°9. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Varet, F., Degraeve, B. et Granié, M.-A. (2018). « Comportements dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales », *Le Journal des psychologues* 2018/8 (n° 360), p. 24-29. DOI 10.3917/jdp.360.0024
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Wolfe, M. K., & McDonald, N. C. (2016). Association between neighborhood social environment and children's independent mobility. *Journal of Physical Activity and Health*, *13*(9), 970–979. <https://doi.org/10.1123/jpah.2015-0662>
- Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2010). How children view their travel behaviour: A case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, *18*(6), 702–710. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.10.002>

Sites internet :

- IntoTheMind (en ligne). Marketing social : définition, mise en œuvre, exemples [Guide 2021] : <https://www.intotheminds.com/blog/marketing-social-definition/> (consulté le 23 mars 2024).
- Claude, G. (2021, 24 mars). *Le focus group (groupe de discussion) : caractéristiques, utilisation et exemples*. Scribbr. <https://www.scribbr.fr/methodologie/focus-group/> (consulté le 13 février 2024).
- Le Focus Group (en ligne). https://www.spiral.uliege.be/cms/c_5216991/fr/spiral-le-focus-group (consulté le 13 février 2024).
- ONU Femmes - Centre de connaissances virtuel pour mettre fin à la violence contre les femmes et les filles (en ligne). Groupes de discussions : <https://www.endvawnow.org/fr/articles/921-groupes-de-discussion.html> (consulté le 13 février 2024).

Annexe I - Lettre et formulaire de consentement adressé aux parents des enfants participant à l'étude « Enfants et Sécurité Routière »



Institut Vias
Chaussée de Haecht, 1405
1130 Bruxelles

Bruxelles, le 7 novembre 2023

Objet : Notification aux parents concernant le projet d'étude sur la sécurité routière des enfants de 5^e et 6^e primaire

Chère Madame, Cher Monsieur,
Chers Parents,

En novembre 2023, l'institut Vias mènera dans l'école de votre enfant des ateliers de discussion portant sur la sécurité routière des enfants. L'objectif des ateliers est d'amener les enfants de 5^e et 6^e primaire à partager ce qu'ils associent à la sécurité routière, notamment en termes de comportements qu'ils adoptent ou qu'ils observent sur la route. Les ateliers de discussion seront organisés pendant les heures de cours, sur une demi-journée.

Les ateliers de discussion seront organisés dans l'école de [REDACTED] le

La participation aux ateliers de discussion se fait sur base volontaire. Toutefois, afin que votre enfant puisse participer, nous requérons votre consentement en nous remettant un document dûment rempli et signé. Ce document est annexé à ce courrier.

Vous trouverez également en annexe un descriptif plus détaillé des objectifs de l'étude et des données qui seront collectées pendant les discussions.

Des questions ?

Nous espérons vous avoir suffisamment informé sur notre projet par le biais de ce courrier. En cas de questions, n'hésitez pas à contacter les chercheurs de l'institut Vias à l'adresse suivante : Research@vias.be.

Meilleures salutations,
L'équipe de l'institut Vias



Formulaire de consentement

– Ateliers de discussion

DECLARATION

Par la présente, je déclare avoir pris connaissance de la « Notification concernant le Projet d'étude sur la sécurité routière des enfants de 5^e et 6^e primaire et le traitement des données relatives à mon enfant » ci-jointe et par conséquent être informé de l'objectif et du contenu de l'étude qui sera menée dans la classe mon enfant par l'institut Vias. Ce document est à remettre par l'enfant pour le jour de la tenue de l'atelier de discussion au plus tard.

(sélectionnez et remplissez la mention utile)

Oui, je (nous), soussigné(s)¹,

.....
.....

représentant(s) légal(aux) de l'élève désigné (prénom),

.....

consens(tons) à ce qu'il.elle participe volontairement à ladite étude et j' (nous) autorise(ons) l'usage des données collectées, tel que décrit.

Non, je (nous), soussigné(s),

.....
.....

représentant(s) légal(aux) de l'élève désigné (prénom),

.....

ne consens(tons) pas à ce qu'il.elle participe volontairement à ladite étude et je (nous) n'autorise(ons) pas l'usage des données collectées, tel que décrit.

Date :

Signature(s)

Besoin de plus d'informations ?
Contactez-nous à Research@vias.be

¹ Concernant la dénomination des représentants légaux, pour des raisons de faciliter de lecture et sans aucune raison discriminatoire, il a été fait le choix d'utiliser le masculin dans la rédaction de ce formulaire de consentement.

Annexe

Cette annexe fournit des informations complémentaires sur les objectifs des ateliers de discussion organisés dans l'école de votre enfant. Nous vous invitons à en prendre connaissance avant de signer le document de consentement.

1. Objectifs de l'étude :

Commanditée par le *SPF Mobilité et Transports* et menée par l'institut Vias, l'étude « Enfants et Sécurité Routière » a pour objectif d'identifier les perceptions que les enfants de 5^e et 6^e primaire ont de la sécurité routière. A travers l'organisation d'ateliers de discussion, cette étude vise à permettre aux enfants de partager leurs expériences de la route et d'échanger au sujet des comportements qu'ils identifient comme dangereux ou sécurisants, et ce afin de déterminer les perceptions qu'ils ont de la sécurité routière et de ces comportements. Organisés sur une demi-journée, les ateliers de discussion se feront en classe et seront animés par des chercheurs de l'institut Vias.

2. Données collectées :

Les données personnelles suivantes seront collectées :

- Prénom de l'enfant
- Niveau scolaire (5^e ou 6^e)
- Nom de l'école

Ces informations concernant les enfants sont uniquement utilisées pour l'organisation de l'étude et la facilitation des discussions (pouvoir nommer votre enfant par son prénom sera plus aisé pour les animateurs des ateliers). Lors de la recherche, ces données sont traitées sur la base de codes attribués aux enfants afin que le traitement des données à caractère personnel soit autant que possible limité. Les données de recherche ne sont collectées que dans le cadre de l'étude « enfants et sécurité routière » et à des fins de recherche scientifique uniquement. Nous ne transmettons pas les données à des tiers. Toutes les données à caractère personnel seront supprimées à la fin du projet, le 30 mars 2024.

Toutes les autres données qui ne sont pas à caractère personnel, seront conservées pour une période de 3 ans à des fins d'analyses ultérieures, notamment pour d'éventuelles publications scientifiques. Ces autres données sont relatives aux aspects suivants:

- Modes de transport utilisés (selon les contextes – « en allant à l'école, en allant au sport, etc. »)
- Comportements adoptés en tant qu'utilisateur de la route
- Comportements observés
- Perceptions et normes par rapport à certains comportements à risque ou sécurisant
- Perceptions et normes par rapport à la sécurité routière.



3. Participation et consentement

La participation de votre enfant se fait sur base volontaire et avec le consentement du/de la/des représentant(e.s) légal(e.aux) de l'enfant. Pour que votre enfant puisse participer aux ateliers de discussion, nous vous demandons de remplir et de signer le formulaire de consentement en annexe.

Si vous ne souhaitez pas que votre enfant participe, veuillez également compléter et signer ce formulaire de consentement, en y indiquant votre refus.

La participation étant sur base volontaire, lors de la tenue des groupes de discussion, tous les élèves seront libres de participer à l'atelier et de répondre en tout ou en partie aux questions posées.

Le traitement des données à caractère personnel suivra une procédure de codage visant à limiter au maximum la réidentification des enfants et des écoles participants à l'étude. Compte tenu de cette procédure, il ne sera pas possible pour les personnes qui le souhaiteraient d'exercer leurs droits de rétractation après l'organisation et la tenue des ateliers de discussion par les chercheurs de Vias puisqu'à partir de ce moment, les données de l'enquête auront été codées et il ne sera plus possible de les lier à la personne concernée.

L'institut Vias et ses chercheurs prennent toutes les mesures pour protéger les données à caractère personnel traitées. Pour plus d'informations sur la manière dont nous le faisons, nous vous renvoyons à notre politique de confidentialité : <https://www.vias.be/fr/privacy-policy/>.

4. Des questions ?

Nous espérons vous avoir suffisamment informé sur notre projet par le biais de ce courrier. En cas de questions, n'hésitez pas à contacter les chercheurs de l'institut Vias à l'adresse suivante : Research@vias.be.

Meilleures salutations,

L'équipe de l'institut Vias



Annexe II – Illustrations utilisées en phase 1 des discussions

Les photos ci-dessous ont été imprimées en format A6 et disposées en pêle-mêle sur les tables de discussions après avoir abordé les « premières associations ».



Annexe IV – Illustrations utilisées en phase 3 des discussions

Les photos ci-dessous ont été imprimées en format A6 et disposées en pêle-mêle sur les tables de discussions après avoir abordé la phase 3, « ma sécurité routière idéale ».





Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be