

Faire du vélo, un jeu d'enfant?

28^e congrès BPA des instructeurs
de la circulation
Mercredi 1^{er} juin 2022
BERNEXPO, Berne



Joachim Rauch

**Circuler à vélo? Oui, mais en toute
sécurité! Les compétences
nécessaires et leur
développement chez l'enfant**

- Bref portrait de l'Institution Générale d'assurance accidents (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, AUVA)
- Quelques mots sur ma personne
- Circuler à vélo en toute sécurité:
 - Que dit la psychologie du développement?
 - Quelles sont les compétences nécessaires?
 - Quel rôle jouent les instructeurs de la circulation (en Autriche, la police) et les parents?

L'Institution Générale d'assurance accidents (AUVA)...



- ...est l'**assurance-accident publique** pour près de 4,5 millions de personnes.
- ...couvre les **personnes actives** et celles en **formation** (de l'école enfantine aux hautes écoles).
- ... est chargée de **quatre tâches principales**, dont la **prévention** des accidents professionnels et des maladies professionnelles.

- ...psychologue diplômé,
 - spécialisé dans la psychologie du développement.
- ...spécialiste de la sécurité diplômé.
- ...engagé depuis près de 18 ans à la centrale de l'AUVA.
- ...responsable pour toutes les offres de prévention nationales de l'AUVA destinées aux établissements d'enseignement (de l'école enfantine aux hautes écoles).



Crédit photo atelier cycliste de l'AUVA

- Le trajet scolaire est également couvert par l'assurance.
- La motricité, un élément clé de la prévention
- Promotion de la mobilité active
- Initiation au système de la circulation routière en tant que cycliste, afin de développer des compétences dans le trafic routier



- Principe de l'apprentissage tout au long de la vie
- Une approche systémique
- Basé sur le triangle pédagogique

- Limitation de la mobilité des enfants en raison de l'accroissement de la densité du trafic
- Perte de l'autonomie en raison d'une surprotection
- Limitation du champ d'action
- Perte de certaines possibilités de développement

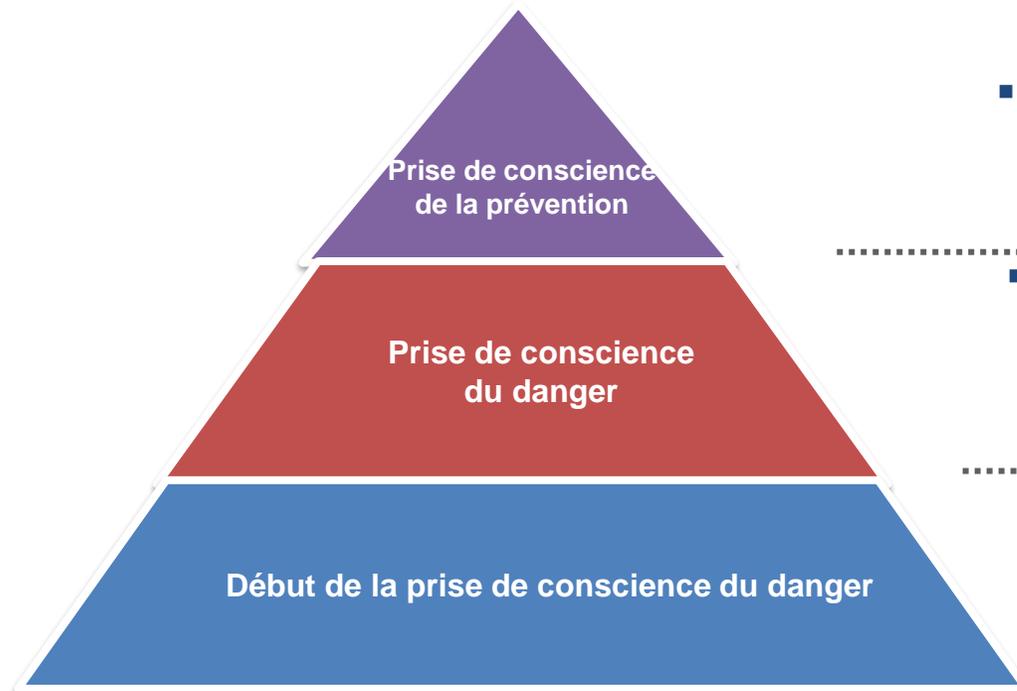
- L'une des conséquences de cet état des faits est que les capacités motrices des enfants diminuent considérablement.



Crédit photo: atelier cycliste de l'AUVA

- Capacité visuelle
- Capacité auditive
- Capacité motrice
- Capacité émotionnelle
- Capacité sociale
- Capacités intellectuelle et cognitive

Évolution de la reconnaissance des dangers et de la conscience des risques



- Les enfants utilisent de manière consciente un comportement préventif.
(à l'âge d'environ 9-10 ans)
- Les enfants arrivent à identifier les comportements dangereux, mais n'entreprennent rien pour éviter les dangers.
(à l'âge d'environ 8 ans)
- Les enfants ne reconnaissent les situations dangereuses qu'en cas de dangers aigu.
(à l'âge d'environ 5-6 ans)

- Motricité et équilibre
- Faculté d'attention
- Capacités visuelles
- Évaluation de la distance
- Évaluation de la vitesse
- Capacités auditives
- Capacité de réaction
- Changement de point de vue
- Compréhension des règles
- Fonctions exécutives



Crédit photo: atelier cycliste de l'AUVA



Crédit photo: atelier cycliste de l'AUVA

- Circuler à vélo en toute sécurité dans le trafic routier nécessite des compétences motrices.
- Les capacités motrices complexes ne sont développées qu'à l'âge de 9 ans.
- Une certaine force est nécessaire pour démarrer, freiner et s'arrêter.

Conséquences dans la circulation routière

- Les enfants ont de la peine à rester sur leur voie, p. ex. lorsqu'ils tournent à gauche
- La motricité l'emporte sur les fonctions cognitives: une fois qu'un mouvement est commencé, il est difficile de l'interrompre.



- Passer à une vitesse inférieure lorsque l'on veut s'arrêter.
- Veiller à la position du pied sur les pédales.
- Contrôler la pression des pneus.

- À partir de l'âge de 8 ans, les enfants arrivent à rester attentifs pendant une certaine durée.
- Cependant, ils sont tout de même facilement distraits par des stimulations extérieures.
- À partir de l'âge de 10 ans, les enfants sont capables de porter leur attention sur **une seule** activité, p. ex. même lorsque le trafic est particulièrement bruyant.
- À l'âge de 14 ans au plus tôt, les capacités d'attention d'un enfant sont au même niveau que celles d'un adulte.



Entraînement cycliste progressif:
des exercices accompagnés en
milieu sécurisé à la conduite
autonome dans la réalité du trafic.

Conséquences dans la circulation routière

- Distraction élevée due à des stimulations extérieurs
- Les tâches simultanées sont exécutées rapidement l'une après l'autre.
- Pas de tâches multiples et pas d'attention partagée



Crédit photo: © P. Winkler/AUVA

- À partir de l'âge de 2-3 ans environ, la taille du champ visuel de l'enfant est égale à celle du champ visuel des adultes
- **Toutefois:** jusqu'à l'âge de 10 ans environ, la partie du champ visuel utilisée est nettement inférieure.
- À l'âge de 14 ans environ, la vision périphérique est au niveau de celle d'un adulte.
- La vision nette en profondeur est totalement développée à l'âge de 9 ans environ.
- Vision au ralenti des enfants

Conséquences dans la circulation routière

- La vue d'ensemble est une capacité dont le développement ne fait que commencer.
- Tout ce qui se passe dans le champ visuel périphérique est vu plus tard.
- Les mouvements des enfants suivent souvent le regard.
- La vision vers l'arrière est limitée.
- La vision prime sur l'écoute!



- Expliquer aux enfants comment regarder activement.
- Expliquer aux enfants les distractions possibles dans le trafic routier et leur poser des questions à ce sujet.



Crédit photo: AUVA/Gryc

- À l'âge de 9-10 ans environ, l'évaluation de la distance est presque réaliste.
- À l'âge de 10-12 ans environ, l'évaluation de la vitesse est presque réaliste.

Conséquences dans la circulation routière

- Les enfants se décident plus lentement lorsqu'ils s'engagent dans une intersection.
- Pour les enfants, la distance est plus importante que la vitesse.



- Proposer et se mettre d'accord sur des points de référence fixes pour s'engager en toute sécurité.



Crédit photo: Alek Kawka

- À l'âge de 6 ans environ, les capacités auditives des enfants sont totalement développées.
- **Toutefois:** ce n'est qu'à l'âge de 14 ans environ que les enfants sont capables de déterminer précisément d'où provient le bruit.

Conséquences dans la circulation routière

- Les bruits ne peuvent pas encore être clairement attribués à une direction.
- Distinguer les bruits est une capacité en phase de développement.



- Entraîner l'écoute active avec contact visuel.
- Lors des exercices avec les enfants: chercher le contact visuel lors de l'échange oral – le regard l'emporte sur l'écoute



Crédit photo: Martin Nussbaum

- La capacité de réaction des enfants est considérablement réduite avant l'âge de 14 ans.
- Ce n'est qu'à l'âge de 14 ans environ que la capacité de réaction est au niveau de celle des adultes.

Conséquences dans la circulation routière

- Le démarrage à vélo est nettement moins rapide (également aux intersections).
- La distance d'arrêt s'allonge.



- Expliquer le position idéale du pied sur la pédale afin que les enfants puissent démarrer de façon rapide et correcte.

- À l'âge de 10-12 ans, les enfants commencent à être en mesure de changer de perspective. Ils peuvent désormais tenir compte de leur propre perspective et de celle d'une autre personne lors de décisions relatives à la circulation routière.

Conséquences dans la circulation routière

- Les enfants plus jeunes ne tiennent pas compte ou interprètent mal les intentions et donc les comportements des autres usagers de la route.
- Se mettre à la place des autres usagers de la route et adopter leur point de vue est encore difficile (problématique de l'angle mort).



- Expliquer aux enfants les possibles intentions des autres usagers de la route dans la pratique, également à l'aide de signaux (p. ex. voiture avec clignotant allumé).

- Connaître ≠ comprendre
- Les enfants dès l'âge d'environ 12 ans sont capables de transposer leurs connaissances et leur comportement liés à une situation de trafic donnée à d'autres situations de la circulation routière (capacité d'abstraction) et de prévoir l'évolution de cette situation.

Conséquences dans la circulation routière

- Avant que la capacité d'abstraction ne soit pleinement développée, c'est-à-dire que les enfants ne sont pas en mesure de transposer leurs connaissances à d'autres situations, il faut toujours expliquer séparément chaque situation dans la circulation routière.



- Des règles simples et claires sont utiles pour les enfants
- Expliquer à l'enfant les connaissances théoriques connues dans un cas pratique.

- Pour se déplacer dans le trafic routier à vélo et en toute sécurité, une interaction correcte et rapide des différentes capacités sensorielles, psychomotrices et cognitives est nécessaire.
- La vitesse de développement des différentes capacités varie d'un enfant à l'autre.
- Il est possible d'encourager, dans une certaine mesure, le développement à travers un entraînement correspondant.
- La décision de laisser un enfant rouler à vélo de manière autonome dépend du stade de développement de l'enfant et de l'environnement routier.



Crédit photo: atelier cycliste de l'AUVA

- S'entraîner régulièrement.
- Les parents doivent montrer l'exemple (p. ex. port du casque).
- Veiller à la position correcte des pieds sur les pédales lors du démarrage.
- Maintenir une distance appropriée par rapport au bord du trottoir ou régler la position des pédales.
- Garder une distance appropriée par rapport aux véhicules garés.
- Établir un contact visuel avec les autres usagers de la route.
- Éviter les angles morts.
- Circuler en file indienne.
- Respecter une certaine distance par rapport au vélo précédent.



- Les enfants ne sont pas de petits adultes.
- Les enfants perçoivent l'espace de circulation autrement que les adultes.
- Les enfants apprennent en imitant et s'inspirent de leurs modèles.

Atelier cycliste de l'AUVA - vidéo d'image <https://radworkshop.info/das-video> (dernière consultation: 1.4.2022)

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren
Band 2: In ausgewählten Verkehrssituationen.

<https://www.udv.de/resource/blob/79916/cd1b4025fb348a8055f74ba8d843b0c0/78-ganzheitliche-verkehrserziehung-t1-b2-data.pdf> (dernière consultation: 1.4.2022)

Kinderunfallatlas 2015-2019. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe M: Mensch und Sicherheit (326). Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Bremen, 2022.

[Kinderunfallatlas 2015-2019 \(hbz-nrw. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2619/file/M326+BF.pdfde\)](https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2619/file/M326+BF.pdfde) (dernière consultation: 5.4.2022)

LIMBOURG, M. (2008). Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW 12. Düsseldorf: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen.

Radfahren: Aufsteigen und Losfahren. [www.udv.de / UDV kurzgefasst Nr. 12 / Radfahren: Aufsteigen und Losfahren](http://www.udv.de/UDV_kurzgefasst_Nr._12/Radfahren_Aufsteigen_und_Losfahren) (dernière consultation: 1.4.2022)

SCHÜTZHOFER, B., RAUCH, J., KNESSL, G. & UHR, A. (2015). Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 4/2105, p. 235-246.

SELMAN, R. L. (1984). Die Entwicklung des sozialen Verstehens. Entwicklungspsychologische und klinische Untersuchungen. Frankfurt a.M.: Suhrkamp

Diapositives 12,13,15-20,23

Source: OpenClipart-Vectors sur Pixabay

Questions



Joachim Rauch

**Faire du vélo,
un jeu d'enfant?**

28^e congrès BPA des instructeurs de la circulation
Mercredi 1^{er} juin 2022
BERNEXPO, Berne

**Circuler à vélo? Oui, mais en toute
sécurité! Les compétences
nécessaires et leur
développement chez l'enfant**