

Après-midi :

Parents, enseignants, médias :

Quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ?

Table ronde 4 : Quel rôle pour les enseignants ?

Grand témoin :

M. Rémy Heitz

Délégué interministériel à la Sécurité Routière

M. Robert Rochefort

Directeur du CREDOC

Intervenants :

Mme Delphine Chauffaut

Directrice adjointe du département Evaluations des Politiques Sociales, CREDOC

M. Christian Gloméron

Principal de collège, membre du groupe de travail « ASSR multimedia »

M. Pierre Gustin

Délégué général de La Prévention Routière

M. Michael McDonnell

Directeur du Scottish Road Safety Campaign

Mme Danièle Focké

Chargée des questions de sécurité routière, UNAPEL

M. Bertrand Leblond

Membre du conseil d'administration de la PEEP

Bruce Toussaint :

La sécurité routière à l'école sera le thème de notre deuxième table ronde de l'après-midi.

Rémy Heitz et Robert Rochefort sont toujours avec nous en tant que grands témoins pour et je vais maintenant vous présenter nos invités qui vont évoquer ce sujet : Monsieur Gustin, délégué général de La Prévention Routière qui va commenter les résultats de la suite de l'étude du CREDOC dans un instant ; Monsieur Gloméron, représentant de l'Education Nationale et principal adjoint du Collège Joliot Curie à Pantin, vous allez nous dire ce que vous faites dans votre établissement, ce qu'on pourrait faire de plus. Madame Focké, représente les parents d'élèves, plus précisément ceux de l'UNAPEL, on verra si les parents d'élèves sont préoccupés par cette question ; Monsieur McDonnell que vous connaissez déjà pour nous parler de ce qui se passe en Ecosse à ce sujet et puis Monsieur Leblond, membre du Conseil d'Administration de la PEEP, autre association de parents d'élèves.

Présentation de l'étude du CREDOC

« L'éducation au risque routier »

Volet enseignants

Delphine Chauffaut

Directrice adjointe du département Evaluations des Politiques Sociales, CREDOC

Le premier point que je voulais souligner est la question de la légitimité de l'intervention de l'école dans l'enseignement à l'éducation routière.

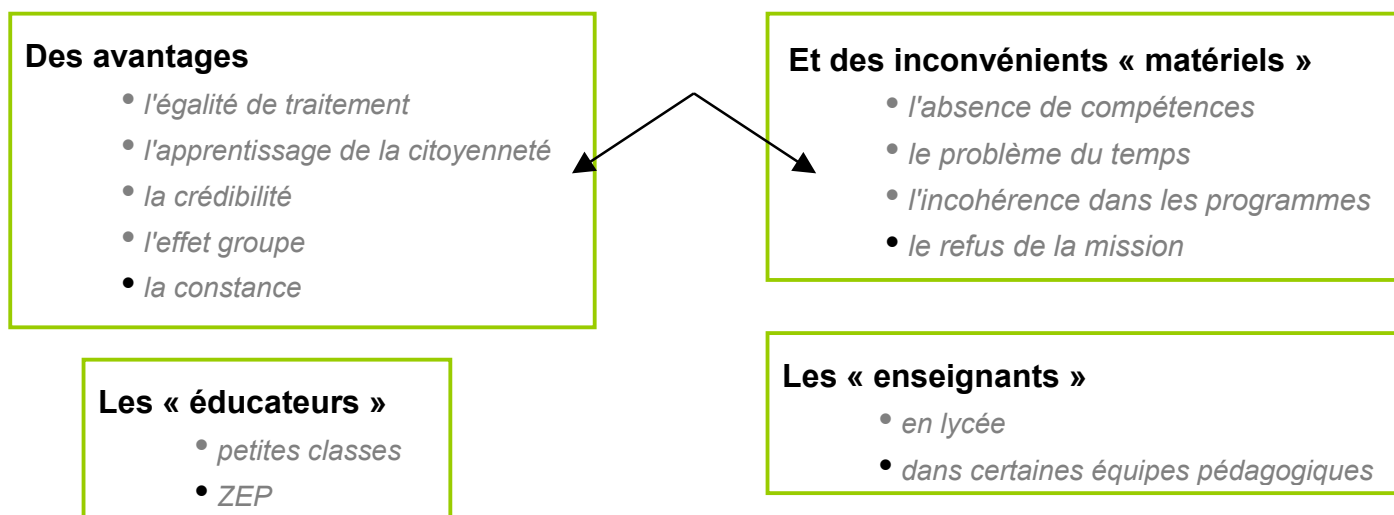
Pour les parents, cette légitimité est tout à fait plébiscitée, puisque 70% d'entre eux trouvent « tout à fait » normal que l'éducation au risque routier soit enseignée à l'école et 27% le trouvent plutôt normal. Cette légitimité, que ce soit dans l'enquête quantitative ou dans le volet qualitatif, est très fortement conditionnée par le fait que l'école apparaît comme le deuxième interlocuteur de leurs enfants après eux-mêmes.

En revanche, de la part des enseignants, cette légitimité apparaît plus ambiguë. En effet, ils reconnaissent des avantages certains à un enseignement au sein du milieu scolaire, mais les avis sont beaucoup plus partagés sur le rôle des enseignants eux-mêmes.

Les avantages que ces enseignants voient à effectuer une partie de cette éducation au sein de l'école sont :

- l'égalité de traitement,
- le fait qu'elle s'inclut dans l'apprentissage de la citoyenneté,
- la crédibilité de l'école dans la diffusion d'un message aux enfants.
- l'effet de groupe, le fait que l'on puisse en discuter, en débattre,
- et enfin le fait que l'école intervient comme les parents finalement, durant une période très longue de suivi de l'enfant.

En revanche, les inconvénients qui apparaissent sont de nature plus matérielle, cela peut être par exemple, et c'est vraiment un argument qui est très souvent mis en avant, l'absence de compétences pour effectuer cette éducation et le problème du temps et des fameux programmes très chargés dans lesquels on ne trouve pas la place de faire sérieusement une éducation routière. Se pose également le problème de la place dans les programmes (où est-ce que l'on peut positionner l'éducation routière au sein de l'enseignement : en français ? en mathématiques ? en histoire géographie ?). Enfin, quelques rares enseignants refusent tout bonnement cette mission pour le personnel enseignant.



On trouve donc deux types d'enseignants, que l'on a nommé de façon un peu caricaturale, d'un côté les « éducateurs », ce sont des enseignants qui se positionnent sur un volet très global d'éducation aux enfants qu'ils suivent. Ce sont des enseignants qui pensent qu'ils ont une mission, en particulier d'apprendre la citoyenneté aux enfants qu'ils ont dans leur classe. On trouve plus souvent ce type d'enseignants dans les petites classes, ainsi que dans les zones d'éducation prioritaires (ZEP).

A l'autre extrême, vous avez ceux que l'on a appelé les « enseignants » au sens strict du terme, qui estiment que leur mission est de transmettre un savoir. Ils se positionnent en professeur de mathématiques, de français, comme professeur d'une matière. On trouve plus souvent ce type de positionnement dans les lycées où vous avez effectivement une répartition par matière des enseignements et dans certains types d'équipes pédagogiques moins soudées, par exemple dans de très grands établissements.

Ensuite, nous nous sommes penchés sur les types d'actions qui avaient lieu dans les établissements scolaires. Bien sûr, l'action la plus fréquente est l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière. Ceci dit, cette action qui existe puisqu'elle est légale dans tous les collèges, est pratiquée de façon très différente.

C'est souvent le professeur d'histoire géographie qui est en charge de cet enseignement, parce qu'il a en charge l'éducation civique. Ainsi que je vous le disais, les enseignants relient souvent l'éducation routière à une forme d'éducation citoyenne et donc le professeur d'histoire-géographie apparaît tout à fait légitime dans cet enseignement. Il peut s'agir aussi du professeur principal, plus rarement ce sont d'autres enseignants qui le font généralement sur le principe du volontariat.

La mobilisation autour de cette épreuve est tout à fait variable. A minima, vous avez quelques cassettes vidéo, comme l'évoquaient les enfants que nous avons vu dans le micro-

trottoir, qui sont diffusées pendant quelques heures de cours, puis l'examen. A maxima, vous avez une prise en charge par l'ensemble des enseignants, d'un volet de l'éducation routière, le prof de mathématiques va donc travailler sur les distances de sécurité, le professeur de physique sur les effets de l'alcool, etc.

Les enseignants qui sont très investis dans cette ASSR estiment que sa valorisation en est insuffisante au sein des établissements. Ils proposent un certain nombre de solutions qui pourraient permettre de plus valoriser cette ASSR auprès des enfants et auprès des parents, par exemple le fait de la noter de façon systématique, voir de l'introduire sur les bulletins de notes, d'attribuer un temps spécifique dédié à cette épreuve, etc.

En ce qui concerne l'APER, je dois reconnaître que pour le moment on a beaucoup de mal à formaliser les façons de prendre en charge cette attestation.

Il existe d'autres pratiques beaucoup plus diversifiées (l'implication des établissements est extrêmement variable), mais je vais vous citer l'ensemble des choses que nous avons pu rencontrer. L'éducation routière peut bien sûr être prise en charge lors de sorties à pieds, en vélo, voir en VTT, dans les activités parascolaires où les enseignants sont presque obligés de faire un minimum d'éducation routière. Un autre cadre dans lequel peut se faire cette éducation, est celui de l'apprentissage des règles en société. Tout simplement l'apprentissage de règles de vie au sein de l'établissement peut donner lieu, pour les enseignants et les principaux, à la notion de respect des règles dont parlait aussi Monsieur Heitz, qui conditionne aussi le respect notamment des règles routières. Le cadre sportif peut être également l'occasion de donner un apprentissage des règles en société et là je vous citerai une expérience qui a été menée dans un collège et que j'ai trouvée très amusante. Il s'agit d'une enseignante de sport qui fait faire du foot à ses élèves sans aucune règle. Naturellement, c'est un bazar insensé car il est complètement impossible de jouer au foot sans règle et donc très rapidement ce sont les élèves eux-mêmes qui au début étaient très motivés par le fait de ne pas avoir de règles, puisqu'ils estimaient avoir ainsi moins de pénalités, qui réclament à corps et à cris le retour des règles et se rendent ainsi compte que la règle n'est pas seulement une contrainte, mais peut être aussi un moyen de bien fonctionner ensemble. D'autres expériences peuvent être menées, par exemple la présentation des risques qui est fortement valorisée par les enseignants, surtout dans les classes plus âgées, sous forme de reconstitution d'accidents, de cassettes, de témoignages sous des formes plus ou moins violentes visuellement ; des mises en situation, par exemple via des pièces de théâtre, avec des jeux de rôle. Enfin, des choses qui se passent parfois au sein de l'école, parfois à l'extérieur de l'école : la réalisation de petits circuits en deux-roues, généralement pour montrer un peu l'incidence de différentes règles du code de la route.

Quelle connaissance maintenant des actions ?

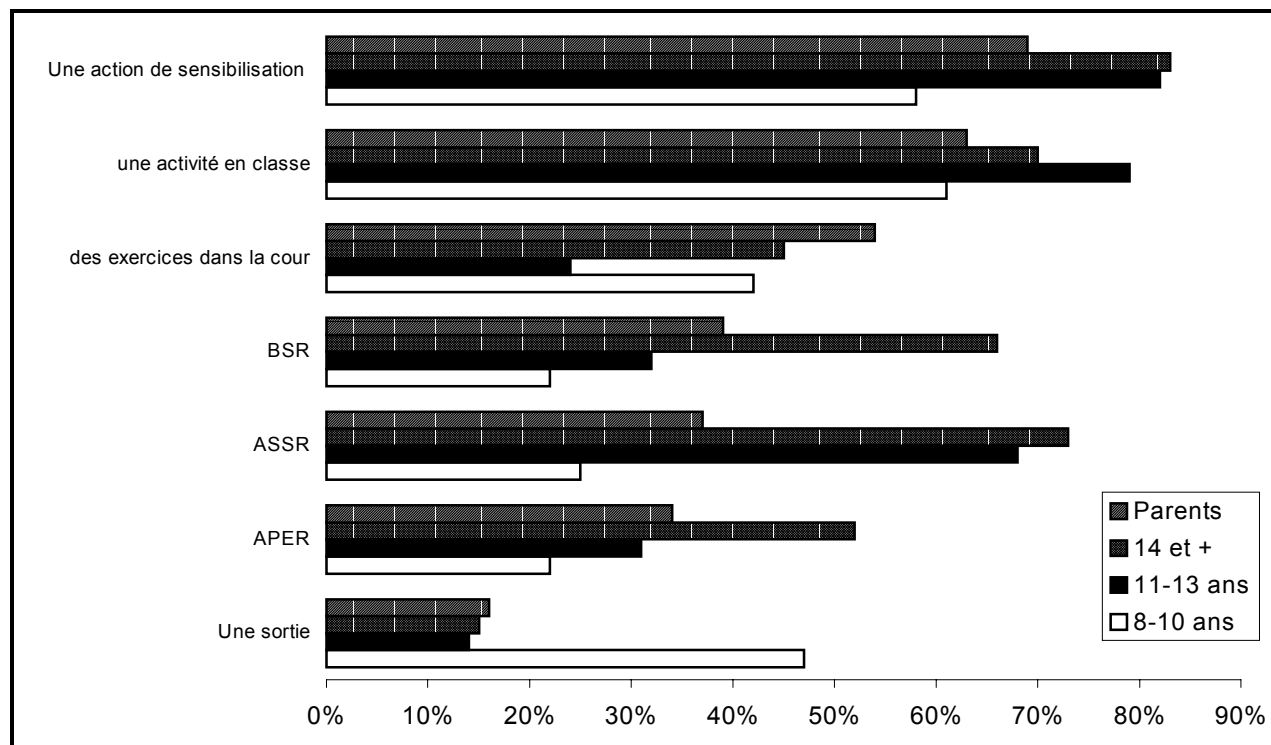
Bien entendu, à l'intérieur des établissements les gens qui les mettent en œuvre les connaissent, mais ce qui est plus intéressant de savoir c'est quelle est la connaissance des actions par les parents, qui estiment ces actions si légitimes, et par les jeunes et les enfants.

52% des parents se souviennent d'une action et 75% des parents d'enfants de plus de 14 ans se souviennent que leur enfant a effectivement participé à une action, ce qui est extrêmement faible au regard des actions effectivement menées, puisque parmi les enfants de plus de 14 ans, normalement la quasi totalité a au moins suivi une action de sensibilisation. Mais le taux est relativement important tout de même si l'on considère ensuite la connaissance réelle de l'action menée, c'est-à-dire quand on demande aux parents de décrire réellement l'action, la connaissance est extraordinairement floue. Ils emploient des termes très génériques du type « sensibilisation », « il devait y avoir les gendarmes », etc. La connaissance à proprement parler de l'action réellement menée est vraiment très faible. D'ailleurs, 46% seulement d'entre eux estiment être bien informés sur cette question et 4% seulement ont été sollicités pour aider lors d'une action.

Les enfants se souviennent bien sûr plus souvent d'avoir bénéficié eux-mêmes d'une action. La moitié des 8-13 ans se souviennent d'une action menée dans l'année et 87 % des 14 ans et plus se souviennent d'une action au cours de leur scolarité.

Le graphique (ci-dessous), montre les différentes actions dont les parents et les enfants se souviennent. Ce qu'il faut noter principalement, c'est que ce taux est systématiquement supérieur pour les enfants par rapport aux parents.

Quelles sont les actions dont les parents et les enfants se souviennent ?



Sur le plan de l'utilité des actions maintenant, cette utilité est très fortement valorisée par les parents et plus encore par les enfants. 66% des parents pensent que les actions sont tout à fait utiles et 29% plutôt, et même 92% des 8-13 ans qui se souviennent d'une action estiment qu'elle leur a appris des choses sur le comportement à adopter sur la route, le respect de la signalisation, les dangers, les conséquences possibles des infractions. 91% des plus de 14 ans (le taux est extrêmement proche), estiment les actions dont ils se souviennent très ou assez utiles. On voit là que les parents comme les enfants et les jeunes valorisent vraiment très fortement les actions qui sont menées au sein de l'école et que cette dernière apparaît encore une fois comme un partenaire tout à fait fondamental.

Si l'on regarde désormais l'utilité perçue par les enseignants, on voit que là encore ils ont une image bien plus mitigée que les parents et les enfants. Deux catégories coexistent : les « optimistes » et les « pessimistes ».

Les « optimistes » valorisent la crédibilité de l'enseignement qu'ils proposent, ils soulignent en particulier le fait que l'ASSR, comme elle est nécessaire pour le permis, est bien suivie par les enfants qui ont pour objectif d'obtenir à un moment donné leur permis. Ils insistent sur le fait que l'enseignement qu'ils donnent, s'il n'est pas le seul, est de toutes façons un plus pour les élèves et ils pensent enfin que cet enseignement dans un cadre scolaire est une source de débats et d'échanges et qu'en cela il est riche.

Les « pessimistes » au contraire dévalorisent leur influence sur les jeunes, considérant éventuellement même être un modèle répulsif pour certains jeunes. Ils considèrent également que le mauvais exemple parental et des pairs peut être beaucoup plus influent que les bons messages qu'ils peuvent diffuser. En outre, ils soulignent le fait qu'un message qui est entendu n'implique pas forcément un changement de comportement et soulignent le fait que certains élèves, qui ont passé avec succès leur ASSR, continuent à avoir des comportements très déviant sur la route. Enfin, ils estiment que les moyens attribués sont insuffisants.

De façon générale, ces enseignants ont une certitude, c'est que le message est mieux compris par les filles. Ils estiment qu'elles sont plus peureuses, plus prudentes, plus concentrées, plus studieuses et moins rêveuses, enfin quelle que soit la motivation pour laquelle ils estiment que les filles écoutent et comprennent mieux leurs messages, en tout état de cause le message apparaît effectivement mieux compris par les filles.

En conclusion, je voulais souligner quelques points qui apparaissent dans les établissements comme étant des pistes d'amélioration de l'action qui est menée.

Le premier point est la notion du besoin de partenariat. Dans l'ensemble des établissements est souligné vraiment ce fort besoin de travail en commun avec l'ensemble des interlocuteurs de l'enfant, qui peuvent être des interlocuteurs internes à l'Education Nationale. Les enseignants soulignent le fait qu'il n'y a pas qu'eux qui interviennent auprès des enfants, mais aussi des assistantes sociales scolaires, des infirmières scolaires, des CPE (Conseillers principaux d'éducation) et un certain nombre d'intervenants au sein de l'école.

Le partenariat peut être aussi externe. Il concerne bien évidemment en premier chef les parents qui sont vraiment très fortement interpellés par tous les intervenants scolaires que nous avons rencontrés, mais également les intervenants professionnels. Les enseignants en particulier valorisent souvent le rôle d'associations comme La Prévention Routière ou des gendarmes pour faire passer un certain nombre de messages en complémentarité éventuellement avec des intervenants internes.

Enfin, le deuxième grand volet de leur requête concerne des demandes de moyens, sous plusieurs formes. Tout d'abord sous la forme d'outils pédagogiques. Ils estiment manquer d'outils pédagogiques ou peut-être connaissent-ils insuffisamment les outils pédagogiques existants.

Ils ont de fortes demandes en matière de formation des enseignants, puisque comme je vous l'indiquais toute à l'heure, un certain nombre d'entre eux ne se sentent tout simplement pas compétents pour le faire.

Enfin, ils estiment que l'enseignement qui est donné pourrait être plus valorisé par du temps en particulier et par la notation de la discipline.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup pour cette présentation du deuxième volet de cette étude du CREDOC.

Robert Rochefort, vous parliez toute à l'heure de votre enfance, je ne pense pas qu'à l'époque on vous ait enseigné l'éducation routière, c'est nouveau, c'est bien, cela marche mais ce n'est pas facile. Les enseignants ne semblent pas ultra convaincus par tout cela. Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Robert Rochefort :

Cela m'inspire trois choses : d'abord effectivement une difficulté aujourd'hui, deuxièmement malgré tout une opportunité et troisièmement quand même une illustration de la complexité du sujet.

Premièrement : la difficulté. Le principal de collège dira probablement des choses assez proches de ce que je vais dire maintenant, mais vous ne pouvez pas imaginer ce que je vois dans les différentes études que nous pouvons traiter au CREDOC sur des sujets extrêmement variés, le fait qu'il y ait toujours en output « il faudrait que l'école s'en occupe ». Aujourd'hui, sur toutes les difficultés, on aimerait que l'école soit un intervenant. Je vous cite juste deux ou trois thèmes, mais il y en aurait dix ou vingt : la nutrition, je vous signale que cette rentrée scolaire s'est faite sous le thème de l'obésité des enfants. J'étais aux Etats-Unis juste quelques jours avant la rentrée scolaire et c'est le Président Bill Clinton qui est le chef de file là-bas de la question de l'obésité infantine. Il faut donc absolument que l'école soit un endroit où l'on forme les enfants à se nourrir à peu près bien, à l'hygiène de vie d'une façon générale. Les enfants sont aussi sous une espèce d'hypermédiatisation, comment faire en sorte qu'ils soient capables de réagir par rapport à cela, à la consommation, au crédit, etc. ? Ce que je veux dire, c'est qu'aujourd'hui l'école est une sorte de vaste entonnoir dans lequel on voudrait que différents types de choses soient prises en charge.

Bruce Toussaint :

Mais là ce que pourrait répondre Rémy Heitz, c'est que tout ce dont vous parlez ne tue pas.

Robert Rochefort :

Aujourd'hui, l'obésité infantine est probablement sur le long terme un des problèmes majeurs de santé publique. Cela ne tue peut-être pas tout de suite, mais on pourrait prendre le tabagisme, il y a même beaucoup de professeurs de santé qui considèrent que le tabac est le pire de tous les ennemis pour les enfants.

Mais je vais vous annoncer une bonne nouvelle, c'est que le corps des enseignants va se renouveler de façon extraordinairement rapide dans les quelques années qui viennent avec les départs en retraite. Je ne le dirais pas de cette façon dans un colloque de l'Education Nationale, mais le corps des enseignants va complètement se renouveler. Pourquoi je dis que c'est une bonne nouvelle ? Je n'ai pas dit que tous ceux qui vont s'en aller sont mauvais, mais aujourd'hui la formation à cette problématique de l'éducation routière se pose au niveau des enseignants en train de se former. C'est dans les IUFM, dans les différentes structures de formation des enseignants qu'il faut faire passer le message, parce que je crois que ce n'est pas qu'une question de programme. On peut effectivement renvoyer cela au programme, mais les programmes c'est une chose. Si c'est enseigné par un professeur d'histoire-géographie, parce que c'est une corvée que l'on fait en quelques instants, cela n'a pas beaucoup de sens. Il faut évidemment une motivation pour que ce soit bien fait. A cet égard, il faut probablement que cela rentre dans le projet pédagogique et que ce soit profondément assimilé. Je crois donc que vous avez une fenêtre d'action aujourd'hui dans ce renouvellement très important du corps enseignant.

Bruce Toussaint :

On va demander à Rémy Heitz de réagir et je vous laisserai poursuivre après.

Rémy Heitz :

Simplement, j'ai bien conscience qu'on demande beaucoup à l'école et que parfois on me dit « mais vous savez Monsieur, des délégués interministériels on en a beaucoup qui viennent pour demander à ce que justement leur préoccupation soit prise en compte ». Ce que je voulais quand même dire, c'est qu'il faut être très attentif à la sécurité routière, parce que d'une part c'est la première cause de mortalité des jeunes et puis à travers la sécurité routière on transmet également un savoir-être, des valeurs de citoyenneté et pour cela je pense que c'est un excellent vecteur d'éducation civique. Il faut donc les protéger et protéger leur place au sein du système éducatif français. On peut être victime d'un certain amalgame avec d'autres thématiques, d'autres sujets, mais il faut vraiment être attentif pour que cette question de la sécurité routière soit traitée à part, parce que sinon on aurait vraiment un recul tout à fait préjudiciable et qui ne ferait qu'aggraver la situation.

Robert Rochefort :

Mon troisième point, était un point qui consistait à dire que je pense qu'il est fondamental que l'école aborde cette problématique là, mais vous me permettez de penser que c'est également très important qu'elle aborde les problématiques que j'ai citées toute à l'heure, qui sont également tout à fait fondamentales.

Un exemple de ce paradoxe que l'on pourrait résumer de la façon suivante : c'est probablement de moins en moins compliqué de conduire une voiture, mais c'est de plus en plus complexe aujourd'hui de continuer à faire de la prévention efficace dans le domaine de la sécurité routière, parce que nous sommes dans une société qui est une société avec un carrefour d'urgences, une société pressée. Je crois aussi que les causes sociologiques de la sécurité routière se sont modifiées. Il faut aussi, si c'est une question d'éducation, qu'on analyse bien cela. Je prends un exemple simple qui va tout à fait mettre en exergue le rapport de complémentarité entre les parents et l'école, puisque cette complémentarité est indispensable.

Aujourd'hui, nous sommes dans une époque où le paradigme de la voiture se transforme complètement. S'il y a eu les résultats de cette politique énergétique en matière de sécurité routière depuis quelques années, c'est évidemment parce que le politique a eu le courage de prendre cette décision, mais c'est aussi parce que la société était quelque part prête aujourd'hui à l'entendre, alors qu'il y a probablement cinq ou dix ans elle ne l'était pas. L'imaginaire de la voiture est profondément en train de se transformer. Au CREDOC, nous considérons par exemple qu'il y a aujourd'hui à peu près 25% des acheteurs qui ne mettent plus dans leur voiture tous les rêves qui pouvaient exister dans le passé. Par contre, d'autres risques apparaissent. Les mères, puisque l'on dit que ce sont elles qui bien souvent aujourd'hui conduisent et que les enfants bénéficient d'une transmission par la mère, la mère n'a certainement pas le même rêve que pouvait avoir le père il y a une dizaine d'années (une voiture nerveuse, rapide, performante). Mais la mère a l'urgence d'un stress de vie quotidienne avec des accompagnements à faire, des retards qui s'accumulent. On sait bien que dans les petites infractions, mais qui peuvent être des infractions extrêmement dangereuses, il y a souvent de la part de la mère une sorte d'arbitrage par rapport au fait de courir après le temps en permanence. Je voudrais juste citer cet exemple qui serait un peu une boutade : combien y-a-t-il de mères qui prennent des risques parfois inconsidérés pour arriver juste à l'heure à l'école où effectivement l'enseignant va avoir prévu ce matin là, au moment de la rentrée, de faire un cours d'initiation à la prévention routière. On voit bien le paradoxe qu'il peut y avoir à être dans une situation de dangerosité pour ne pas rater le début du cours sur la prévention routière. Finalement, l'un des aspects de cette complexité, et c'est pour cela que je crois que l'école est indispensable dans le processus formation à la sécurité routière, c'est que je crois qu'il s'agit d'une question d'éducation globale. C'est évidemment une question d'éducation en rappelant quelles sont les règles à respecter, mais c'est aussi fondamentalement une question d'éducation globale et d'organisation de la vie,

c'est pourquoi il est important que les parents jouent le rôle majeur dont on a beaucoup parlé au cours de la première partie de cet après-midi, en complémentarité avec d'autres intervenants, dont les enseignants.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Robert Rochefort. Avant d'écouter le principal et le professeur qui sont ici, je vais donner la parole à Monsieur McDonnell pour qu'il nous dise un peu ce qui se passe en Ecosse, quelles sont les mesures qui ont été prises.

Michael McDonnell

Directeur du Scottish Road Safety Campaign

Je pense que l'importance du partenariat entre la maison et l'école a été clairement reconnue en Ecosse ; un partenariat basé sur le principe que l'enfant se trouve au centre de ce dispositif. En Ecosse, comme dans le reste du Royaume-Uni, il y a une obligation pour les autorités locales d'assurer la formation à la sécurité routière et la promotion de l'éducation routière. Les officiers de sécurité routière employés par la police ou par les autorités locales ont joué un grand rôle au cours des trente dernières années en s'assurant qu'il y avait une activité continue en matière d'éducation routière à la fois dans les écoles primaires et secondaires.

Nos écoles primaires concernent les enfants de 5 à 12 ans et il a été très facile pour les officiers de sécurité routière d'y accéder, mais dans les écoles secondaires qui concernent les 12 à 18 ans, cela a été beaucoup plus difficile. On attendait d'eux, s'ils voulaient y avoir accès, qu'ils fassent une sorte de préformation à la conduite. C'étaient les seules fois où les écoles secondaires étaient intéressées. Indépendamment de cela, nous savons, et c'est probablement aussi votre expérience, que les jeunes scolarisés dans les établissements secondaires estiment tout savoir et pensent que l'éducation routière s'adresse aux beaucoup plus jeunes qu'eux.

Le Scottish Road Safety Campaign a mis en place une stratégie d'éducation routière. Elle a été conçue spécifiquement pour assurer l'accès à l'éducation routière à tous les enfants durant toute leur scolarité. A partir de là, est apparue la certitude qu'il fallait inclure l'éducation routière dans les programmes scolaires. Il n'était plus suffisant que les enseignants manifestent un intérêt pour l'éducation routière, mais il fallait qu'elle soit inscrite de manière ad hoc dans les programmes scolaires. Elle est une "compétence de la vie" et cette idée a reçu énormément d'appuis, à tel point que l'Inspection des écoles surveille maintenant pour voir ce que font les écoles en terme de sécurité routière et cela constitue une partie du rapport qui est remis à l'école à la fin de leur visite.

Nous avons rédigé des directives qui ont été intégrées au programme d'éducation écossais. Les officiers de sûreté routière ont été très impliqués aux côtés de spécialistes de l'éducation et de nous qui représentons le gouvernement central.

Nous pensons que les officiers de sécurité routière ne peuvent plus seulement aller dans les écoles pour donner une formation aux élèves, mais que leur rôle est de faciliter cette formation en s'impliquant dans la formation des enseignants. En Ecosse, les enseignants ont pris la responsabilité des cours d'éducation routière. Il s'agit des instituteurs dans le primaire et des professeurs en charge du cours "développement personnel et social" dans le

secondaire. On considère donc que cela fait partie du développement personnel et social des enfants, et que les professeurs en ont la responsabilité.

Si nous voulons compter sur les enseignants, il nous incombe de produire des ressources pédagogiques qui soient attractives à la fois pour les professeurs et les élèves. L'expression que nous employons en Ecosse est "prend et enseigne" (« pick up and teach »). Ainsi, un enseignant doit pouvoir prendre un matériel sur l'étagère et l'utiliser sans une préparation laborieuse. Le rôle de mon organisation, Le Scottish Road Safety Campaign, a été de produire des ressources pédagogiques que les enseignants peuvent utiliser de cette manière, c'est à dire qu'ils peuvent choisir sur l'étagère pour enseigner.

Nous avons défini le principe d'un programme scolaire "en spirale" : nous commençons avec des enfants d'un très jeune âge - nous avons les clubs d'enfants d'origine scandinave (traffic club). Nos clubs en Ecosse s'adressent aux enfants de 3 à 5 ans, avec une pédagogie simple basée sur les notions nécessaires pour être piéton. Cela concerne 30 000 enfants chaque année. Le "sens de la rue" (« Street sens»), dont j'ai déjà parlé, est une ressource pédagogique destinée aux écoles primaires. Nous avons aussi le projet pédagogique appelé Officier junior de sécurité routière (« Junior road safety officer ») qui s'adresse aux enfants en fin de primaire. Ces derniers jouent réellement le rôle d'officiers de sécurité routière.

Je suis en train de développer ce qui sera notre principal document pédagogique pour les écoles secondaires. Nous l'avons appelé "Les aimants à accidents" (« crash magnet »), terme que nous avons emprunté à un psychologue. Sa recherche a prouvé que nous avons tous des moments de vide et que nous commettons des erreurs, mais ceux qui enfreignent la réglementation en matière de sécurité routière sont ceux qui tendent à être impliqués dans les accidents de la circulation (vous avez deux fois plus de probabilité d'être impliqué dans un accident). En d'autres termes, vous êtes un "aimant à accidents".

Nous essayons de trouver en ce moment le moyen de réaliser un "packaging" pour ce support, qui soit attractif pour les enfants du secondaire ainsi que pour leurs enseignants.

Le plus grand ennemi que nous ayons est le temps, je suppose que c'est la même chose ici en France, car il y a une charge de travail toujours croissante dans les programmes scolaires. Mais ce que nous espérons avoir réalisé en intégrant la sécurité routière dans les programmes scolaires - ce qui veut dire qu'elle a été identifiée en tant qu'élément du programme et que c'est quelque chose que les inspecteurs d'école recherchent - est qu'à long terme cela sera bénéfique pour nous tous et que cela donnera une génération d'usagers de la route plus sûrs.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Monsieur McDonnell d'avoir été avec nous aujourd'hui et de nous avoir apporté toutes ces informations.

Christian Gloméron, je rappelle que vous êtes principal adjoint d'un collège de Pantin en Seine-Saint-Denis, vous avez entendu les résultats de l'étude du CREDOC, pas simple de motiver les enseignants, de les convaincre du bien fondé de cette éducation routière. Est-ce que ce sont des choses que vous rencontrez dans votre établissement ?

Christian Gloméron

Principal de collège, membre du groupe de travail « ASSR multimedia »

Oui, vous m'avez chargé toute à l'heure de représenter l'Education Nationale, je m'en garderai bien, simplement je parlerai au titre du travail que je mène au sein de l'établissement en Seine-Saint-Denis depuis 25 ans, où le partenariat autour de la sécurité routière avec La Prévention Routière et la police a donné beaucoup de résultats.

Aujourd'hui, je suis chargé de coordonner en Seine-Saint-Denis des actions qui sont menées autour de la sécurité routière, vous comprendrez très bien que je vais présenter, faire la promotion et indiquer l'état d'avancement du travail qui est fait dans ce domaine. Je ne mâcherai pas mes mots et je n'éluderai pas le fait que, dans les résultats que l'on peut obtenir et dans l'enquête qui a été présentée, certains enseignants traînent les pieds, en contre-pied des problèmes qui ont été posés par l'enquête. Vous disiez Monsieur Rochefort toute à l'heure que l'on prête à l'école tout un tas d'intentions dans les textes, en plus des termes que vous avez cités je rajouterai tout ce qui est « l'éducation à » : l'éducation à la citoyenneté, l'éducation à la santé (vous avez cité quelques chapitres dans ce domaine), l'éducation face aux risques majeurs, l'éducation pour l'orientation, pour la découverte professionnelle, à la pratique des technologies de l'information et de la communication. Aujourd'hui, c'est un bras tendu vers les associations de parents d'élèves et c'est inscrit dans mon établissement comme l'un des axes prioritaires, on y rajoute l'éducation à la parentalité. Parce que l'on a de plus en plus de parents qui sont demandeurs de solutions à leurs problèmes à la maison : « aidez-nous », « expliquez-lui qu'il ne doit pas être dehors à 11h00 du soir », etc. Vous voyez l'école est très sollicitée, elle a fait l'objet d'une étude qui a été présentée et qui a donné lieu à des axes très précis de recherche.

Aujourd'hui, ce qui se fait à l'Education Nationale en général et ce qui est obligatoire depuis peu, c'est le passage de l'ASSR 1 et 2, cela a été dit je n'y reviens pas. Simplement pour dire que le passage de cette attestation donne lieu à une préparation que l'on fait grâce à des dossiers pédagogiques qui sont édités par la Direction de l'Enseignement Scolaire depuis quelques années déjà. Un des éléments de ce travail est facilité par l'utilisation de ces fiches pédagogiques. Ces fiches pédagogiques ont une vocation disciplinaire et j'en viens à la problématique. Un projet qui fonctionne dans un établissement scolaire, est un projet qui appartient à toute l'équipe pédagogique, qu'elle s'est approprié et décline dans sa discipline. Une des raisons des freins, puisque vous m'avez posé cette question, vient du fait que l'enseignant a à rendre des comptes à deux personnes si j'ose dire. Il a une « biautorité » : une autorité administrative face à son chef d'établissement et une autorité pédagogique face à son inspecteur pédagogique régional. Il doit donc rendre des comptes à deux interlocuteurs, un de proximité (le chef d'établissement), un dans le cadre de sa discipline. Je ne rejette pas la balle à l'inspection pédagogique, mais on a besoin pour accompagner le message des chefs d'établissement qui sont moteurs dans ce domaine, d'un relais institutionnel pédagogique qui doit être fait par ceux dont c'est la charge, c'est-à-dire les inspecteurs pédagogiques régionaux.

Je voulais dire en terme de contre-pied à la présentation qui a été faite, que je me suis senti un moment piégé et j'ai pensé que c'était aussi un petit peu sur le ton de la provocation, concernant l'état d'âme des enseignants, les raisons pour lesquelles ils ne s'investissent pas suffisamment dans ce domaine. Ils évoquent le manque de compétences, et cela est vrai que ce sont des enseignants qui sont des techniciens de la pédagogie. Depuis une trentaine d'années, on est passé de l'instruction à l'éducation, on leur demande de transmettre des valeurs et des savoirs. Ces savoirs, il faut qu'ils aient pu les acquérir. Ce sont des

spécialistes de la transmission, mais encore faut-il qu'ils travaillent les contenus, donc il y a effectivement problème de compétence.

Le problème du temps consacré est inscrit dans les textes (dix heures par niveau de classe). C'est donc vrai que traditionnellement ce sont les professeurs principaux qui prennent en charge cet objet et/ou les professeurs d'éducation civique, de technologie. D'ailleurs, on en un qui présentera toute à l'heure sans doute le projet qu'il a mené.

Ensuite, on parle de l'incohérence des programmes. J'aurais voulu à ce moment poser quelques questions. Je voudrais bien savoir de quelle incohérence il s'agit.

On parle ensuite de refus, mais j'aurais bien voulu aussi que l'on qualifie ce refus. Est-ce qu'il est lié à des inquiétudes, est-ce qu'il est dû justement à une revendication liée à un manque de formation. J'aurais voulu poser ces deux questions.

Robert Rochefort :

Ce sont les enseignants qui répondent cela, il ne faut pas vous tromper. Tout ce dont on a rendu compte, ce sont les enseignants qui l'ont dit, ce ne sont pas les parents.

Christian Gloméron :

Aujourd'hui, il y a un lieu au collège, le niveau que je connais le mieux, qui peut jouer le rôle de fédérateur, c'est le CESC (Comité d'Education à la Santé et à la Citoyenneté). Il y a obligation de constituer un CESC dans un établissement scolaire du second degré, mais il n'y pas une liste comme dans un conseil d'administration réglementaire. Ce comité est composé de membres volontaires. C'est le lieu qu'il faut choisir pour mener des actions en partenariat avec l'extérieur, avec les membres de la communauté éducative comme les infirmières, les assistantes sociales, les docteurs scolaires. C'est donc à l'intérieur de ce lieu qu'il faut mener ces actions.

Enfin, quelles sont les dispositions qu'il faudrait prendre ? Cela nous donnerait un peu de prospective. Bien impliquer l'inspection pédagogique et cela j'en ai déjà parlé, associer les parents qui sont présents dans le cadre de ce CESC, faire en sorte qu'au sein de chaque établissement il y ait un délégué de la sécurité routière qui soit en liaison avec les associations. En Seine-Saint-Denis, cela fait 25 ans que l'on travaille dessus, je rends hommage à cette occasion à mon prédécesseur qui a œuvré très longuement et en profondeur dans le département. Pour citer juste un chiffre : 1 000 passages de BSR. C'est une originalité de notre département que de faire passer, grâce à un partenariat très poussé mené avec l'association La Prévention Routière et la Police Nationale, toutes les semaines à une dizaine d'enfants par établissement le Brevet de Sécurité Routière.

Une dernière suggestion pour Rémy Heitz. Je sais que la mise en place des radars a dégagé un certain nombre de bénéfiques. Je pourrais lui suggérer d'investir, en sa qualité de délégué interministériel, dans la formation des enseignants et des chefs d'établissement.

Bruce Toussaint :

Je vous remercie Monsieur Gloméron et je vais demander à Monsieur Rémy Heitz évidemment de répondre à la question qui vient de lui être posée. Est-ce que ça sert à cela l'argent des radars ?

Rémy Heitz :

Ce qu'il faut dire, c'est que pour la première fois en 2006 les recettes des radars iront à la Sécurité Routière. Le principe d'affectation directe voulue par la loi veut qu'il y ait un lien très

très net entre ces recettes et l'usage qui en sera fait. Pour 2006, nous avons prévu d'utiliser les recettes à l'acquisition de nouveaux radars (500), à la maintenance des 1 000 premiers et au financement du permis de conduire à 1 €. Mais je retiens tout à fait cette suggestion qui est dans l'esprit de ce que nous voulons faire et dans l'idée en effet d'une affectation de ces recettes à la sécurité routière.

Bruce Toussaint :

Nous allons donner la parole à Monsieur Gustin, délégué général de La Prévention Routière. Vous vous impliquez depuis longtemps dans l'éducation routière, êtes-vous surpris par les résultats de cette enquête du CREDOC ?

Pierre Gustin

Délégué général de La Prévention Routière

La Prévention Routière n'est pas surprise par les résultats de cette enquête, elle est même confortée dans un certain nombre de convictions qu'elle a dans ce domaine. A ce stade du débat, il convient que nous fassions part de quelques réflexions de notre Association et de présenter quelques propositions.

Tout d'abord, il est important de rappeler que l'éducation routière et la sensibilisation au risque routier constituent depuis 55 ans maintenant une priorité pour La Prévention Routière. Si l'on veut en effet que les usagers de la route, qu'ils soient piétons, cyclistes, cyclomotoristes, passagers d'un véhicule ou conducteurs, aient un comportement responsable, il faut pour cela instaurer une véritable culture de prévention qui passe obligatoirement par l'éducation routière. D'ailleurs, les fondateurs de La Prévention Routière - au premier rang desquels les assureurs - l'avaient bien compris en mettant en place dès 1950 dans tous les départements français, des pistes d'éducation routière, qui ont sensibilisé, des dizaines de millions d'enfants au risque routier.

Les pouvoirs publics aussi étaient bien conscients de l'importance de l'éducation routière : dès 1957, une loi rendait obligatoire l'éducation routière à l'école. Mais faute de textes d'applications, de moyens et de véritable politique, rien ou peu de choses se sont passées pendant des décennies. Cette légitimité de l'éducation routière se confirme d'ailleurs aujourd'hui par les réactions des jeunes qui assistent à des stages de récupération de points : "on ne me l'a jamais appris..." "Tout cela, je ne le savais pas..."

Certes, ici ou là, des enseignants de bonne volonté et surtout des associations comme La Prévention Routière, et je tiens à souligner au passage et à rendre hommage à l'implication croissante des associations de victimes dans ce domaine, ont essayé de pallier cette absence. Mais tous ces efforts n'ont en fait abouti qu'à donner au total, en moyenne, 3 à 4 heures d'éducation routière à un jeune français pendant toute sa scolarité. Ainsi, La Prévention Routière et ses Directeurs de Comités, en liaison avec les enseignants et le concours des forces de l'ordre et de bénévoles mènent des interventions dans le primaire, dans les collèges et dans les lycées. Elle touche ainsi chaque année environ 1,6 million d'enfants et d'adolescents. Ce chiffre, qu'a rappelé tout à l'heure Bernard Pottier, peut

paraître important, mais il ne représente en fait que 18 % des usagers de la route de demain...

Depuis quelques années, heureusement, nous assistons à un début de mobilisation de l'Éducation Nationale et des enseignants, notamment :

- après la création, au début des années 90, de l'ASSR et du BSR,
- avec la mise en place d'un réseau de correspondants-sécurité au niveau des académies dans les départements,
- avec la création de l'APER (l'Attestation Première de Sécurité Routière) en 2002, et la valorisation de l'ASSR 1 dont l'ASSR 2 est devenue obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

Le mouvement semble donc être lancé, mais je pense que nous avons tous conscience, et cette enquête le montre, que la situation actuelle est loin d'être satisfaisante. Même si, comme on l'a vu, une partie des enseignants reste à convaincre – et encore davantage pour des questions de formation, de disponibilité ou de moyens – l'étude du CREDOC confirme une enquête effectuée par la SOFRES à la demande de La Prévention Routière en juin 2001 – enquête qui n'a jamais été rendue publique - et qui a fait ressortir que les enseignants, plus d'un an avant la décision du Chef de l'État, d'ériger comme priorité la lutte contre l'insécurité routière,

- étaient conscients des enjeux de l'éducation routière,
- qu'ils la considéraient comme une des missions à part entière de l'institution scolaire,
- qu'ils étaient favorables à une véritable institutionnalisation de l'éducation routière dans le cursus scolaire
- que la réussite de l'éducation routière à l'école passait par la mise à disposition d'outils pédagogiques performants et le concours d'intervenants extérieurs.

Aujourd'hui, il est urgent de donner une nouvelle impulsion à l'éducation routière, qui devrait faire partie des savoirs dits "fondamentaux" que l'on doit acquérir à l'école. On ne peut plus attendre.

C'est pour cela que La Prévention Routière demande solennellement au Ministre des Transports, au Ministre de l'Éducation Nationale et à vous-même, Monsieur le Délégué Interministériel :

1. l'élaboration d'un programme précis pour les collèges et les lycées, comme il en existe maintenant pour l'APER, en maternelle et en primaire,
2. l'instauration d'une heure par mois obligatoire d'éducation routière de la maternelle à la terminale, enseignement qui pourrait d'ailleurs donner lieu à une validation des acquis par une notation
3. l'officialisation et la généralisation d'un professeur "réfèrent" en matière d'éducation routière, son rôle étant non seulement de coordonner, mais aussi de dynamiser et d'accompagner les actions des enseignants.

Bien sûr l'éducation routière n'est pas de la seule responsabilité des enseignants. Toute la communauté éducative, les parents en premier lieu, est concernée. D'où la nécessité d'établir un dialogue entre parents et enseignants. A ce stade, le rôle des associations de

parents d'élèves est primordial. L'étude du Credoc montre que les enseignants ont besoin du concours des parents, mais aussi de partenaires extérieurs.

Certes, l'Éducation Nationale, comme cela a été rappelé ne peut pas, comme cela a été signalé, tout faire. De son côté, La Prévention Routière se propose d'apporter sa contribution à la formation des enseignants, comme elle l'a fait d'ailleurs de manière expérimentale dans plusieurs départements, en organisant des sessions de formation au risque routier ou encore en intervenant dans les IUFM. Enfin, et c'est important aussi, La Prévention Routière s'engage et le Président de La Prévention Routière le rappellera à nouveau, à continuer de concevoir et de diffuser des outils pédagogiques modernes.

C'est ainsi que ces dernières années, avec le soutien - il faut le souligner - des assureurs de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance, La Prévention Routière a réalisé un certain nombre de documents, de supports pédagogiques, qui ont été très largement diffusés :

- "Autopsie d'un accident" pour les collèges,

- "Le risque, les jeunes et la sécurité routière" dans les lycées, notamment dans le cadre des TPE, en Terminale et en Première

La Prévention Routière vient d'élaborer un nouveau support pédagogique qui concerne les enfants du cycle 2, c'est à dire pour les enfants de grande section de maternelle, de CP et de CE1, donc des enfants qui ont entre 5 et 7 ans. Ce nouveau support pédagogique a pour objectif de préparer l'enfant à devenir un piéton autonome. Baptisé « Sur les pas de Tom et Lila », il fait actuellement l'objet d'une diffusion à 10 000 exemplaires dans toute la France, par l'intermédiaire de nos 101 comités départementaux. Il est destiné à être utilisé dans le cadre scolaire, mais aussi, et cela est une nouveauté, en y associant les parents. Il y a en effet à l'intérieur de ce support pédagogique des fiches pratiques à destination des parents.

Vous trouverez dans les documents qui vous ont été remis une présentation complète de tous les supports pédagogiques de La Prévention Routière, et dans quelques instants, nous allons vous présenter une courte séquence de « Sur les pas de Tom et Lila », qui s'intitule « A chacun son point de vue » (extraite du dossier « Voir et être vu »), qui traite de la difficulté qu'a un enfant de 5 à 7 ans, d'intégrer le fait que, lorsqu'il voit une personne, celle-ci ne la voit pas toujours.

Extrait Tom et Lila



En conclusion, je crois que nous sommes tous conscients, parents, enseignants, associations, et bien sûr pouvoirs publics, des enjeux que représente une véritable éducation routière à l'école : elle protège la vie de l'enfant et de l'adolescent, elle prépare les jeunes conducteurs à être responsables et à partager la route. En ce sens, il faut le souligner, l'éducation routière est aussi une école de civisme.

Je vous remercie.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Pierre Gustin, délégué général de La Prévention Routière. Je me tourne maintenant vers les associations de parents d'élèves. La question sera très courte et sera la même pour vous deux : que faites-vous, que font les associations de parents d'élèves pour la sécurité routière ?

Danièle Focké vous représentez l'UNAPEL.

Danièle Focké

Chargée des questions de sécurité routière, UNAPEL

Tout d'abord, on m'a demandé, quel risque inquiète le plus les parents ? La réponse est, pour 31% d'entre eux, l'agression en tête devant les accidents de la route, l'alcool, la drogue, la maladie grave, le chômage, l'échec scolaire, la dépression et le suicide.

Le chemin de l'école est plein d'embûches, les parents sont les premiers éducateurs de leurs enfants et pour l'enfant l'acquisition de l'autonomie de déplacement à pieds se situe vers 9 ans comme on l'a déjà dit. Le grand souci des parents est de laisser son enfant partir seul vers l'école, bien sûr ils ont souvent fait des allers-retours école-maison, montrant les dangers, mais l'inquiétude est là. Non seulement il y a les feux, les passages piétons, les voitures, les bus, bien se situer sur le trottoir, ne parler à personne, mais malheureusement on ne peut pas éviter les mauvaises rencontres (racket, vol de vêtements de marque, de portable, etc.).

Bruce Toussaint :

Madame Focké, excusez-moi de vous interrompre, mais je reviens à la question que j'ai posée.

Danièle Focké :

Les parents sont donc inquiets et comme vous le voyez tout est lié à l'éducation des parents, mais aussi à l'éducation à la sécurité routière à l'école. Je vais répéter un peu ce que d'autres personnes ont dit avant moi : à la fin du primaire il est délivré l'APER, qui est une attestation de première éducation à la route, avec une grille d'évaluation, qui valide les premières acquisitions depuis la maternelle et tout au long de l'enseignement primaire. Il existe bien sûr une aide aux enseignants et celle-ci se fait grâce aux fiches pédagogiques dont vous avez parlé Monsieur. Au collège, l'éducation à la sécurité routière est sanctionnée par deux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR). La première, niveau 5^{ème}, au sein du programme d'éducation civique, comprend la sécurité routière, mais aussi les risques naturels etc., et la seconde a lieu en classe de troisième.

Bruce Toussaint :

Madame Focké, je voudrais savoir ce que vous faites, ce qui m'intéresse c'est l'action des parents d'élèves qui doit être importante.

Danièle Focké :

Il y a une vingtaine d'années, j'ai créé à Marseille une commission « sécurité aux abords des écoles ». Cette commission a deux partenaires : les services de la circulation des Mairies pour sécuriser les abords des établissements scolaires (demandes de potelets, d'élargissements de trottoirs, des ralentisseurs), mais aussi la police. Il faut être en lien avec les coordinateurs école, les îlotiers, les commissariats en cas de besoin, même la brigade des mineurs et des stupéfiants. Chaque année, sont organisées des soirées d'information avec le préfet de police, les chefs d'établissements et bien sûr les présidents des parents d'élèves. Ce sont des choses qui sont importantes et les parents s'inquiètent beaucoup. Je suis actuellement IDSR (Intervenant Départemental Sécurité Routière) et j'interviens de la maternelle jusqu'en terminale. Il faut vraiment savoir qu'il y a une grande demande des parents pour savoir ce que l'on enseigne à leurs enfants, ce qu'on leur dit et cela est vraiment très important. Les parents sont présents et la demande est extrêmement forte.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Madame Focké. Monsieur Leblond, même question : que fait la PEEP concrètement pour la prévention routière ?

Bertrand Leblond

Membre du conseil d'administration de la PEEP

On est présent sur toute la France à travers les associations locales, avec des parents locaux qui interviennent au niveau des collèges, des écoles primaires ou éventuellement des lycées. Ils interviennent en phase notamment avec les responsables d'établissement pour mettre en place des actions qu'ils ressentent nécessaires, avec les acteurs locaux, et on intervient aussi au niveau national à travers soit des colloques de parents, soit le journal interne « La Voix des Parents », dans lequel on a communiqué récemment sur les transports scolaires et l'apprentissage des règles de sécurité face aux dangers de la route (APER et ASSR), le roller et sa pratique, la conduite du scooter avec le BSR, la campagne « attachez votre ceinture à l'arrière » avec la Sécurité Routière qui a lieu en fin de deuxième trimestre, les jeunes et l'alcool. On participe aussi souvent aux commissions transport des communautés d'agglomération et tous les ans on a une journée prévention et santé. Cette année, elle s'est déroulée à Vichy, ce n'est pas moi qui ai choisi le lieu parce que le thème était les jeunes et l'alcool au volant avec comme titre « les jeunes n'ont pas le temps de prendre de la bouteille ». Elle avait réuni des parents qui ont débattu avec un député local, le directeur départemental de jeunesse et des sports, l'inspecteur d'académie, le proviseur, la gendarmerie et l'association nationale de prévention de l'alcoolisme. Par ailleurs, tous les ans, on réalise un sondage auprès des parents. En 2003, l'observatoire avait indiqué que 74% des personnes interrogées avaient peur que leur enfant soit victime d'un accident de la circulation et le dernier observatoire de juillet 2005 montrait que les accidents de la circulation font partie des angoisses liées au milieu scolaire pour 45% des parents. Il est vrai que cela peut être influencé par un événement qui fait que les gens vont réagir différemment, mais c'est quand même un souci. Pour reprendre peut-être un petit peu ce qu'ont très bien dit M. Gustin et M. Gloméron et même Monsieur le délégué, je dirais qu'aujourd'hui on peut penser que cela fait partie de l'éducation civique et citoyenne, cela doit être une règle de vie, c'est une règle à la vie civile. Partager l'espace de liberté qu'est l'espace routier, chacun en a besoin, mais il faut se respecter et c'est pour cela que l'information sur un aspect ludique au niveau de la maternelle peut faire acquérir les premiers réflexes qui vont après, comme l'a présenté Monsieur Gustin, en graduel pour aller vers le permis. Ce matin, on parlait de la

répression qui était un élément assez fort pour calmer, mais je pense que les gendarmes ayant plutôt une image de répression, notamment par leur habit, peuvent aussi faire de la formation à l'éducation routière. Ils formalisent une autorité qui fait que cela va être entendu sous un aspect un peu plus ludique et sympathique et peut-être mieux s'ancrer dans l'esprit des jeunes. On est donc toujours partenaire avec La Prévention Routière.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup pour toutes ces précisions. Monsieur Rémy Heitz un petit mot sur ce sujet ?

Rémy Heitz :

Simplement vous dire que j'ai pris bonne note des propositions qui avaient été formulées par La Prévention Routière et je ne doute pas que le représentant de Monsieur de Robien, Dominique Lebrun, en ait fait autant. Je relève quand même deux points forts. Tout d'abord la question de la formation des formateurs. On est vraiment face à une difficulté très importante et je retiens les offres de service de La Prévention Routière, je sais qu'il y a déjà eu des initiatives intéressantes, mais il faut peut-être maintenant les généraliser. Et puis simplement dire qu'il faut penser aussi aux jeunes qui ne relèvent pas de l'Education Nationale et il y en a beaucoup dans notre pays et dans notre population à risque sur la route. Il y a beaucoup de jeunes qui relèvent d'autres structures ou qui quittent très tôt l'Education Nationale et il faut que nos efforts éducatifs puissent dépasser les cadres de l'Education Nationale.

Bruce Toussaint :

On va conclure cette table ronde en écoutant Monsieur Taddéi, acteur de terrain et professeur. Racontez-nous ce que vous faites ?

Claude Taddéi :

Bonjour, Claude Taddéi, professeur de technologie au collège Pablo Neruda à Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis. Paradoxalement j'enseigne depuis 27 ans, je fais donc encore partie de la catégorie des gens qui vont travailler encore une bonne dizaine d'années et je m'intéresse aussi à tous les problèmes de sécurité routière. Depuis quelques années, je m'en suis fait un porte-drapeau dans ma pratique de tous les jours avec les élèves que j'ai face à moi.

Deux points assez positifs par rapport à la présentation de toute à l'heure : c'est que je pense faire partie des professeurs optimistes qui y croient, et deuxième point : comme le disait Monsieur Gustin, il va falloir sûrement surabonder dans l'expérimentation, et dans les propositions qui seront faites au corps enseignant à la fois peut-être en proposant une heure d'enseignement comme vous l'avez cité, même si cela me paraît difficile au jour d'aujourd'hui d'envisager la chose ; et peut-être plus comme je le préconise, en enfonçant un petit peu plus l'idée de favoriser l'émergence de la sécurité routière auprès des enseignants dans leur pratique de tous les jours.

Mon expérience personnelle : tout a débuté lorsque j'ai passé le concours (le CAPET). Comme ma discipline, la technologie, se prête à la réalisation d'objets technologiques qui doivent avoir une certaine existence sociale, économique, industrielle, on m'avait demandé lors du passage du concours de trouver un objet innovant. L'objet n'était pas très bien fini, mais c'était un brassard pour piéton, ce qui fait qu'à l'époque, j'avais déjà pressenti que le sujet pouvait être intéressant. Chemin faisant, j'ai continué à prodiguer mon enseignement,

je suis devenu aussi formateur académique pour la technologie et les nouvelles technologies. Aujourd'hui, dans un collège qui est ZEP (Zone d'Education Prioritaire) face à des élèves en grande difficulté et issus d'un milieu social extrêmement défavorisé, j'ai réussi à convaincre les collègues de ma discipline à mettre en place une éducation liée à l'usage des nouvelles technologies où l'ensemble de mes élèves en 5^{ème} et en 3^{ème} utilisent l'outil informatique, des produits multimédias qui existent. Depuis des années, nous utilisons le CD Rom 1,2,3 Cyclo de la MAIF, les élèves ont libre accès à Internet et peuvent aller naviguer sur des sites et là je me réfère au site d'Eduscol. Cela me permet d'avoir une double entrée : la première c'est l'entrée qui valide un certain nombre de compétences qui sont liées au TIC (technologies de l'information et de la communication) et il me paraît très positif de leur demander de travailler et de réfléchir à tout ce qui touche à la sécurité routière. Cela leur permet aussi de se préparer à leurs futures épreuves que sont l'ASSR 1 et 2. Même pour les élèves de SEPA (section d'enseignement général professionnel et d'apprentissage) qui sont encore plus en difficulté que les élèves de classes générales, c'est un point de levier assez fort qui me permet de dire aujourd'hui qu'on les sent très motivés.

Pour conclure, je me référerai aux nouveaux textes qui sortent. Régulièrement, l'Education Nationale reformule pour l'ensemble de toute la collectivité enseignante et par discipline les thèmes et les prérogatives liées aux enseignements. Par exemple, depuis l'année dernière, les textes de 6^{ème} ont complètement changés, du moins pour ma discipline, et le thème général, c'est les transports. C'est dommage que ce thème n'ait pas été reporté sur le niveau de 5^{ème} parce que là on aurait eu concordance de toute l'idéologie associée à la sécurité routière. A ce titre, cette année, à la fois avec mes élèves de 6^{ème} sur le terrain, mais aussi en tant que formateur au niveau des formations que je vais pouvoir mener et des différents stages que je vais pouvoir animer, il me paraît indissociable de pouvoir apporter un discours proche et encore plus valorisant sur les éléments de sécurité routière en fonction des thèmes et sujets qui sont pris. Un exemple : je travaille actuellement sur une maquette de freins de vélo pour la partie « étude et fonctionnement d'un système » lié à un objet lié au transport, le vélo étant l'objet. Il me paraît dommage de ne pas y apporter ma contribution liée à la sécurité routière par rapport à des élèves de 6^{ème}, ce qui me fait dire que la porte est ouverte et il y a bon nombre de possibilités.

Enfin, le fascicule délivré à l'ensemble de toute la collectivité, qui émane de l'Education Nationale en liaison avec le Ministère des Transports, dans lequel on trouve bon nombre d'expérimentations liées à des pratiques pédagogiques, est un livret qui n'est pas assez utilisé à mon sens. Il suffirait de donner quelques exemples pour démocratiser un peu l'ensemble des usages et permettre aux enseignants qui sont peut-être réticents ou qui sont en position de refus, d'ouvrir certaines portes et de déverrouiller certains blocages.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup pour votre témoignage, on a bien senti que vous étiez passionné et que vous étiez très impliqué. Merci à tous nos intervenants, merci d'avoir été avec nous aujourd'hui, on passe à la dernière table ronde de cette journée : quel rôle pour les médias ? On se retrouve juste après ce micro-trottoir.

Micro-trottoir