VULNERABILITE DE L'ENFANT ET USAGE DE LA ROUTE

Salhi-Bencherif Hanifa [1] Salhi Boutheina [2]

Maitre de Conférences –A-, Université Batna 1, Algérie, SALHI.HANIFA@yahoo.fr
Maitre Assistante –A-, Université Constantine 3, Algérie, salhi.thina@yahoo.fr

RESUME

La route avec tous les dangers qu'elle présente actuellement pour l'adulte, consiste pour l'enfant un lieu de liberté, de jeu et de rencontre avec l'Autre. De ce fait il cherche toujours à se l'approprier selon ses normes propres et à en faire usage de satisfaction et réjouissance. Cette réjouissance qui s'affiche dans le rapport de l'enfant à son environnement urbain n'est nullement une simple satisfaction personnelle mais c'est une forme d'apprentissage de l'espace qui ramène à une construction graduelle de l'identité de l'enfant prise entre les deux pôles de dépendance et d'autonomie , de proximité et de mise à distance.

Une ambivalence qui s'affiche amplement dans le rapport de l'enfant avec son milieu mais qui prononce souvent une tendance vers la participation à la vie de tous les citoyens et une présence assez forte au centre de la vie urbaine , au milieu de la circulation ,des commerces, de l'agitation de la ville…..Ainsi on l'expose à tout genre de danger occasionné par un flux important surtout des véhicules, d'où l'importance de préparer cet enfant à vivre en ville mais en sécurité tout en lui offrant une chance d'être heureux et émancipé.

La présente recherche s'est donné pour but l'établissement d'un constat sur la réalité de la « conscience routière » chez l'enfant. Cette conscience se définit comme un éveil sensoriel-cognitif qui consiste à reconnaitre toutes les facettes de la circulation (route, automobiles, code, panneaux…) et son rôle de régler le trafic dans la ville et pouvoir se comporter dans cet environnement d'une façon saine et adéquate. Nos questionnements se sont orientés vers l'étude de l'impact de trois variables à savoir : le genre, le niveau scolaire et enfin le milieu (urbain – rural) sur cette conscience.

MOTS-CLEFS : enfant, éducation routière, comportement-piéton, conscience routière, ville, mobilier urbain.

الملخص:

يعتبر الطريق المجال العام الذي أصبح في الوقت الراهن يشكلّ خطرا على الراشد، لكنه بالنسبة للطفل يعتبر فضاء للحرية، للعب والالتقاء بالآخر. من هنا تظهر حاجة الطفل الدائمة لامتلاكه حسب معاييره الخاصة واستعماله للاستمتاع واللهو. هذا الاستمتاع الذي يتجسّد في علاقة الطفل بمحيطه العمراني ليس مجرد إشباع شخصي ولكنه شكل من أشكال "تعلم الفضاء" الذي يؤدي إلى التكوين التدريجي للهوية عند الطفل التي تتجاذب بين قطبين متناقضين: التبعية والاستقلالية، التقارب والتباعد.

هذا التجاذب يظهر جليّا في علاقة الطفل بالمحيط ولكنه يكشف عن ميل نحو المشاركة في حياة كل الأفراد والمواطنين والحضور الفاعل في مركز الحياة الحضرية، في قلب الحركة المرورية الحركة التجارية، الحركية العامة للمدينة... من هذا الباب يتعرض الطفل لكل أنواع الخطر المرتبط بحركة المركبات خاصة، الأمر الذي يستوجب تحضير الطفل للعيش في المدينة بكل أمان مع منحه الفرصة ليكون سعيدا وحرا.

استهدف البحث الحالي معاينة واقع "الوعي المروري" عند الأطفال، هذا الوعي الذي يعرّف كيقظة حسية معرفية تتمثل في التعرف على كل أوجه الحركة المرورية (الطريق، المركبات، قانون المرور، الأعمدة....) ودورها في تنظيم الحركة في المدينة والتوصل إلى تبني سلوكيات سليمة ومتوافقة في التعامل مع هذا المحيط. حيث اتجهت تساؤلاتنا نحو دراسة تأثير المتغيرات الثلاث المتمثلة في: النوع، المستوى الدراسي والمنطقة (حضرية أو ريفية) على هذا الوعي المروري.

1- INTRODUCTION :

La ville s'appréhende souvent comme espace de dynamisme, de rencontres, de partage et de pratiques ordinaires. Elle incite les individus à apprendre, produire, consommer, s'attacher, se déplacer, se divertir…. elle est alors vécue, découverte et décrite comme matière à sensations. Elle engendre l'interaction de l'individu dans toute sa totalité (corporelle, sensorielle, cognitive, sociale et même anthropologique) avec les données environnementales matérielles et humaines. En effet la ville en tant qu'expérience humaine est d'abord une expérience corporelle. Elle engage les personnes dans un travail d'exploration, qui requiert l'actualisation de compétences surtout perceptives.

Les trajets effectués par les usagers des routes en villes n'obéissent pas seulement à une logique de la représentation mentale de l'image de la cité, mais font appel aux modes de socialisation (au partage de l'espace urbain et au risque routier surtout chez les enfants et jeunes adultes) et d'implication de ces usagers aux modalités d'aménagement de ces villes. Les approches modernes de l'urbanisme et de l'aménagement considèrent l'environnement (et en particulier la ville) comme objet construit et non pas comme objet absolu.

« Si la moitié de la population mondiale habite désormais le milieu urbain, l'UNICEF nous rappelle qu'un citadin sur trois est un enfant, ce qui représente environ un milliard de personnes…. S'intéresser à la relation entre l'enfant et la ville, c'est donc se pencher sur un phénomène dont l'importance est de plus en plus reconnue : on y voit des opportunités pour mieux comprendre les villes et les sociétés qui les habitent, mais aussi pour aménager des milieux de vie plus adéquats permettant aux enfants d'y grandir et à leur famille de s'y épanouir. » (Marie-Soleil Cloutier, 2010).

Image (1) Quartier populaire à Alger

L'enfant conçoit la ville avec tous ses composants comme un espace de jeu et plaisir.

Vue ces données il faut préciser que l'enfant dans la rue n'est pas un adulte en miniature. Il n'a pas les mêmes capacités de perception et de cognition, il n'a pas l'expérience de l'adulte pour appréhender et comprendre la situation routière. Au-delà du simple conseil « fais

attention », l'enfant doit être sensibilisé, préparé à affronter les dangers de cet environnement. Il doit également bénéficier d'une éducation qui va développer son sens de l'initiative et de l'autonomie : l'apprentissage du risque routier doit favoriser sa formation de citoyen et le préparer à devenir un usager de la route prudent, responsable et respectueux des autres. Une telle optique s'inscrit dans des conditions fort lamentables de la sécurité routière en Algérie !
Les études qui traitent le rapport qu'entretient le conducteur avec la loi et le social au sein de l'espace routier sont nombreuses et leurs résultats ont largement alimenté la réflexion sur la formation du conducteur ; mais les recherches qui traitent de ce rapport au social et à la loi chez l'enfant: transgression, prise de risque, appropriation de la route sont rares, encore plus très peu de travaux se sont interrogés quant à l'effet du lieu de vie – urbain ou rural – sur l'apprentissage de la mobilité piétonne :Ward(1978); Valentine (1997); Christie, Dale et Lowe(2002); Pfeffer(2005), (Granié,2010). Notre objectif primordial c'est faire un état de lieu de la question en Algérie –du moins dans la wilaya de Batna-, définir les variables(âge, genre, niveau scolaire, milieu de vie) qui peuvent influencer la conscience de l'enfant et son éveil à adopter une attitude réfléchie dans la rue et saisir son désarroi face à un environnement urbain qui ne lui offre pas le nécessaire pour sa sécurité .

-Image (2) -

Devant le manque de législation, et l'irrespect des droits de l'enfant, celui-ci est en train de chercher sa place dans la ville !

2-L'ENFANT ET L'ESPACE:

En général nos corps qui occupent un « espace » dans l'espace s'orientent et se coordonnent selon une image mentale qui organise à son tour cet espace. Quand on tend à s'approprier les lieux qui nous entourent on se réfère à nos points d'attachement qui sont souvent pris comme « …un volume à répartir »
La conception de l'espace induit généralement des comportements différenciés, tantôt il est perçu d'une manière subjective basée sur la centralité « …. Celui de l'évidence sensible, de la perception immédiate… », d'où les notions de l'ici et maintenant, le proche et le lointain, l'espace vécu …… et tantôt il est pris pour un monde extérieur étrange et menaçant.

Faire intégrer l'expérience personnelle dans le registre des événements environnementaux qui vont constituer par la suite une expérience, voire des expériences permettant à l'enfant d'évoluer et de construire sa vision sur soi, son corps et sur le monde extérieur. « Le modèle de P. D. Zolazo et J. A. Sommerville met l'accent sur le fait que l'enfant doit élaborer une capacité de relier les événements personnels avec ceux du monde extérieur. Il distingue 5 étapes : a) 0-1 an ; b) 1-1,5 an ; c) 1,5-3 ans ; d) 3-4 ans ; e) plus de 4 ans. Ce n'est qu'à 4 ans que l'enfant peut avoir acquis non seulement un soi inscrit entre passé et futur, mais avoir aussi la capacité de se décentrer, en tenant compte de son histoire personnelle et de celle du monde extérieur. À partir de 4 ans, les enfants ont une compréhension causale de la stabilité du soi. Le développement de la mémoire épisodique se produit plus tard que la mémoire sémantique, entre 7 et 13 ans ».(Alain BERTHOZ,2010)

Et comme la mobilité fait partie intégrante de l'expérience de l'enfant, il faut même oser la considérer comme expérience capitale du moment qu'elle lui permet de découvrir ses propres limites en se positionnant dans un espace. Se diriger et s'orienter dans un environnement est l'une des activités cognitives les plus complexes qu'un Etre humain (et même quelques animaux) peuvent réaliser et mener à bien.
Pour s'orienter et se situer « topographiquement » l'homme est appelé à faire usage de plusieurs fonctions cognitives les unes aussi complexes que les autres : la mémoire, l'attention, la perception et l'aptitude à prendre des décisions pour sélectionner et utiliser les informations pertinentes, tellement le monde qui nous entoure est extrêmement riche en informations utiles (et inutiles) pour se diriger. Nos approches de l'environnement topologique sont variées et différenciées selon le genre, l'âge, la nature de l'environnement et le motif du déplacement. De ce fait on peut dire qu'il y a plusieurs stratégies que nous pouvons utiliser pour nous orienter. « Certains d'entre nous préfèrent observer des points de repères environnementaux comme des boutiques ou des bâtiments et en retirer des informations pour se diriger (ex. tourner à gauche à la banque, tourner à droite au cinéma, etc.). D'autres se fient aux distances et/ou à une série de déplacements moteurs en suivant un chemin précis sans nécessairement tenir compte des points de repères qu'ils croisent (ex. tout droit, à tourner à gauche, de nouveau à gauche, tourner à droite, etc.) ». En tout cas de figure l'enfant est bien prédisposé pour se déplacer en sécurité dans la rue …sauf qu'il restera toujours vulnérable vue sa capacité limitée de prédire les comportements des autres usagers et de lire les données environnementales d'une façon correcte. Un portrait assez caractéristique se dresse d'un enfant piéton dans la rue:

- Il est impulsif et traverse la route d'une manière imprévisible, peut même suivre un ami, un animal ou un jouet sans se prendre en considération ce qui l'entoure.
- Peut se comporter d'une façon inattendue, tellement sa perception encore fugitive.
- Sa morphologie rend son champ visuel restreint.
- Ne peut estimer la vitesse des objets qui bougent autour de lui.
- Une latéralité encore trébuchante en soi et dont la maitrise dépend de la relativité par rapport aux objets et à l'environnement.
- Un manque assez explicite dans la coordination sensori-motrice.

3-PROBLEMATIQUE :

La plupart des études et recherches de terrain s'est demandé de quels moyens dispose un enfant pour intégrer des normes et des valeurs, pour acquérir des compétences et des comportements lui permettant de gérer la situation routière ? Le traitement cognitif et psychosocial des données routières va-t-il l'aider à reproduire, transformer, reconstruire en tant que futur adolescent et futur adulte, à partir de ce qu'il a observé, décodé, construit de ce social en tant qu'enfant ?

Les enfants piétons sont victimes de nombreux et tragiques accidents de la circulation parce qu'ils sont confrontés trop souvent à des situations qui dépassent leurs compétences d'une part et l'indisponibilité du mobilier urbain d'autre part. Entre 5 et 12 ans, le risque pour un enfant piéton d'être blessé ou tué suite à un choc avec un véhicule est très important ; aux Etats-Unis, on dénombre, pour cette tranche d'âge et pour ce type d'accident, 50 000 enfants blessés et 1 800 enfants tués. Au Canada, 37% des accidents de piétons concernent des enfants de moins de 14 ans alors que cette tranche d'âge représente 17% de la population. En France, les enfants de moins de 14 ans représentent 10% des piétons tués et près d'un quart des piétons gravement blessés dans un accident (Smiley, 1998).

Le caractère impulsif de l'enfant quand il traverse la route, son comportement hâtif quand il emprunte la rue, son irruption soudaine sur la chaussée sont souvent identifiés comme facteurs de risque complémentaires chez les plus jeunes. Des études en Occident indiquent deux pics de morbidité accidentelle piétonne chez l'enfant : à 7 ans et à 11-12 ans : le premier pic à sept ans s'explique par le niveau de développement biologique de l'enfant qui ne lui permettrait pas de s'adapter de façon adéquate à la circulation. Le deuxième pic révèle que le niveau général de développement psychologique ne suffit pas à l'adaptation du comportement à la situation routière(Granié,2010).

D'autres études montrent également que le taux d'implication des enfants est plus important à 5/6 ans (alors qu'ils fréquentent moins la rue que ceux plus âgés) puis il décroît pour être deux fois moins élevé à 9 ans et se stabilise à partir de 11 ans(Granié,2010). Même cette stabilisation n'est pas synonyme de disparition du fléau mais ce n'est qu'un indice positif pour que les choses soient prises à temps là où il faut profiter de la maitrise des différentes tâches pour accomplir un comportement routier correct. Ces taches se développent avec l'âge et plus on est capable de les effectuer, plus on fréquente le milieu routier et plus on tire des bénéfices de l'expérience acquise par la répétition des traversées de rues. En réalité on observe que la mobilité autonome des enfants peut parfois être sacrifiée au profit de leur sécurité.

-Image (3) -

Des enfants jouant dans la rue en Algérie (à gauche), en Europe (à droite)

L'enfant peut être complètement absorbé par ses jeux et oublie les risques auxquels il fait face dans la rue.

Les facteurs essentiels responsables de la sur-implication des enfants dans les accidents peuvent être classés en 3catégories : compétences personnelles, effet de l'entourage et modes de sensibilisation .Une recherche menée en Australie (2010) tentait d'évaluer les capacités des enfants (entre 6 / 10 ans) à estimer le temps qu'il leurs faut pour traverser la route. Les résultats obtenus ont montré que l'enfant de 6ans est 12fois plus exposé aux problèmes de traversée que l'enfant de 10 ans. Les enfants dans l'ensemble s'appuyaient dans leur évaluation sur la distance qui les sépare du véhicule et non sur sa vitesse ce qui les induisait souvent en erreur. Même si l'enfant regarde dans tous les sens il peut ne pas voir le véhicule qui n'est pas dans son champ de vision sachant que ce dernier représente 1/3 de celui de l'adulte.

Le projet de l'INERTS en France a mis en évidence le rapport entre développement social et sécurité routière par la compréhension des facteurs qui participent à la construction de la perception et de l'appropriation de l'espace routier chez les enfants. Les résultats obtenus avec les interprétations qui s'y attachent pointent les interactions entre le système de valeurs de l'enfant et ses représentations et le contexte dans lequel il se trouve (la famille, l'école, les amis). Les enfants autour de 11 ans développent des niveaux de conscience extrêmement variables de la situation au cours du déplacement à pied, par contre les enfants 12 et 14 ans disent avoir une plus grande disposition à la prise de risque. Cette dernière semble chez les garçons davantage liée que celle des filles à l'impulsivité et à la pression des pairs plutôt qu'à la recherche de sensations intenses. Les critères de jugements moraux à l'égard des délits routiers ne différencient pas significativement les enfants des adultes. La conformité à la règle légale augmente avec l'âge au cours de la scolarité primaire, quels que soient le sexe et l'enjeu donné à l'action(Rapport INERTS ,2005-2009).En pratique les études ont montré que si l'aménagement urbain est déterminant dans les habitudes de déplacement des enfants, le contrôle des parents et leur influence comme modèles le sont tout autant. Par ailleurs, cette recherche confirme la complexité du système d'acteurs qui façonne la mobilité des enfants, un système dans lequel les écoles, à travers leur distribution territoriale, jouent un rôle de plus en plus important *(*Marie-Soleil Cloutier et Juan Torres, 2010)

L'étude **USAID**(Office américain du développement international) effectuée en Jordanie(2010) en collaboration avec l'Université jordanienne avait pour objectif de déterminer le niveau d'acquisition des enfants (entre 4 et 7 ans) des notions de la sécurité routière. Les résultats ont démontré un bon niveau d'acquisition mais qui exige un renforcement pratique de ces notions acquises. Le manque de campagne de sensibilisation destinée aux enfants est tenu responsable du taux élevé des accidents des enfants d'après les parents. Notons par ailleurs le manque d'interactivité entre l'environnement et l'enfant surtout dans les villes algériennes où la notion de conception de l'entourage destinée aux catégories vulnérables de population manque beaucoup.

Les enfants de moins de 14 ans étant surreprésentés dans les accidents de piétons, incitent de par leurs comportements à se demander sur l'état de leur conscience routière ? L'influence des variables telles que : le niveau scolaire, le genre, l'environnement (urbain ou rural) sur la

constitution de cette conscience ?Et les difficultés que rencontrent ces enfants lors de leurs présences en ville comme espace public ?

4-DONNEES PRATIQUES :

La « conscience routière » est un état mental permettant un jugement logique et une capacité de perception sensorielle du rapport entre le soi et l'environnement naturel » (El Kendi, 2006).

En intervenant auprès de l'enfant pour instaurer une conscience routière efficace il faut que ça soit instantanément et en permanence, et que les règles doivent devenir des comportements spontanés, des conditionnements, voire des réflexes .Le jeune enfant doit, le plus tôt possible, être rendu conscient :

-que la circulation présente des dangers;
-qu'il doit se protéger
-qu'il doit rester prudent et vigilant
-que le respect des règles assure cette protection.
a) développer la maîtrise de soi;
b) favoriser la compréhension des symboles accessibles à l'enfant;
c) initier aux règles essentielles du code de la route :
-marcher sur le trottoir, sur l'accotement;
-marcher sur le côté gauche des voies sans trottoir ni accotement;
-s'arrêter à chaque carrefour;
-utiliser les passages pour piéton;
-s'arrêter avant de traverser, regarder à gauche puis à droite avant de s'engager et rester en alerte
pendant la traversée;
-ne jamais jouer sur la voie publique, ...

En d'autres termes il doit comprendre que la rue est un espace autre que la classe, la cour ou le jardin public. Son comportement est appelé à se soustraire aux règles de la circulation en vue de se protéger et même de protéger tous les autres usagers qui partagent avec lui cet espace commun.

De ce fait la conscience routière émane de l'exigence à modifier ses comportements et ses conceptions erronées de la circulation par conviction et non par contrainte ou crainte de sanction, en usant de ses capacités mentales et sensorielles. Cette conviction se justifie par le mobile réglementaire, environnemental, sécuritaire social, hygiénique et décisionnel. A ce niveau on se demandait entre le risque et la règle, entre l'envie de s'épanouir et découvrir comment l'enfant construit sa perception de l'espace routier? Autrement dit on cherche à saisir les interactions entre le système de valeurs de l'enfant et ses représentations et le contexte dans lequel il se trouve ; sachant que l'enfant dans l'espace ouvert tend à l'acquérir en s'étalant par son corps dans le vide qui se prête à lui, autrement dit par la fonction du jeu et de dépense physique l'enfant existe dans l'environnement matériel qui l'entoure.

Afin de trouver des réponses à nos questionnements, on a privilégié le discours de l'enfant sur ses propres conceptions, comportements, attitudes, représentations, compétences, son rapport au monde social en relation avec la sécurité routière.

La ville de Batna, étant parmi les villes les plus importantes en Algérie est devenue aujourd'hui une métropole moderne dotée des infrastructures socio-économiques de base essentielles qui répondent de manière progressive aux préoccupations de sa population, avec des perspectives d'avenir vers une promotion aux normes de la vie moderne qu'elle se propose et espère atteindre. Elle constitue un carrefour routier et ferroviaire important du Nord-Est algérien et connait un trafic important durant toute l'année, ce qui l'expose quotidiennement à des risques sérieux concernant la sécurité routière. D'ailleurs elle est classée parmi les wilayas les plus touchées par ce fléau.

Notre approche de terrain s'est basée sur ces fondements théoriques et a pris pour point de départ une pré-enquête ayant pour outil un formulaire d'enquête composé de 5 questions ouvertes destinées à une trentaine d'enfants entre 9/12ans :

-Tableau (1) indiquant les résultats de la pré-enquête

Questions posées	Réponses recueillies	Commentaires
-Que signifie pour toi le mot « loi» ?	Application, Engagement, Respect, Exigence….	Concept clair et bien assimilé.
-Que sais-tu du « code de la route » ?	Signes lumineux, Indicateurs d'orientation, consignes destinées aux conducteurs pour organiser la circulation, code destinée aux conducteurs et piétons pour préserver la vie de tous…	Connaissance assez solide vu: la conscience des moyens (indicateurs), l'objectif (sécurité et organisation) au profit de tous les usagers de la route.
-Qui te l'a enseigné ?	L'école, Le père, La famille, La mère, Le policier, les médias	L'école a devancé la famille, et au sein de la famille c'est toujours le père qui assure le lien de l'enfant avec la loi et le monde extérieur.
-Est-ce que tu respectes le code de la route et pourquoi ?	Oui 100%,pour éviter les accidents, les sanctions et l'anarchie.	Réponses idéalisées vu le contexte de l'application de la pré-enquête (école).Les motifs de conformité ne reflètent pas un raisonnement d'ordre sociétal ou civilisationnel.
-A ton avis ce code est applicable dans les forêts et montagnes ?pourquoi ?	65%oui, 35%non ; motifs : éviter les incendies, les glissades et les chutes et les accidents dûs aux routes cahoteuses.	La diversité des environnements avec la spécificité de chaque milieu exigeant un code spécial est une conception floue dans les esprits des enfants.

Le questionnaire final conçu pour cette recherche abordait 3 volets essentiels : connaissances (concernant le code), compétences (perception du site de traversée, analyse de la situation de traversée, estimation de distances entre véhicules et prédiction du comportement du conducteur) et les valeurs (assimilation du code en tant que valeurs éthiques).L'échantillon comptait 100 enfants dont les variables descriptives sont présentées comme suit :

3-1- **Répartition de l'échantillon selon le sexe et le niveau scolaire:**

-Tableau (2) répartition selon le sexe et le niveau scolaire-

Sexe / Niveau Scolaire	Masculin	Féminin	Total
3éme A. Primaire	12	16	28
4éme À. Primaire	20	18	38
5éme A. Primaire	21	13	34
Total	53	47	100

4 -2- Répartition de l'échantillon selon le milieu et le niveau scolaire :

-Tableau (3) répartition selon le milieu et le niveau scolaire-

Milieu / Niveau Scolaire	Urbain	Rural	Total
3éme A. Primaire	17	11	28
4éme A. Primaire	15	23	38
5éme A. Primaire	24	10	34
Total	56	44	100

4 – RESULTATS ET DISCUSSION:

4-1-HYPOTHESE N° 1**:** supposait l'existence de différences statistiquement significatives entre les deux sexes en ce qui concerne le degré de conscience routière.

-Tableau (4) indiquant la valeur de T entre les moyennes des degrés de conscience des deux sexes-

Garçons		Filles		Indice d'homogénéité	Valeur « T »	Degré de signification
Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type			
77.9	5.28	78.3	4.47	1.39	0.10	Non significative

D'après les résultats ci-dessus il n'y a pas de différence statistiquement significative entre les filles et les garçons dans leur degré de conscience routière. Malgré la tendance générale des recherches qui indiquent une plus forte prise de risque masculine et une plus grande

conformité féminine la présente recherche n'a pas détecté cette différence vu que les deux sexes s'emmêlent de la même façon au trafic routier et reçoivent les mêmes directives sur leur sécurité. D'ailleurs la plupart des différences entre sexes concernant un bon nombre de comportement et attitudes avouent que ces différences ne sont pas innées mais acquises. Notre étude s'est contentée du questionnaire comme outil ce qui a peut-être incité les enfants à répondre d'une façon «correcte», l'utilisation des grilles d'observation sur terrain avec des outils d'enregistrement peuvent révéler des résultats différents. On peut citer Tchirine Mekideche(1996) qui parle de l'usage de la « Zanka »(comme espace commun de jeux enfantins) par les enfants et présente ses remarques qu'à l'époque « Les filles, elles, se comportent différemment (des garçons), assumant un rôle d'animation de jeu ou d'initiation au jeu, de régulation de conflits. Les jeux sont à peu près identiques à ceux des garçons. Il faut toutefois y ajouter les comptines, les chants et danses, les jeux de poupées et les bavardages. »(Tchirine Mekideche ,1996), on peut penser que les choses ont peut-être changé et les différences entre filles et garçons tendent à diminuer.

-Image (4) –
Un espace de jeu dans un quartier d'Alger

On voit bien que les filles s'adonnent actuellement au même type de jeux que les garçons: le nouveau mode d'habitat (cités avec quelques espaces de jeu) ont contribué à unifier les types de comportements chez les enfants.

4-2-HYPOTHESE N° 2 **:** supposait l'existence de différence significative dans les degrés de conscience selon la variable du niveau scolaire (3éme, 4éme et 5éme année primaire), les résultats obtenus sont représentés dans le tableau ci-dessous :

-Tableau (5) indiquant la valeur de F entre les moyennes des degrés de conscience selon le niveau scolaire-

	Total variances	Moyenne	F calculée	F indexée	Niveau de signif.
Variance entre catég.	SSB =545,65	MSB=272,82	10,2	0,05=3,09	Significatif à 0.01
Variance au sein des catégories	SSW=2597,1	MSW=26 ,77		0,01=4,82	

Les résultats affichés dans ce tableau démontrent des différences significatives entre les 3 catégories.

-Tableau (6) indiquant le classement des 3 niveaux-

3éme année		4éme année		5éme année		Tendance de Variance
Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	
75,07	5.89	77.18	5.77	80.88	3.60	En faveur des 5émeAnnée

Les différences indiquées dans le tableau (5) sont en faveur des sujets de 5éme année puis ceux de 4éme et enfin ceux de 3éme comme l'indique le tableau (6).Ceci indique le développement proportionnel entre le niveau scolaire et le niveau de conscience routière ce qui propulse l'idée de l'implication de l'école dans l'établissement d'une éducation routière systématisée. L'effet positif du niveau scolaire peut aussi être expliqué par l'effet de la maturation avec un développement assez important entre 9 et 12 ans qu'il soit perceptif (auditif et visuel) ou cognitif(estimation de vitesse, mobilité des véhicules, analyse de situation…) ou psychosocial (assimilation du code, adhésion aux règles générales, conscience de l'importance de l'intégrité personnelle et d'autrui…).

Il faut noter également l'effet de « l'autonomie » qu'acquiert un enfant de 11/12 ans qui passe au CEM par rapport à un enfant de 9 ans, ça augmente le risque mais ça enrichit l'expérience de l'enfant qui cherche toujours à bien s'accommoder avec le milieu. Alors qu'avec l'état actuel de l'école on se demande avec Halima Belhandouz (2008)si celle –ci peut jouer « son rôle de socialisation notamment en contexte urbain où la mal vie en termes de logement, d'emploi, de loisirs, de pertes de repères culturels est nettement plus manifeste que dans les campagnes. »(Halima Belhandouz, 2008, p137)

4 -3-HYPOTHESE N° 3 **:** supposait l'existence de différence entre les enfants habitant dans un milieu urbain et ceux vivant dans un milieu rural. Les résultats sont présentés comme suit :

-Tableau (7) indiquant les différences entre milieu urbain et rural-

Milieu urbain		Milieu rural		Indice d'homogénéité	Niveau de signif.	**T** calculée	Niveau de signif.
Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type				
78.23	6.18	77.36	4.87	1.60	insignifiant	0.76	Insignifiant

D'après les résultats affichés dans le tableau, il n'y a pas de différence significative entre les sujets émanant d'un milieu urbain et ceux émanant d'un milieu rural. Ceci peut être expliqué par l'effet de l'école, étant donné que les élèves suivent le même cursus et donc appréhendent

les mêmes données du moins théoriques. En plus un cours national pour son caractère sommaire ne va pas prendre en compte la diversité des séquences urbaines de nos villes voire de l'ensemble du territoire algérien.

Faire une lecture nuancée des deux contextes urbain et rural (surtout en Algérie) affiche des disparités dans le parcours et les séquences, exigeant –normalement- des réactions différentes entre les deux contextes, ceci appelle à « une adaptation contextuelle » des cours sur cette thématique.

En outre l'ouverture de la famille algérienne qu'elle soit rurale ou citadine sur les mass-médias et les tics favorise l'instauration d'un système de conscience similaire entre les deux milieux.

5 –CONCLUSION :

Les faits qui se dégagent du rapport de l'individu avec la ville font ressortir que les citoyens ont des besoins et des demandes qui ne sont pas toujours compatibles avec la situation actuelle des villes en Algérie et peuvent ne pas être pris en considération par les décideurs qui doivent être à l'écoute de ces demandes et surtout à certaines exigences liées aux caractéristiques de ces citoyens…malgré la complexité de ce processus d'aménagent des zones urbaines.

La ville algérienne – à l'instar de toute ville ailleurs- étant un produit de développement historique, géographique et des spécificités géomorphologiques, présente des parcours changeants et par conséquent des séquences urbaines (Philippe Panerai, 2009) diversifiées ce qui engendre des difficultés d'interprétation par les usagers et surtout par l'enfant.

Image (5)

Quand les messages de signalisation ne sont pas « rationnels », la confusion peut faire beaucoup de dégâts

Pour le volet légal la ville dans sa construction doit obéir aux lois nommées « servitudes urbaines » qui constituent des normes de protection soit dans la forme et structure ou dans l'usage. Pour la sécurité routière l'enfant dans la ville connait une non-reconnaissance de ses capacités limitées. Certes les voies primaires bénéficient d'une marge de servitude (selon l'article 10 du décret exécutif No 91- 175 du 28 / 5 /1993 - JO), mais cette précaution perd

toutes ses fonctions à l'intérieur du périmètre urbanisé, pour céder sa place aux panneaux de signalisation et code de la route comme seul moyen de sécurité routière.…et encore les zones périurbaines ,voire rurales, connaissent un déficit dans l'installation de ce mobilier urbain.A ce niveau il faut signaler notamment l'ambiguïté de la lecture des différents espaces dans la ville (espace piéton, espace jeu, espace de circulation….) ce qui incite leur exploitation informelle et rend ces panneaux dépourvus de tout sens.

Par ailleurs le processus d'apprentissage du comportement routier adéquat est une question pédagogique du premier ordre qui implique toute institution responsable de la socialisation des individus. Il instaure une philosophie de citoyenneté dans l'inconscient collectif et fait régner un partage dénoué de l'espace public qui reflète le niveau du civisme qu'atteint le citoyen. Se comporter d'une façon saine, faire le choix du bon geste ne s'acquiert pas en âge adulte après des séances et séquences de sensibilisation, c'est un réflexe instantané qui répond à un stimulus inattendu et qui peut réagir à tout moment (conducteur qui perd le contrôle de son véhicule, véhicule qui dérape…..). De ce fait ancrer dans les esprits les principes d'une bonne conduite en route exige l'instauration de tout un système de valeurs que les individus assimilent et adoptent comme « principe de vie » auquel nul ne peut se soustraire. De ce fait il faut signaler avec pertinence le rapport de l'enfant, ce piéton désemparé, à l'adulte qui se traduit par l'imitation des comportements et l'identification au modelé. Son comportement (celui de l'adulte) en situation, ses recommandations sont vécus comme permettant, voire validant, la possibilité d'une infraction.

Donc la question de sécurité ne relève pas uniquement de l'aménagement du territoire ou de l'instauration des lois , mais il s'agit bien de rapports sociaux d'ordre formatif éducatif qui prépare l'enfant à devenir un partenaire social conscient et averti dans une communauté qui respecte l'altérité autant que le droit à la vie, et qui prend l'épanouissement sécurisé de ses enfants comme priorité dans la structure et l'aménagement de ses villes.

-Image (6)-

Une forêt (espace de détente) et un quartier résidentiel dans une ville algérienne

Si nos villes avec leurs espaces verts restent toujours insalubres, il faut s'attendre à ce que nos enfants nous échappent pour vivre pleinement le monde virtuel !

BIBLIOGRAPHIE :

[1] BERTHOZ Alain ,2010, « Physiologie de la perception et de l'action », L'annuaire du Collège de France [En ligne], 109 , mis en ligne le 24 juin 2010, consulté le 22 février 2016. URL : http://annuaire-cdf.revues.org/358.

[2] BELHANDOUZ Halima , « L'écolier dans la ville :faits et effets des apprentissages scolaires dans la construction des identités sociales. Quel écolier pour quelle ville », Algérie-France : Jeunesse, ville et marginalité, ouvrage collectif sous la direction de CELLIER Hervé et ROUAG-DJENIDI Abla , Chihab Editions, Algérie,2008.

[3] Cloutier Marie-Soleil et Torres Juan : « L'enfant et la ville : notes introductoires », Enfances, Familles, Générations, n° 12,2010, consulté le 22/2/2014 sur URI: http://id.erudit.org/iderudit/044389ar

[4]Contrat Quadriennal 2005-2009, A X E 1, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, consulté le 17/6/2012, sur . http://www.inrets.fr.

[5]El KENDI .A., La conscience routière, DGDPSH, Oman, 2006.

[6]GRANIE, M.A., « Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton », Enfances, Familles, Générations, Numéro 12, printemps 20, p. 88-110 , France ,2010.

[7]GRANIE,M.A.,« Développement social et sécurité routière », Rapport final sur subvention PREDIT/DSCR.,Arcueil, Inrets, 2005, consulté le 17/6/2012,
Sur http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/ma/Fichiers_mistral.pdf.

[8]MEKIDECHE Tchirine , « La "zanka" : espace d'autonomisation et de socialisation dans la ville au Maghreb », Des sociétés, des enfants. Le regard sur l'enfant dans diverses cultures, ouvrage collectif sous la direction de Clotilde Herbaut et Jean-William Wallet, éditions Licorne/L'Harmattan,1996.

[9]PANERAI Philippe ,DEPAULE Jean-Charles , DEMORGON, Analyse urbaine, Barzakh,Algérie,2009.

[10]SMILEY Alison, McGREGOR.C, «Évaluation de la compréhension par les parents des capacités des jeunes piétons »,Human Factors North,Canada,1998, consulté le 12/6/2012,sur http://www.fondation-maif.fr/pdf/.