

L'enfant et la rue

Pour un urbanisme de proximité

La route est une barrière infranchissable.



Pour un urbanisme de proximité

La «modération du trafic»¹ a trente ans et le bilan est à la fois réjouissant et décevant. D'une part, une véritable évolution est en train de se faire au niveau des mentalités, dans la mesure où presque plus personne n'ose affirmer que la route est exclusivement réservée au trafic. Il est aujourd'hui généralement admis qu'il faut rechercher une cohabitation pacifique entre les différents usagers de la route. De même, la nécessité de s'orienter vers un développement durable et, donc, de rechercher un transfert du trafic motorisé individuel vers l'écomobilité (intermodalité entre la marche, le vélo et les transports en commun), fait l'objet d'un large consensus. Mais beaucoup de choses restent au niveau du discours.

La croissance du trafic automobile est contenue, voire réduite dans des centres-villes ou même dans des villes entières, mais le trafic ne cesse de croître dans les périphéries des villes, sans parler des transports sur le plan européen et international, où les pronostics prédisent une véritable explosion du trafic motorisé individuel. Le développement urbain continue à se faire en fonction de l'automobile. La marche et le vélo ne sont toujours pas pris au sérieux en tant que mode de déplacement alors que, combinés avec les transports publics, il représentent une alternative réelle.

La «cohabitation pacifique» évoquée ci-dessus passe obligatoirement par une amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables de la route. Or, force est de constater que la modération du trafic reste ponctuelle et que la grande majorité des routes reste dangereuse pour les piétons et les cyclistes.

Ci-dessous, nous allons développer quatre thèmes prioritaires de recherche et d'action pour les années à venir; les notions d'«écomobilité» et d'«urbanisme de proximité» en sont les dénominateurs communs.

Ensemble, ils forment précisément une sorte de plaidoyer pour un «urbanisme de proximité».

● Adapter le trafic aux enfants et aux personnes âgées

Un «urbanisme de proximité» rendrait d'abord justice aux oubliés du «tout-automobile». Malgré trente ans de «modération du trafic», la ville n'est toujours pas faite pour les enfants et les personnes âgées. Dans ce domaine, la recherche portant sur les comportements et les besoins spécifiques de ces groupes a beaucoup avancé, mais les professionnels et les politiques n'en tirent pas les conséquences quant à des mesures concrètes à prendre.

● Des vitesses de circulation qui permettent la cohabitation entre les différents usagers de la route

L'abaissement des vitesses de circulation apporte de loin l'amélioration la plus importante de la sécurité des piétons et des cyclistes. Or, la question d'un nouvel abaissement des limitations des vitesses autorisées est actuellement un véritable tabou.

● Un transfert vers l'écomobilité, aussi dans les agglomérations et régions urbaines

● Rétablir l'espace public

L'espace public a été sacrifié par l'urbanisme moderne et par la primauté donnée à la circulation automobile. Nous allons montrer que son rétablissement implique que l'on réunisse ce qui a été séparé : routes et bâtiments, ingénieurs et urbanistes.

Trop d'enfants victimes de la route

Les enfants sont exposés à des risques disproportionnés. En 1994 (source: Office fédéral de la statistique), proportionnellement à la population correspondante, les piétons de 5 à 9 ans ont été 3,5 fois plus souvent victimes d'accidents que les piétons d'autres âges. Les cyclistes de 10 à 17 ans ont été 3,4 fois plus souvent

victimes que les cyclistes d'autres âges.

A noter que ces chiffres sont nettement en dessous de la réalité, car une grande partie des accidents, notamment de piétons et de cyclistes, ne sont pas annoncés à la police et ne figurent donc pas dans les statistiques.

Il est vrai que le nombre de victimes de la route, en particulier chez les piétons, diminue régulièrement. On ne peut pas en conclure que la sécurité des piétons se soit améliorée car, contrairement aux kilomètres parcourus en voiture qui ne cessent d'augmenter, le nombre des kilomètres parcourus à pied diminue constamment.

Le danger du trafic automobile freine l'épanouissement des enfants et les empêche d'acquies progressivement leur autonomie.

Les enfants sont devenus très dépendants des adultes qui les accompagnent et cette dépendance a des incidences considérables sur leur développement. Les auteurs d'une étude récente [Hüttenmoser et al., 1995] ont comparé les comportements d'enfants de cinq ans qui peuvent jouer dehors avec ceux d'enfants qui ne le peuvent pas en raison

des dangers liés au trafic². Les différences observées sont tout à la fois banales et effrayantes (voir article p. 6).

Les personnes âgées face au trafic

En 1994, onze fois plus de piétons de 70 ans et plus que de piétons d'autres âges ont été tués dans des accidents de la circulation. Les personnes âgées ont peur de traverser les routes et cela explique en partie le fait qu'elles sortent moins souvent que le reste de la population (une autre explication réside dans les mauvaises conditions d'accès aux transports publics). Or, lorsqu'une personne ne peut plus faire ses courses, rendre visite à des amis ou rencontrer des gens dans la rue, elle devient matériellement dépendante et socialement marginalisée. Certains chercheurs relèvent par ailleurs que la marche et la promenade constituent un élément clef du maintien de la santé physique et morale des personnes âgées [Münsterjohann, 1995].

Abaisser les vitesses de circulation

L'abaissement des vitesses de circulation apporte de loin l'amélioration la plus importante de la sécurité des piétons et des cyclistes. La limitation actuelle à 50 km/h est incompatible avec les objectifs énoncés ci-dessus et les accidents sont pour ainsi dire programmés. Pour réduire le nombre d'accidents d'enfants et de personnes âgées et pour leur permettre un libre accès à l'espace, diverses mesures devraient être prises.

Le 30 km/h sur la majorité des routes principales

Le danger du trafic est concentré sur les routes principales et il serait donc logi-

que d'abaisser les vitesses en priorité sur ces routes-là, mais le législateur en a décidé autrement, en réservant le 30 km/h aux rues de quartier.

Pourquoi 30 km/h? Cette vitesse-là constitue un seuil à partir duquel la gravité des conséquences d'une collision augmente de façon très prononcée, tout comme le chemin de freinage et l'énergie nécessaire à l'arrêt et au redémarrage d'une voiture. Ainsi, à 30 km/h, la plupart des collisions sont évitées parce que la voiture s'arrête à temps et, en cas d'accident, les suites sont beaucoup moins graves. A 30 km/h, la priorité des piétons pourrait enfin devenir une réalité, car l'automobiliste est beaucoup mieux disposé à s'arrêter, puisqu'il suffit d'un léger coup de frein. D'ailleurs, dans beaucoup de cas, l'arrêt total n'est pas nécessaire, parce que automobiliste et piéton peuvent communiquer, ce qui est impossible à 50 km/h.

La rue résidentielle «rénovée» pour les rues de quartier

La limitation à 30 km/h ne garantit pas une sécurité suffisante pour permettre à de petits enfants d'accéder seuls à la rue. La «rue résidentielle» (limitation à 20 km/h, priorité des piétons, jeux autorisés) avait été prévue pour cela, mais son installation est associée à des conditions sévères et coûteuses qui empêchent sa généralisation à une majorité de rues de quartier. Il faudrait assouplir ces conditions. En somme, une bonne partie des zones 30 actuelles devrait devenir «zones résidentielles».

La loi doit permettre le respect des limitations de vitesse

Actuellement, les limitations des vitesses en des-

sous de 50 km/h ne sont pas des règles générales, mais appliquées de cas en cas. De plus, le signal «zone 30» [et d'avantage encore celui de «rue résidentielle»] doit en général être accompagné de mesures constructives ou du moins de marquages censés inciter les conducteurs au ralentissement. Cela va à l'encontre d'une généralisation de l'abaissement des vitesses. Lorsque, en 1984, la vitesse maximale dans les localités a été abaissée de 60 km/h à 50 km/h, cela valait du jour au lendemain pour l'ensemble des routes et pour toutes les communes suisses. En fait, déjà avant cette date, beaucoup étaient conscients du fait que 50 km/h était une vitesse encore trop dangereuse pour les piétons et les cyclistes. C'est la raison pour laquelle, en 1980, le Conseil fédéral avait introduit la «rue résidentielle». Cette possibilité très restrictive étant réservée à un très petit nombre de rues, elle a été complétée, en 1984, par l'article 3, 4^e alinéa, de la LCR et, en 1985, par les normes sur la modération du trafic, ce qui permettait désormais de prendre des mesures d'organisation du trafic (impasses, sens uniques, etc.) et de placer des «ralentisseurs» sur toutes les routes de quartier. Enfin, en 1989, l'introduction de l'article 2a de l'OSR (Ordonnance sur la signalisation routière) a permis la création de zones 30 km/h.

Plus d'information et de débat public

On peut comprendre qu'alors, juste après le débat sur l'abaissement à 50 km/h, les esprits n'étaient pas prêts à un nouveau débat sur les vitesses. Mais plus de dix ans après, le moment est venu, car il est devenu évident que la politique au coup par coup et

du ralentissement obtenu par des «gendarmes couchés» et autres «chicanes», même à une impasse⁴. Le respect, par les conducteurs, des limitations de vitesse doit être obtenu par la compréhension du sens de ces limitations. Lorsqu'une majorité de gens pense que ce n'est pas bien de dépasser la vitesse autorisée, les contrôles de police peuvent être multipliés, car ils sont acceptés, voire réclamés. Or, la population est très mal informée sur les enjeux des vitesses de circulation. Les autorités rechignent manifestement à lancer une campagne de sensibilisation à ce propos⁵. La crainte de l'accident de la circulation vient en tête de toutes les craintes que les parents ont par rapport à leurs enfants [Bachofner, 1993; Hüthenmoser, 1995], mais les parents sont si mal informés et à court d'arguments qu'ils acceptent l'accident comme une fatalité, en espérant que cela ne tombe pas sur leur propre enfant. Et lorsque l'accident arrive, ils se sentent coupables. Quant à l'accompagnement systématique des enfants, on leur dit que c'est là une tâche normale de parents responsables et ceux-ci n'osent même pas rêver d'un environnement où les enfants pourraient aller seuls dans la rue, chez le copain ou à l'école.

On constate régulièrement que, lorsque, dans de petites assemblées, les enjeux de la vitesse sont clairement expliqués et discutés, une prise de conscience se fait et une grande majorité finit par être favorable à des abaissements de la vitesse à 30 et 20 km/h.

L'écocomobilité, aussi en région urbaine

La plupart des politiques des transports privilégient les interventions dans les villes-centres des agglomé-

ration urbaines. Les politiques et les experts considèrent en effet que, dans la périphérie des villes, le transfert modal vers l'écocompatibilité est impossible, étant donné la faible densité de l'urbanisation. Après 50 ans d'un développement urbain de plus en plus dispersé, facilité par la mise en place d'un réseau routier étendu et fluide, il est en effet extrêmement difficile d'inverser le mouvement, cela d'autant plus que, dans la situation actuelle [pétrole bon marché, coûts externes du trafic motorisé individuel non internalisés], la voiture reste de loin le moyen le plus rapide et le meilleur marché pour se déplacer en zone peu dense.

Mais le modèle d'une «décentralisation concentrée» refait surface un peu partout, en Suisse [OFAT, 1996] comme à l'étranger, et des recherches mettent en évidence les niveaux d'action et les mesures juridiques, fiscales et de réorganisation des institutions qu'il faudrait introduire pour réaliser ce modèle.

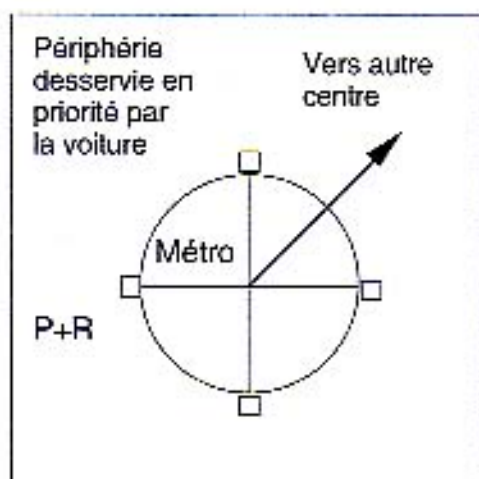
Apel [1995] a identifié 58 mesures pour l'Allemagne, dont une grande partie valent aussi pour la Suisse. (voir illustration).

La mise en place de réseaux étendus de transports collectifs dans les régions urbaines (RER) constitue la base du transfert modal. Mais le meilleur réseau régional n'engendre pas le transfert souhaité si on n'intervient pas au niveau de l'aménagement du territoire, en redéfinissant les zones à bâtir, en densifiant et en regroupant l'urbanisation nouvelle autour des interfaces de ce réseau.

Rétablir l'espace public

Dans l'urbanisme traditionnel, les rues et les places sont l'espace social par excellence. Or, dès l'industrialisation,

Dispersion de l'urbanisation



P+R: parkings d'échange pour voitures; B+R: parkings d'échange pour vélos

la fonction de circulation a progressivement pris le dessus sur la fonction sociale; le coup de grâce à l'espace public a été donné par les architectes et urbanistes réunis lors des CIAM (5 congrès internationaux d'architecture moderne, tenus entre 1928 et 1933). «Les routes n'ont qu'une fonction: mettre les trois autres [habiter, travailler, se recréer] utilement en communication» [Le Corbusier, in Steinmann, 1979]. Ce sont donc des urbanistes et non pas des ingénieurs du trafic, comme on est tenté de le penser, qui ont dénié tout rôle d'espace public aux routes.

Rétablir la complémentarité entre route et bâti

Le rétablissement de l'espace public est une préoccupation qui prend de l'importance depuis quelques années, mais les études et réalisations y relatives se limitent en général à l'intervention sur les routes proprement dites, et cela dans des secteurs centraux des villes et des villages. Naturellement, il faut réaménager les routes et faire en sorte qu'elles ne soient pas

trop chargées de trafic. Les solutions pour cela sont d'ailleurs largement connues [Bonanomi, 1990; Hotz, 1995]. Mais ce qui se trouve à côté de la route compte autant que la route proprement dite, et il faut donc aussi intervenir au niveau des plans d'urbanisme.

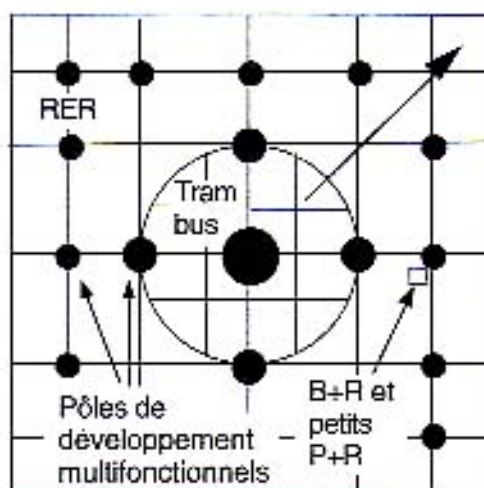
Réintroduire le parcellaire

La division en parcelles de taille variable se greffant sur l'espace public assure la complémentarité entre route et bâti. Une telle organisation favorise aussi la diversité, du bâti comme des affectations, et permet le renouvellement du tissu urbain tout en maintenant une image d'ensemble cohérente.

Besoin d'une mixité des affectations et de la présence de pôles de sociabilité

La présence, en plus des logements, de places de travail, de commerces et d'autres services de proximité est une condition indispensable à la vie urbaine. Les pouvoirs publics devraient donner l'impulsion, en construisant les équipements publics sur le réseau routier.

Décentralisation concentrée



Rétablir la continuité des réseaux d'espaces publics

L'urbanisme moderne a rompu la continuité des réseaux d'espaces publics.

Le réseau traditionnel des espaces publics est continu et hiérarchisé, allant de la rue de quartier (plus «intime» et généralement dépourvue d'équipements) au centre de celui-ci (avec ses équipements de proximité) jusqu'au centre du village ou de la ville. Ce réseau est ponctué de repères visuels (places, bâtiments importants, etc.) qui facilitent sa lisibilité. Cette hiérarchie et cette continuité facilitent l'appropriation, de proche en proche, de l'ensemble du territoire de leur commune par les habitants.

L'urbanisme qui se pratique depuis les années cinquante a cassé cette continuité et cette hiérarchie. Dans son «ilot», l'habitant trouve d'abord des espaces quasiment privés puis, dès qu'il quitte celui-ci, il tombe sur des routes monotones, dans un «no man's land» (voir illustration page suivante).

Traditionnellement, plus une route était importante du point de vue de la circu-

lation, plus elle jouait un rôle d'espace public. Les différents usagers étaient concentrés dans le même réseau, ce qui assurait l'animation nécessaire. Aujourd'hui c'est l'inverse: plus une route est importante pour le trafic, moins elle supporte d'autres fonctions. Le tissu existant avant 1960 a en grande partie été préservé, mais dans la périphérie de chaque ville et commune, le principe de séparation est appliqué de façon systématique¹. Tout y est dispersé. Le bâti y prend la forme d'ensembles groupés situés à l'écart des routes principales. Dans ces zones, qui ne sont souvent pas très éloignées des centres des villes et des villages, on utilise la voiture pour le moindre déplacement car, d'une part, il y a peu d'équipements à proximité et, d'autre part, les parcours pour s'y rendre sont monotones, bruyants et dangereux. En France, divers chercheurs constatent que cette ségrégation spatiale joue un rôle dans le lancinant problème de la ségrégation sociale [Faure, 1996; Panerai, 1994]. Selon Panerai, «lier l'infrastructure au tissu environnant est le seul moyen d'éviter la mise à l'écart des périphéries et l'accentuation des ségrégations.»

Pour conclure: densifier et intégrer

La qualité d'un réseau d'espaces publics dépend dans une large mesure des activités, des fonctions et des personnes présentes dans ces espaces. C'est pourquoi, il faut, contrairement à ce qui est généralement recherché, superposer le plus possible les réseaux routier, piétonnier, cyclable et celui des transports en commun.

Les piétons

La séparation des réseaux conduit à une dispersion de

la vie locale et allonge les parcours. D'ailleurs, les réseaux séparés ne sont jamais complets et les piétons se retrouvent inévitablement sur un réseau routier qui n'est pas fait pour eux. La présence des gens est aussi très importante, notamment en raison du risque d'agression. Naturellement, certains tronçons séparés sont indispensables et bienvenus, mais il ne faut pas baser la planification sur le principe de la séparation des réseaux.

Le réseau cyclable

Après des décennies d'une planification des réseaux cyclables basée sur le principe de séparation, les experts en viennent main-

tenant presque tous à reconnaître que ce principe a conduit à une impasse et que les cyclistes doivent en principe être intégrés dans le trafic. Naturellement, comme pour les piétons, il y a des exceptions.

Trams et bus dans l'espace public

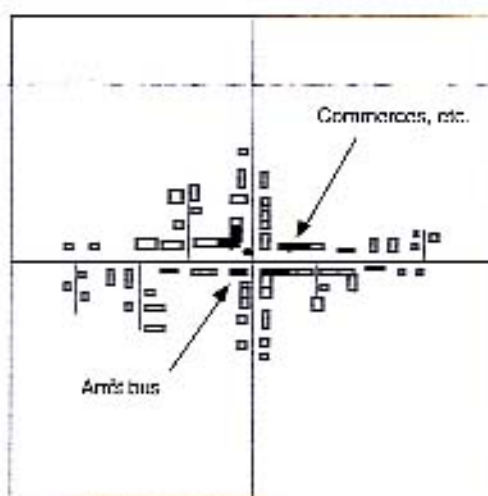
«S'il existe un «secret» du succès des transports publics à Zurich, je dirais que c'est la présence des trams et des bus dans les rues de la ville» [Willi Hüslér, in Apel, 1992]. Les arrêts de tram ou de bus sont d'importants pôles de sociabilité. Lorsqu'ils se trouvent à l'écart des routes ou enterrés, ils ne jouent pas ce rôle mais sont au contraire craints. Les bus

et les trams donnent d'ailleurs de bien meilleurs résultats au niveau du transfert modal (sauf dans de très grandes villes) que les systèmes séparés des routes (métros légers, etc.) [Apel, 1992], qui n'offrent pas une desserte assez fine. En plus, les systèmes séparés libèrent les routes des transports en commun et la réduction du trafic motorisé individuel en devient d'autant plus difficile.

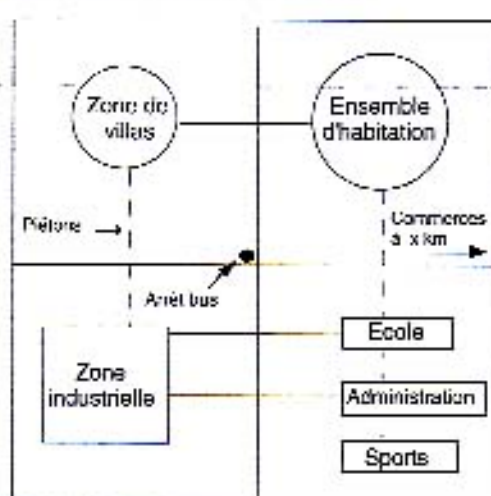
Lydia Bonanomi

Pour la bibliographie, voir «Raisons et déraison de la ville - Approches du champ urbain», Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne 1996, pages 375-376.

Urbanisme traditionnel



Urbanisme d'îlots isolés du réseau de base



¹ Au sens étroit du terme, la «modération du trafic» désigne les mesures sur les rues et les routes en faveur des piétons et des cyclistes et de la qualité des espaces-rue. Au sens large, elle désigne l'ensemble des mesures visant à réduire le trafic motorisé individuel et ses nuisances dans les régions urbaines.

² Selon l'étude la plus fouillée [Hautzinger, 1995], le chiffre accablé est d'environ 50% pour les piétons et d'environ 70% pour les cyclistes gravement blessés et il s'élève jusqu'à 95% pour les enfants blessés.

³ Une observation approfondie de 20 enfants a été complétée par une enquête auprès de tous les

ménages de Zurich comprenant des enfants de cinq ans et habitant depuis au moins deux ans au même endroit.

⁴ Cela ne veut pas dire qu'il faut rejeter en bloc les mesures de modération du trafic. Des ralentisseurs peuvent être judicieux à certains endroits particulièrement sensibles et il va de soi que lorsqu'on crée une nouvelle route ou qu'on répare une route, on la conçoit selon les principes de la modération du trafic.

⁵ Par exemple, dans l'introduction au rapport de l'Office fédéral de police sur les stratégies et mesures pour les années 90 [Département fédéral de justice et police, 1993], on peut lire: «Dans l'an-

semble, l'abaissement des limitations générales de vitesse a atteint un seuil admissible; des limites encore plus basses ne seraient guère acceptées et - pour autant qu'alla soit démontrée - leur efficacité serait donc faible.»

⁶ Depuis 1992, ce principe se trouve même ancré dans des normes. Les nouvelles normes suisses Types de routes (SN 640 040 à 640 045) disent clairement que les routes principales sont destinées exclusivement aux fonctions de trafic. Aucune rue de desserte, ni aucun accès à des immeubles ne peuvent être branchés sur ces routes-là. Le stationnement y est également interdit.

Pour une nouvelle culture de la conduite automobile

Aujourd'hui plus que jamais, les enfants sont au centre de nos attentions! Nous bourrons leurs chambres de jouets. Nous multiplions les services à l'intention des enfants! Nous installons et nous améliorons les places de jeux. La plupart des mères entourent jour et nuit de soins leurs petits enfants et rien n'émeut davantage l'opinion publique que les malheurs des enfants, la maltraitance et les abus sexuels, la prise d'otages et l'absence de prise en compte des désirs de l'enfant. Nous sommes même en train d'accorder des droits propres aux enfants et d'ancrer ceux-ci dans la loi. En effet, nous faisons beaucoup pour nos enfants, mais est-ce bien toujours ce dont ils ont besoin?

Le but de nos enquêtes était de comparer des enfants qui pouvaient jouer dehors sans problèmes et sans être accompagnés avec des enfants qui n'avaient pas cette possibilité et qui devaient donc être accompagnés par les parents chaque fois qu'ils voulaient quitter la maison. Les premiers, nous les avons appelés les enfants A, les seconds, les enfants B.

Les enquêtes montrent que les mères B sortent en moyenne quotidiennement près de deux heures avec leurs enfants. Ces enfants-là fréquentent, un peu plus que les enfants A, des haltes-garderies. Ils font aussi davantage d'excursions avec les parents. Mais, surtout, beaucoup de mères B se rendent jusqu'à cinq fois par semaine à une place de jeux publique avec leurs enfants.

Les mères A le font également, mais beaucoup moins souvent. Puisque leurs enfants sont dehors et jouent avec leurs camarades, elles sont plus détendues et disposent de plus de temps pour leurs activités.

C'est une réalité: lorsqu'il fait beau, les enfants A jouent facilement durant 4,5,6 heures dehors, et même plus.

Les places de jeu alibi

Les rues de quartier et les places ont été envahies par la voiture, dans les villes comme dans les villages.

Les mères B font ainsi la seule chose qu'il leur reste à faire. Elles font ce que les politiques, les urbanistes et les pédagogues leur recommandent de faire depuis des années. Combien d'hommes politiques ne se targuent pas d'être un ami des enfants, lorsqu'ils inaugurent une place de jeux dans leur commune. Évidemment, on ne dira pas que ces places sont en fait un alibi ayant permis de livrer au trafic motorisé les espaces libres proches du logement et les rues de quartier. La nouvelle loi sur la protection des animaux interdit la détention en cage. Les agriculteurs investissent des sommes considérables dans la création de parcs de stabulation libre. Mais il est permis d'enfermer les enfants dans des cages habitables sans «stabulation libre» et presque personne ne s'en offusque. Il est vrai que, concernant la construction d'ensembles d'habitation d'une certaine importance, les règlements prescrivent tant de surfaces réservées aux jeux, mais,

déjà au niveau des règlements, on ne s'occupe pas de savoir si de petits enfants peuvent s'y rendre seuls. Dans la pratique, les enfants doivent souvent longer des routes principales, traverser des sorties de parkings souterrains, etc., pour se rendre sur la place de jeux. Selon environ 20% des familles interrogées, les enfants de 5 ans ne peuvent pas ouvrir les portes d'entrée des immeubles, soit parce qu'elles sont trop lourdes ou parce qu'elles sont toujours fermées. C'est un réel scandale à l'époque de la haute technologie, mais cela ne surprend pas quand on connaît les intérêts que celle-ci défend.

Les enfants A se développent mieux

Les résultats de nos recherches ont un côté tragique. Celles qui sont avantagées, ce sont les mères A, précisément celles qui souffrent moins de stress et ont davantage de temps pour elles-mêmes. Les mères B qui passent leur temps à organiser des sorties pour satisfaire des besoins élémentaires de leurs enfants, sont pénalisées. Les enfants qui grandissent dans un environnement favorable,

c'est-à-dire les enfants A, ont nettement plus de chances de bien se développer que les enfants B: lorsqu'ils entrent à l'école enfantine, les premiers présentent une motricité et une sociabilité plus développées.

La route sépare et isole

Dans notre recherche nous sommes par ailleurs intéressés à l'impact de l'environnement proche du logement sur les contacts sociaux dans le voisinage. Déjà lors de l'étude approfondie auprès de 20 familles, nous avons constaté que, dans les quartiers avec un environnement favorable, il existe souvent un réseau intense de relations entre les enfants du voisinage. On se rend visite, on reste des heures chez d'autres enfants, on y mange, etc. Chez les enfants B, de telles relations sont rares. De même, il est très rare que des parents organisent des haltes-garderies et on se rend rarement visite. Ces constats ont été confirmés par l'enquête représentative en ville de Zurich et également dans celle effectuée dans des communes à la campagne. En ville comme à la campagne, un environ-

nement défavorable conduit non seulement à une rareté de contacts entre les enfants, mais aussi à un appauvrissement réel des contacts de voisinage entre adultes. En exagérant à peine, on peut dire que le trafic motorisé **pousse les enfants et les adultes dans l'isolement**. Dans des environnements défavorables, il n'y a pas de contacts, pas de discussions, pas de fêtes ni d'excursions organisées en commun. Dans le meilleur des cas, on entretient des contacts avec des parents ou amis habitant ailleurs.

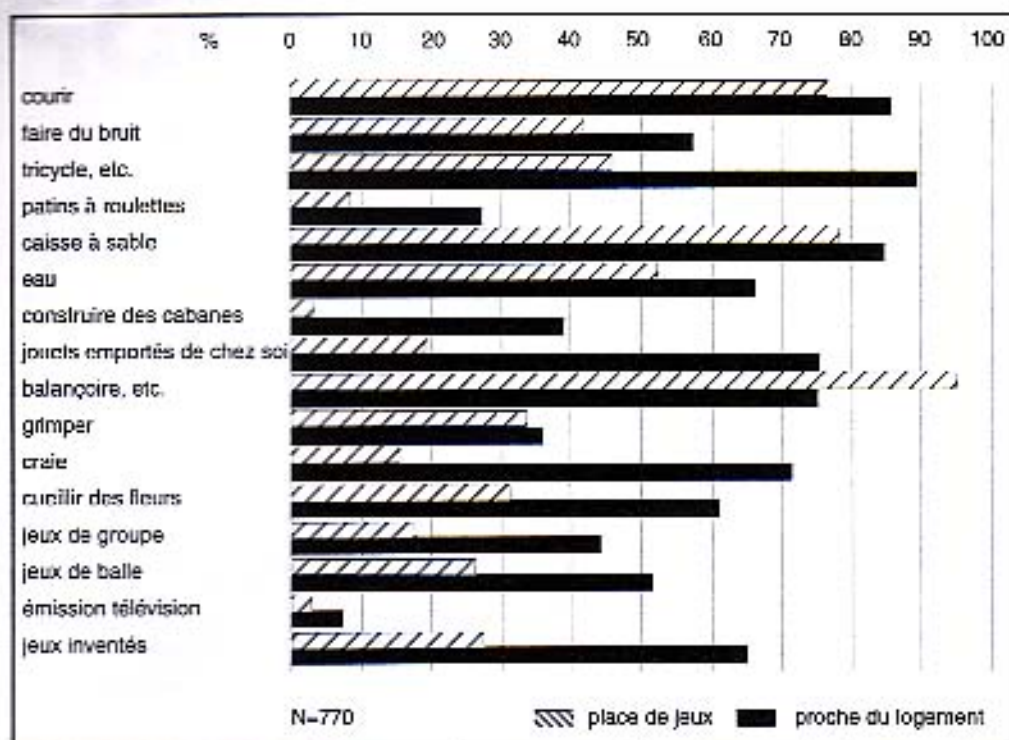
Notons en passant qu'on a tendance à fuir de tels environnements dès qu'on peut: durant les week-ends, en ville comme à la campagne (1), les parents B font le double de kilomètres que les parents A.

La solidarité disparaît, la télévision apparaît

Cette évolution, dont on ne voit pas la fin, risque de conduire à une société dans laquelle chacun n'entretient que les contacts qui lui conviennent, avec des personnes de même opinion. Il se dessine ainsi une société dans laquelle on évite les conflits. On n'apprend plus à régler les conflits par la négociation; ceux-ci restent alors latents et apparaissent sous la forme d'oppositions irréductibles. Une telle évolution met péril la démocratie tout court!

L'isolement dans les environnements défavorables a aussi des conséquences directes très concrètes: lorsqu'on ne discute pas ensemble, on ne s'entraide pas non plus.

Cela apparaît très clairement au niveau de la garde spontanée d'enfants. Tous les parents ont besoin de tels dépannages. Mais les parents A peuvent compter sur beaucoup plus d'aide dans le voisinage que les parents B. On peut par ail-



Comparaison entre les jeux observés sur les places de jeux et dans l'environnement proche du logement.

leurs dire que «la voiture entraîne les enfants dans l'engrenage de la télévision. Nous pensons que ce phénomène est lié à l'isolement. Les enfants B, notamment ceux de la campagne, font beaucoup plus souvent partie des gros consommateurs de télévision que les enfants A. Ces derniers oublient la télévision lorsqu'ils sont plongés dans leurs jeux dehors. En ville, les parents réagissent par diverses mesures au danger de surconsommation de télévision. Ainsi, beaucoup plus de parents des villes que de la campagne n'ont tout simplement pas la télévision.

Jouer dans la rue est beaucoup plus enrichissant

Les résultats montrent que tous les jeux particulièrement importants pour le développement d'enfants de cet âge [jeux de groupe, de rôles et d'imagination] ont très fréquemment lieu dans l'environnement proche du logement, et pratiquement ja-

mais sur les places de jeux publiques.

Les voitures doivent rouler au pas

Les enfants sont modestes, et nos souhaits de changement aussi. On ne peut pas tergiverser sur les objectifs à atteindre. Mais, par la force des choses, nous sommes obligés à user de diplomatie et avancer par petits pas, tout en restant fermes sur le fond. Même dans les secteurs très denses, où les surfaces libres font défaut, il y aurait suffisamment de place pour les jeux d'enfants, à condition qu'ils puissent jouer dans la rue. Il est vrai que certains secteurs centraux, où les immeubles sont entourés de routes principales, présentent des difficultés pour lesquelles il faudra trouver des solutions spécifiques. Il va de soi qu'un ensemble d'habitation sans trafic du tout ou du moins largement libre de trafic constitue une situation idéale. Mais ce n'est pas une

condition car, les exemples en témoignent, la voiture peut parfaitement cohabiter avec le jeu des enfants, à condition qu'elle roule au pas.

Les routes principales

Les routes principales constituent un obstacle majeur à la planification de mesures de modération du trafic. Plus une localité est petite, plus elle est coupée en deux par une route principale. Ces routes principales constituent des barrières infranchissables pour les petits enfants. Plus une localité est petite, moins il y a de trafic, plus vite on y roule et les accidents sont plus graves. Il découle de tout cela que, partout où il y a des piétons et des enfants, les véhicules devraient rouler à une vitesse humaine, c'est-à-dire à 30 km à l'heure sur les routes principales et à la vitesse du pas dans les rues de quartier.

Marco Hüttenmoser
Marie Meierhofer-
Institut für das Kind

«Pourvu que ce ne soit pas mon enfant»

ADP



L'accident de la route est ce que les parents craignent le plus pour leurs enfants. Pour lutter contre cette peur, l'ADP propose quelques moyens d'action. Un dépliant a été édité pour sensibiliser les parents d'enfants de 5 à 9 ans. Comment se comporter sur la route avec des enfants, comment convaincre les autorités à améliorer la sécurité par des aménagements simples, telles sont les pistes de réflexion proposées. A commander au Secrétariat de l'ADP.

Rue de l'Avenir



GCR

Groupements représentés:

- **ADP**
Association droits du piéton
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
- **Pro Juventute**
- **Pro Senectute**
- Association des Familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

la Rue de l'Avenir est aussi l'organe des membres romands de l'Association droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP
Anne Tissot
Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
☎ 032/724 32 82
Fax 032/724 28 80
CCP: 70 - 7856 - 6

Président

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion ☎ 027/322 94 64
Fax 027/322 91 49

Vice-président

Alain ROULLIER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail des Rues de l'EPFL
Contact: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 99
Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève

Alain ROULLIER
[voir coordonnées ci-dessus]

Fribourg

Jean-Luc RIME
2D, Passage du Cardinal
1700 Fribourg ☎ 026/424 76 65
Fax 026/424 71 96

Jura

Serge BLUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/466 61 41
Fax 032/466 48 02

Neuchâtel

Yvonne NORRH
Ruelle 3
2025 Chez le Bar
☎ 032/835 29 87

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion ☎ 027/322 94 64
Fax 027/322 91 49

Vaud

Voir coordonnées ci-dessus
Centre de documentation et appui technique

Abonnement 1997

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)

Abonnement aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrada): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au **Secrétariat du GCR - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel**

