

Rue de l'Avenir

SCHAFFHOUSE

Fillette jugée pour avoir été renversée

Une fillette de 9 ans qui avait traversé une rue imprudemment et s'était fait renverser a dû comparaître devant un tribunal pour mineurs hier à Schaffhouse. Selon les autorités, l'enfant, pourtant blessée, s'était rendue coupable d'infraction aux règles de la circulation routière. La juge des mineurs exigeait que le tribunal reconnaisse la culpabilité de la fillette tout en ne prononçant pas de peine. L'écolière a été acquittée.



Sécurité des enfants dans la circulation: l'affaire de qui?

22^e Journée Rue de l'Avenir: 29 sept. à Köniz (BE) – «Vers une suppression des passages piétons?» (pp. 9-10)

Editorial

A première vue, «l'affaire de Schaffhouse» paraît surréaliste. Au-delà de son caractère extrême, elle soulève une question importante: qui est responsable de la sécurité des enfants dans la circulation? La réponse que nous donnons à cette question est-elle vraiment si différente?

De nombreuses études ont mis en évidence les dangers du trafic pour les enfants et le risque accru qu'ils courent comparativement aux autres classes d'âge de la population. Tout le monde s'accorde sur la nécessité de les protéger. Que fait-on pour y répondre?

Réponse n°1 Eduquer les enfants

C'est la réponse la plus courante à la question. Cette tâche d'éducation est d'abord l'affaire des parents, qui doivent rendre leurs enfants conscients des dangers de la circulation, leur apprendre les comportements adéquats, sans oublier de leur montrer le bon exemple. C'est ensuite l'affaire de l'Etat, qui assure des cours d'éducation routière, dispensés par la gendarmerie dans le cadre scolaire.

Si l'éducation routière est évidemment indispensable, plusieurs chercheurs ont pourtant mis en évidence ses limites, à commencer par celles liées au développement de l'enfant: avant l'âge de dix ans environ celui-ci n'est pas capable de maîtriser la tâche très complexe que représente la traversée d'une route. L'évaluation de quelques méthodes d'éducation routière (voir article p. 4 et 5) laisse d'ailleurs l'impression qu'il y a parfois une part de miracle dans les accidents qui ne se produisent pas.

Réponse n°2 Accompagner les enfants

Deuxième réponse, évidente: si la circulation est dangereuse, il faut trouver un parcours qui permette d'éviter le danger, à défaut d'accompagner les enfants.

Même si on dispose encore de très peu de chiffres en la matière, plusieurs éléments indiquent que les jeunes enfants sont de plus en plus accompagnés pour leurs déplacements, en partie à pied, mais bien souvent en voiture. L'insécurité liée à la circulation est un des éléments d'explication importants, même si ce n'est pas le seul.

La nécessité d'accompagner les enfants mobilise les parents – le plus souvent les mères – et découpe la journée en fonction des moments d'entrée et sortie d'école, encore plus avec plusieurs enfants aux horaires décalés. Dans ce sens, il n'est pas étonnant que le système des Pédibus lausannois, inspiré de l'Australie, ait rencontré un tel succès et se soit développé rapide-

ment dans toute la Suisse romande puis en Suisse alémanique. Cette organisation collective décharge les mères, garantit la sécurité des enfants, et permet aussi souvent de nouer des contacts entre les habitants d'un quartier.

Réponse n°3 Les patrouilleurs-euses

Les premières patrouilles, inspirées des Etats-Unis, étaient assurées par des «grands», auxquels on dispensait une formation préalable. Depuis de nombreuses années ce service est assuré par des adultes, recrutés et défrayés par les communes. Mais le recrutement de ces volontaires est loin d'être facile, et si le système permet de sécuriser quelques passages piétons clés, il est limité à des tranches horaires qui ne permettent pas de prendre en compte les horaires inhabituels ou les retards.

Il est par ailleurs exclusivement centré sur les déplacements scolaires, et n'est donc d'aucune aide pour tous les déplacements des enfants hors cadre scolaire. Or ceux-ci se déplacent tout autant dans le cadre de leurs loisirs, comme le montre notamment le tout récent rapport sur les déplacements des enfants et des jeunes en Suisse (voir article p. 3).

Réponse n°4 Et... agir sur la circulation ???

La sécurité des enfants reste encore en grande partie une affaire privée, de la responsabilité des parents et... des enfants eux-mêmes: étonnamment, alors qu'on admet de plus en plus largement qu'ils ont du mal à se débrouiller dans la circulation, c'est finalement des usagers les plus faibles qu'on exige le plus.

Tout en déplorant le manque d'exercice chez les jeunes et ses conséquences sur les relations sociales et la santé, la principale institution allemande en charge de l'éducation routière des enfants propose comme solution... un kit de 10 mn d'exercice à pratiquer, si possible quotidiennement, dans le cadre de l'école ou en famille...

De manière fataliste on semble avoir progressivement accepté l'idée que les dangers du trafic sont un mal nécessaire lié aux modes de vie contemporains, une donnée devenue si «naturelle» qu'on ne la met plus en question. D'autant moins, peut-être, qu'on y contribue souvent soi-même ?

Que voulons-nous?

Dès les débuts de la modération de la circulation, la question des enfants a été au centre des revendications des mouvements d'habitants. Des sociologues et des psychologues ont démontré à quel point la possi-

bilité de se déplacer de manière autonome est importante et irremplaçable pour leur développement.

Cela n'a apparemment pas suffi, puisque la sécurité des enfants dans le trafic ne constitue encore que très marginalement un sujet pris au sérieux par les collectivités publiques. L'idée des Pédibus est séduisante, mais elle reste une réponse – certes collective – de sécurisation par l'accompagnement, qui ne remet pas en question les conditions de la circulation.

Aujourd'hui ce sont les milieux de la santé qui tirent la sonnette d'alarme; ils pourraient bien devenir les alliés de ceux qui se battent souvent depuis des années, en ville mais aussi dans les villages, pour des environnements plus favorables aux enfants.

Et si la sécurité des enfants dans le trafic devenait une question de santé publique?

Et si on commençait à se dire que ce que fait un jeune usager de la rue sur deux pattes a en définitive autant d'importance qu'un usager adulte sur quatre roues?

Rue de l'Avenir

Page de couverture

Entrefilet paru dans Le Matin du 15 février 2006.

Dessin d'un enfant de 8 ans, La Chaux-de-Fonds (voir article pp. 6-7).

Le comité de Rue de l'Avenir s'est renforcé, avec l'arrivée de quatre personnes:

- Mathilde Geiges, ingénieure, collaboratrice de projets PROVELO Suisse
- Evelyne Thommen, professeur de psychologie de l'enfant à l'École d'études sociales et pédagogiques de Lausanne (qui signe ici deux articles)
- Christa Mutter, journaliste à Fribourg, co-présidente des Verts fribourgeois
- Julie Barbey, géographe, collaboratrice scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL.

Déplacements des enfants et adolescents: résultats d'une recherche

Le sociologue Daniel Sauter, mandaté par l'Office fédéral du sport, a analysé les déplacements des enfants et des adolescents sur la base des données des microrecensements sur les transports 1994 et 2000. Une source d'informations précieuse.

L'analyse a porté sur les données de respectivement 2854 et 4465 écoliers et jeunes en formation de 6 à 20 ans. Elle a traité les déplacements scolaires, mais aussi les déplacements de loisirs, pour lesquels on ne disposait jusqu'ici que de très peu d'informations. Le mandat de recherche était lié aux préoccupations concernant le manque d'exercice chez les jeunes et les divers problèmes qui en découlent.

Déplacements de loisirs: autant que pour l'école

L'école et les loisirs représentent la majorité des déplacements des jeunes de 6 à 15 ans: plus de 40% chacun. Cette information est importante: elle montre que les enfants sont loin de se déplacer uniquement dans le cadre scolaire, et qu'il faudrait en tenir compte notamment pour les mesures de sécurisation à prendre.

Les principales formes de loisirs des jeunes sont – selon les catégories types du recensement: le sport, les activités culturelles et la visite de connaissances. A noter: le recensement étant centré sur les déplacements vers un but, les «activités de mouvement», en particulier tous les déplacements des enfants dans le cadre de leurs jeux d'extérieur, sont malheureusement absents de l'analyse.

Importance de la marche et du vélo

La majorité des déplacements sont courts (mais tendent à augmenter): deux tiers des écoliers de primaire les effectuent en moins de 10 minutes, pour des distances qui sont également courtes, 3/4 des écoliers de primaire vivant à moins d'un kilomètre de leur école. Dans le cadre de l'école obligatoire, la majorité des enfants rentrent à midi et effectuent quatre trajets par jour.

Au niveau de l'école obligatoire, la majorité des déplacements s'effectuent à pied et à vélo: surtout à pied chez les petits (près des 3/4 des 6-9 ans, 60% des 10-12 ans, 30% des 13-15 ans), la part du vélo augmente avec l'âge.

Accompagnement des enfants

La moyenne suisse des jeunes enfants amenés en voiture est d'un peu plus de 8%, avec une variation selon les régions linguistiques; elle est plus élevée en Suisse romande, pour des trajets le plus souvent courts – 6-9 ans: la moitié inférieurs à un kilomètre, en

moyenne la moitié moins de 3 km, soit des distances idéales pour la marche et le vélo.

Le recensement ne comporte pas de questions concernant l'accompagnement en général. D'autres études montrent qu'il peut être important concernant les plus jeunes: dans les villes, près d'un tiers des enfants de 5-7 ans sont accompagnés régulièrement, pour des raisons de sécurité. Quand l'itinéraire comporte une rue très fréquentée, la part d'accompagnement augmente significativement.

Peu de différences ville-campagne

L'influence du degré d'urbanisation sur le choix modal est – étonnamment – faible: à la campagne et dans les communes d'agglomération les distances parcourues à pied ou à vélo sont un peu plus grandes, mais, contrairement à ce qu'on croit souvent, on observe peu de différence entre ville et campagne pour les déplacements en voiture. Une exception: les communes d'agglomération, avec une part de 14% d'accompagnement en voiture concernant les petits.

Vélo en diminution, voiture en augmentation

Entre 1994 et 2000, la part des déplacements à pied est restée stable, par contre le vélo a diminué et la voiture augmenté. Cette augmentation des déplacements motorisés s'observe partout, mais plus en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

Les éventuels effets des actions entreprises ces dernières années en faveur du vélo ne seront observables que dans le MRT 2005.

Créer (ou préserver) les conditions favorables à la marche et au vélo

Comparativement à d'autres pays européens, les jeunes Suisses se déplacent encore beaucoup à pied et à vélo. Pour préserver cette situation, il est essentiel selon l'auteur – pour des raisons sociales et de santé – de promouvoir un urbanisme des courtes distances, qui favorise le recours à ces modes, et de mettre en place les conditions permettant aux enfants de se déplacer de manière autonome et en sécurité.

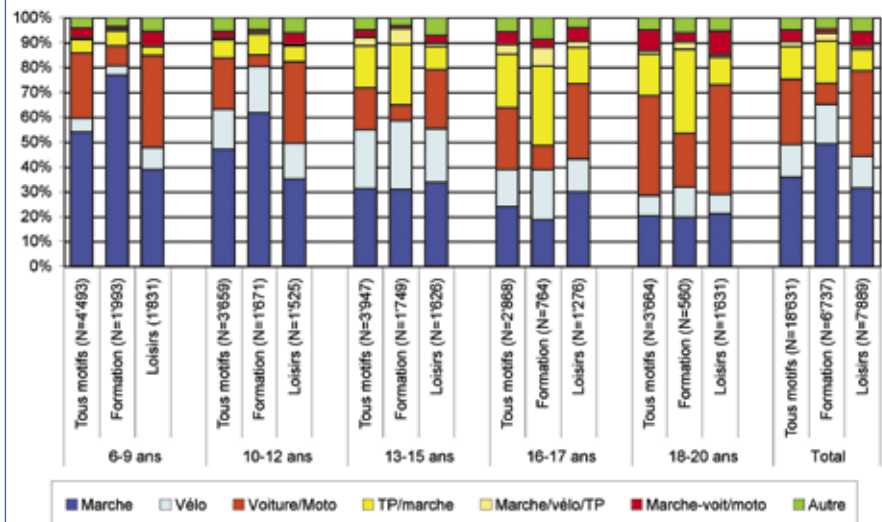
Promotion d'une «culture de la mobilité»

Il faudrait pouvoir renoncer très tôt à véhiculer les enfants, plus tard il est difficile de changer et cela demande plus d'efforts. Il serait aussi essentiel de promouvoir une image positive de la marche et du vélo, de manière à ce que les enfants et les jeunes choisissent encore ces modes même une fois atteint l'âge d'avoir accès à des modes motorisés: c'est l'importance de ce qu'il appelle «la géographie de la mobilité».

Dominique von der Mühl

Le rapport «Mobilität von Kindern und Jugendlichen» (en allemand) peut être téléchargé sur le site de Rue de l'Avenir.

Modes de déplacement pour la formation et pour les loisirs, et moyenne tous motifs confondus (N déplacements = 6737 / 7889)



Efficacité de l'éducation routière: résultats de quelques recherches

L'analyse des données statistiques sur les accidents de la route montre que les enfants de 7 ans présentent un pic d'accident qui semble refléter leurs premiers déplacements en solitaire (Assailly, 2005). Le passage du déplacement accompagné à celui en solitaire provoque une augmentation des accidents révélatrice des difficultés à s'adapter au trafic.

Les mesures éducatives prises pour sécuriser les déplacements des enfants sur le chemin de l'école et plus généralement sur le domaine public sont de plusieurs ordres. L'examen de leur efficacité est largement discuté, nous reprenons ici quelques données de la recherche sur les mesures éducatives envers les enfants ainsi que des données recueillies en Suisse sur la compréhension des règles de sécurité.

La plus simple des mesures éducatives est évidemment l'intervention éducative des parents qui expliquent à leurs enfants comment se comporter dans la circulation. Des mesures plus institutionnelles sont élaborées pour prévenir les risques d'accident: interventions ponctuelles en milieu scolaire, en situation routière, travail éducatif à plus long terme.

Une éducation intensive favorise-t-elle la sécurité?

Granier (2004) rapporte une évaluation d'envergure à propos des compétences acquises par les enfants sur la sécurité du chemin de l'école selon le type d'accompagnement éducatif suivi. Une expérience de plusieurs années d'actions éducatives dans une école maternelle de Lyon est analysée et comparée à une intervention à Marseille composée d'un programme ponctuel qui consiste à apprendre à traverser sur un passage piéton et à intégrer quelques règles de sécurité. Un groupe d'enfants sans interventions spécifiques sert de groupe témoin.

L'auteur examine deux aspects de la compréhension des règles de sécurité: l'observation directe des enfants lors de deux trajets sur le chemin de l'école et l'interview portant les connaissances de l'enfant à propos de la catégorisation des dangers et de la compréhension des règles de sécurité.

Les résultats montrent de meilleurs comportements des enfants ayant bénéficié d'une intervention éducative comparés au groupe témoin sans éducation. Par contre, la comparaison des résultats des groupes de Marseille et de Lyon est plus nuancée (ils ont tous les deux bénéficiés d'éducation routière).

Les comportements sûrs ne sont pas les mêmes dans les deux groupes. Par exemple, les enfants de Marseille (qui ont reçu une sensibilisation d'une heure) regardent mieux avant de traverser et se déplacent de manière plus sûre (situation sur le trottoir) que ceux de Lyon (qui ont bénéficié d'une éducation intensive). En ce qui concerne les règles de sécurité, les enfants de Lyon présentent des raisonnements plus matures que ceux de Marseille.

Force est de constater que les mesures éducatives intensives proposées aux jeunes enfants de Lyon conduit à un sentiment de sécurité et de liberté laissée aux enfants qui contraste avec les observations des comportements réels des enfants qui sont moins sûres que l'on pourrait le penser. Il ne faut pas pour autant conclure que l'éducation intensive n'est pas la bonne mais que dans cette recherche son avantage n'est pas avéré. Par contre, rappelons que les enfants ayant suivi un programme d'éducation routière ont un comportement plus sûr que ceux appartenant au groupe contrôle sans éducation routière institutionnelle.

L'exercice pratique favorise-t-il la prévention?

D'autres recherches montrent les limites des apprentissages proposés aux enfants. Van Schagen et Rothengatter (1997) évaluent l'effet d'un entraînement scolaire donné aux enfants de sept ans pour apprendre à traverser un carrefour. Les auteurs analysent les compétences de quatre groupes d'enfants. Un groupe a reçu un enseignement scolaire, un deuxième groupe a reçu un entraînement comportemental par une pratique individuelle, un troisième groupe bénéficie des deux types d'apprentissages combinés. Finalement le quatrième groupe sert de témoin, il ne reçoit aucune éducation routière.

La compréhension des règles de comportements adaptés aux dangers du trafic est évaluée par le jugement des enfants sur des questions de sécurité routière à partir de photographies (c'est une sorte de test de connaissances). Les compétences comportementales sont testées par l'observation du comportement de l'enfant qui doit traverser une rue.

La comparaison des résultats avant et après l'apprentissage révèle une très nette différence entre les groupes expérimentaux et le groupe témoin (qui n'a pas d'entraînement) en faveur des premiers. Les trois groupes avec apprentissage évoluent de la même manière, il n'y a pas d'effet dû au

type d'apprentissage («scolaire» et sur le terrain). Ces résultats s'opposent à l'hypothèse d'une meilleure intégration des données de la sécurité lorsqu'un entraînement se fait sur le terrain.

Importance de l'éducation routière, mais...

Ces quelques exemples de recherches démontrent l'importance d'une éducation à la sécurité routière. La question de l'efficacité plus grande d'une méthode ou d'une autre est encore débattue. Les méthodes d'éducation tiennent compte des connaissances actuelles sur la sécurité routière, notamment celles concernant les capacités cognitives des enfants et celles concernant les difficultés spécifiques du déplacement à pied. Leur mise en oeuvre apporte une meilleure compréhension des règles de sécurité par les enfants.

Interprétations inattendues des règles

La manière dont les consignes de sécurité sont transmises aux enfants repose sur leurs capacités de compréhension. Le niveau de développement cognitif des enfants peuvent entraîner des représentations erronées. Cette question est importante avant 7 ans.

Par exemple, Thomson (1997) relève une interprétation inattendue de la règle classique qui centre l'enfant sur le fait de voir ou ne pas voir de voiture. Pour rendre compte de cette compréhension, on peut formuler ainsi la règle que se représentent les enfants: «si tu vois une voiture, tu t'arrêtes, et attends, si tu ne vois pas de voiture, tu peux traverser».

Lorsqu'on leur demande de choisir un endroit sûr pour traverser, leur réponse est révélatrice de leur interprétation de la sécurité: ils choisissent de traverser dans un lieu sans visibilité, avant un dos d'âne, par exemple, et évitent l'avenue à grande circulation sur laquelle ils pourraient effectivement voir la présence ou non de véhicules. Ils ne comprennent pas forcément qu'un endroit est dangereux justement parce qu'il n'y a pas de visibilité.

Compréhension de la coordination des points de vue

Pour évaluer les risques de ne pas voir un véhicule, il convient de maîtriser une géométrie projective sophistiquée. On peut tester hors contexte (en situation scolaire, par exemple) la capacité des enfants à coor-

donner les perspectives. Demetre (1997) montre que la prise en considération des perspectives complexes est acquise vers 9 ans. Par contre, lorsqu'il s'agit d'utiliser cette connaissance pour guider leur comportement de traversée, leur compréhension est décalée d'une année (réussite vers 10 ans).

Les adultes peuvent expérimenter ce type de difficulté lorsqu'il s'agit de s'engager sur une rue sans visibilité en regardant dans un miroir. Il est parfois difficile d'évaluer correctement la direction de laquelle arrive un véhicule! Cette recherche montre que certaines compétences cognitives se développent tardivement et limitent les capacités de déplacements sécurés dans la circulation.

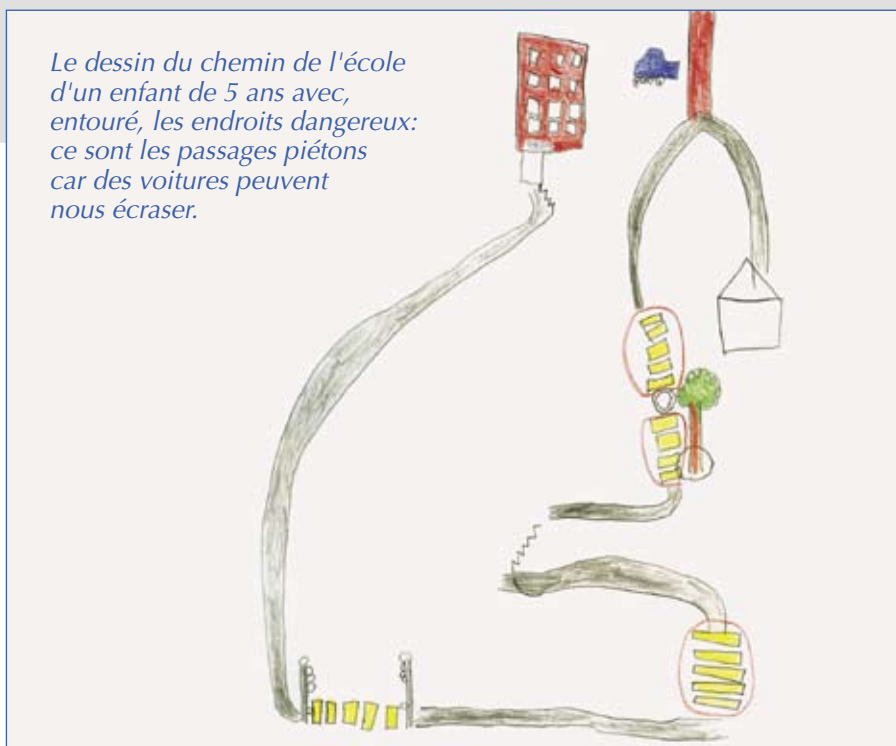
Compréhension des règles de sécurité: un exemple

Nous avons obtenu des résultats semblables dans une étude exploratoire auprès de jeunes lausannois sur la compréhension des règles de sécurité sur leur propre chemin de l'école, alors que ce déplacement se fait de manière accompagnée et «éducative». Nous avons mené des entretiens avec sept groupes d'enfants d'âge moyen de 5 ans et demi. Par l'intermédiaire de photos prises de leur chemin de l'école, nous les avons interrogés sur les règles et les dangers de leur déplacement.

Lorsqu'on leur demande ce que sont les dangers, la plupart répond que ce sont les voitures, éventuellement avec d'autres véhicules. Les comportements qu'ils affirment adopter sur le chemin de l'école sont particulièrement significatifs des consignes de sécurité reçues : ils ne doivent pas courir, ne pas faire les fous, ne pas se pousser. Ils doivent marcher par deux et ne pas se lâcher la main. Avant de traverser, ils doivent s'arrêter et regarder. A contrario, aucun des enfants interrogés ne mentionne des conduites de sécurité qui concernent la circulation elle-même (comment regarder, comment s'assurer qu'une voiture n'est pas masquée, choisir un lieu pour traverser la route). La seule chose qui est dite: «regarder des deux côtés». Leur apprentissage concerne davantage les conduites à tenir lors d'un cheminement en groupe accompagné d'un adulte, que les règles de sécurité proprement dites, qu'il faudrait apprendre avant de se déplacer en solitaire.

Des actions éducatives ont pourtant lieu sur ce parcours, les enfants récitent une consigne avant de traverser les rues («Y a des consignes: ouvrir les yeux - fermer la bouche - ouvrir les oreilles - être attentif. C'est pour ceux qui traversent la route. Les voitures peuvent rouler car on dit les consignes. Et après? Elles doivent attendre qu'on passe»). Comme ce déplacement se fait avec les éducatrices, la responsabilité de la traversée des routes est sur leurs épaules. On demande à Jess (6 ans et demi)

Le dessin du chemin de l'école d'un enfant de 5 ans avec, entouré, les endroits dangereux: ce sont les passages piétons car des voitures peuvent nous écraser.



«Pourquoi est-ce que tu dois faire attention?» Elle répond: «Car des voitures peuvent nous écraser et c'est pour ça que l'éducatrice doit regarder». Elle ne prend pas encore à son propre compte l'action de regarder.

Nous avons demandé aux enfants d'indiquer les endroits dangereux sur le chemin de l'école qu'ils venaient de dessiner. En principe, les endroits sécurés sont les passages piétons, alors que les endroits dangereux sont les traversées hors passage piéton. Or, nous constatons, à l'inverse, que sur un groupe de 15 enfants de 7 ans, 4 enfants signalaient le passage piéton comme «ce qui est dangereux» sur le chemin de l'école, 3 une voiture, 4 une traversée de rue et 4 l'ensemble de la voie de circulation. Lorsqu'on leur a demandé pourquoi ils avaient entouré ces endroits dangereux, leurs réponses parlent des voitures qui peuvent les écraser, («où je traverse c'est dangereux – pourquoi? Parce qu'il y a des voitures»).

Finalement, nous avons relevé certaines mécompréhensions comme l'explication ce que signifie le panneau «attention enfant» qui se trouve près de l'école: «Interdit de courir ici, il faut marcher sinon on nous voit pas» (le panneau représente des enfants qui courent, à l'intention des automobilistes et non des enfants)! Manifestement, les enfants de cet âge ne maîtrisent pas encore les raisons sous-jacentes aux règles qui leur sont présentées. Si l'apprentissage des règles de sécurité est certes important, il ne garantit pas la sécurité des enfants.

Conclusion: ne pas surestimer les enfants

Rappelons ici la mise en garde de Demetre (1997) par suite d'une trop grande

confiance des parents envers les compétences de leurs enfants.

Un effet pervers de l'éducation routière pourrait être d'augmenter le nombre d'accidents parce que les enfants se déplacent en solitaire plus précocement.

L'important à notre sens, dans cette situation complexe et risquée, est d'analyser en détail la mesure prise, d'évaluer les moyens de sécurisation mis en œuvre et de savoir trouver cet équilibre si difficile entre ce que l'enfant peut apprendre et qu'il s'agit de développer et les limites de sa compréhension. Négliger les limites cognitives des enfants peut entraîner des risques qui ne se laissent pas réduire par des mesures éducatives.

Dans les mesures de prévention des risques de la circulation auprès des enfants, on ne peut pas leur demander de prendre en charge leur propre sécurité au-delà de leur compétence développementale. Il convient donc de donner une éducation à la sécurité routière – et à cet égard, les expériences montrent que le gendarme qui vient expliquer en classe les règles avec force conviction peut être aussi efficace qu'un long entraînement pratique comme le montrent les recherches ci-dessus. Mais cette éducation préventive ne suffit pas, il faut surtout sécuriser les cheminements vers l'école et dans les quartiers. Il est également nécessaire d'accompagner les enfants dans leur déplacement au-delà de l'âge de 7 ans. Sinon, on pleurera encore longtemps les jeunes enfants morts sur les routes.

Evelyne Thommen
Silvia Perrenoud
Dominique Malatesta
(EESP, Lausanne)

Références à disposition sur le site de Rue de l'Avenir.

L'enfant et la représentation de son chemin de l'école

Il est un déplacement urbain très routinier: celui qui mène les enfants de leur domicile à l'école. Parcouru chaque jour, il est très familier aux enfants. Cette familiarité entraîne chez ces derniers une représentation de leur itinéraire dans un habitus concret. Ils sont d'ailleurs capables de le parcourir seuls de manière précoce. C'est donc souvent le premier déplacement autonome de l'enfant, qui lui permet aussi de développer toute son imagination (Hüttenmoser 2005).

Cadre de l'enquête

Nous nous sommes interrogées sur la représentation des enfants à propos de leur itinéraire pour aller à l'école. Notre consigne demandait à l'enfant de dessiner le chemin de l'école pour quelqu'un ne le connaissant pas. La consigne est simple, les enfants bénéficient d'un temps indéterminé pour réaliser leur dessin. Nous avons recueilli 243 dessins dont 107 à La Chaux-de-Fonds (collège de l'Ouest), 76 à Conselheiro Lafaiete, Brésil (Escola Estadual Dr. Antero Chaves ci-après Lafaiete), 39 à Lausanne (garderies la Rotonde et la Cour des Miracles) et 21 à Soleure (Schulhaus Wildbach). La proportion de filles et garçons est approximativement équivalente dans les groupes. Les enfants sont âgés de 5 à 13 ans.

Analyse et évaluation

Nous nous sommes intéressées à quelques aspects cognitifs de leurs représentations de l'espace et des éléments de l'environnement intégrés à leurs dessins. Kevin Lynch (1971) propose une analyse de l'image de la ville en différenciant cinq grandes catégories de représentations: les voies, les limites, les quartiers, les noeuds et les points de repère. Nous nous sommes servies de cette terminologie pour décrire les dessins des enfants qui ne comportent que des voies le long desquelles se déplace l'enfant et des points de repères qui entourent ces voies de circulation dans lesquelles l'enfant ne pénètre pas.

Ce qui nous intéresse est de savoir ce à quoi les enfants sont attentifs sur leur chemin de l'école. Nous discuterons ici deux aspects principaux dans leur représentation: leur capacité de représenter un itinéraire de manière décentrée, c'est-à-dire un itinéraire compréhensible pour autrui, et les éléments de l'environnement qu'ils représentent dans leur dessin.

Pour la présentation des résultats, nous dénombrons la présence d'au moins un indice ou repère spécifique. Nous évitons ainsi la question du nombre objectif

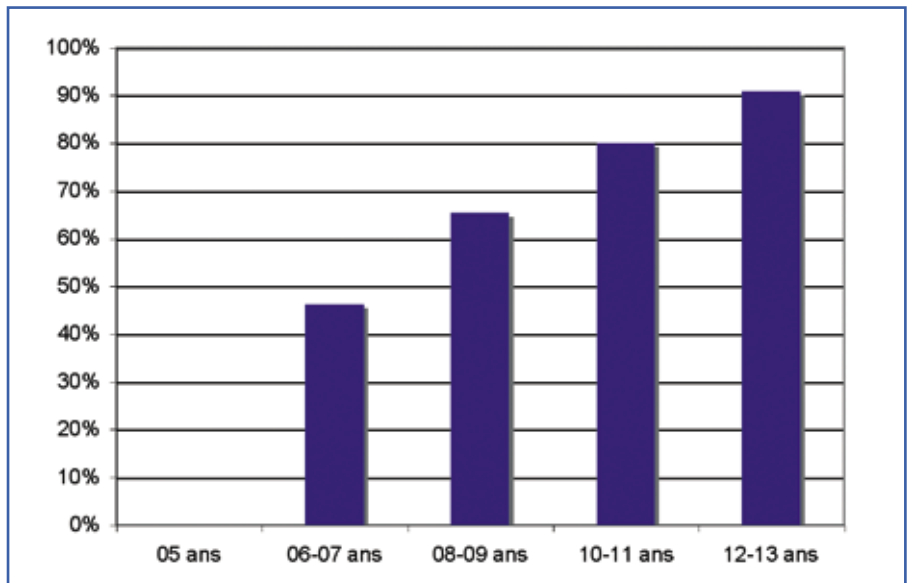


Figure 1. Pourcentage d'enfants qui représentent au moins un carrefour par groupe d'âge (sur l'ensemble des 243 dessins). Aucun dessin d'enfants de 5 ans ne comprend de carrefour.

de repères sur le chemin de l'école de ces enfants, nous ignorons en effet la longueur de ce cheminement. De la même manière, nous ne tenons pas compte de la justesse ou non de la représentation (d'autres données sur le chemin de l'école peuvent être lues dans Thommen et Rimbart, 2005).

Les voies de circulation



Dessin 1 (enfant de 4 ans et demi, Lausanne). Le chemin de l'école est un lien entre la maison et l'école. Pas de rue, de carrefours, de repères.

Lorsqu'on souhaite représenter le chemin qui mène à son domicile, il convient de signaler les carrefours et les rues sur lesquelles se déroule le cheminement. Nous avons donc comptabilisé la présence de carrefours dans leur dessin. Les plus jeunes enfants ne représentent pas de carrefour, ils se contentent de dessiner leur itinéraire, sans représenter les voies de circulation. Le nombre d'enfants qui représentent au moins un carrefour augmente nettement avec l'âge (Figure 1).

A noter que cette représentation des jeunes enfants d'un chemin de l'école sans carrefour est révélateur de leur appréhension de ce chemin: ils marchent le long d'un chemin qui tourne parfois (mais pour 50% des enfants de moins de 6 ans, il n'y a même pas de virages) mais qui ne rencontre pas les dangers d'une traversée. En fait, ils représentent leur action (marcher) et non leur chemin! Le dessin 1 (enfant de 4 ans et demi) est un exemple typique des jeunes enfants.

Les points de repère du registre routier

Dans un premier temps, nous avons catégorisé les indications représentant les repères du registre routier (feux tricolores, passages piétons, trottoirs). Pour les repères, nous comparons les dessins d'enfants de Lafaiete (Brésil) et de La Chaux-de-Fonds pour lesquels nous avons des dessins de trois groupes d'âge. Nous pouvons aussi comparer les données selon les lieux de vie des enfants.

Les enfants brésiliens représentent moins de repères routiers, et moins de passages piétons. Ceci simplement parce qu'il n'y en a pas dans leur ville! Nous verrons par contre qu'ils représentent davantage de bâtiments et d'éléments du paysage. Les repères présentés dépendent évidemment du cadre de vie des enfants, qui est très différent entre les deux lieux (Goulder, 1986).

Les points de repère de l'environnement

Les enfants représentent d'autres éléments dans leur dessin qui sont importants sur leur chemin de l'école: personnages, bâtiments, éléments de l'espace construit comme des barrières, des escaliers et des éléments du paysage. Nous avons comptabilisé pour chaque dessin la présence ou l'absence d'un élément catégorisé.

Il est remarquable de constater qu'il y a davantage d'enfants qui représentent au moins un élément paysager ou un bâtiment chez les enfants de Lafaiete que chez les enfants de La Chaux-de-Fonds. On constate également une augmentation des repères comme les bâtiments et les éléments architecturaux et une diminution des personnages en fonction de l'âge, ceci pour les deux lieux. Ceci est révélateur de l'évolution des repères pertinents pour s'orienter sur un itinéraire entre 6 et 12 ans.

Quelques conclusions

Lorsqu'on demande aux enfants de 5 à 13 ans de dessiner leur chemin de l'école, on constate deux aspects principaux. Du point de vue de la représentation de l'espace, les enfants donnent davantage d'indications sur leur itinéraire avec l'âge. L'évolution de leurs dessins peut être décrite en trois étapes: dans un premier temps, les enfants représentent leur cheminement, sans indications du contexte (4-7 ans; voir dessin 1). Dans une deuxième étape, les enfants introduisent quelques éléments du contexte comme une ébauche de carrefour, un personnage, des repères routiers, etc. (8-9 ans, voir dessin 2). Finalement, dans un troisième niveau, les enfants représentent l'espace qui entoure leur cheminement: on peut ainsi voir les carrefours et donc les rues à ne pas prendre, des bâtiments, des éléments de la signalisation routière (10-13 ans, voir dessin3).

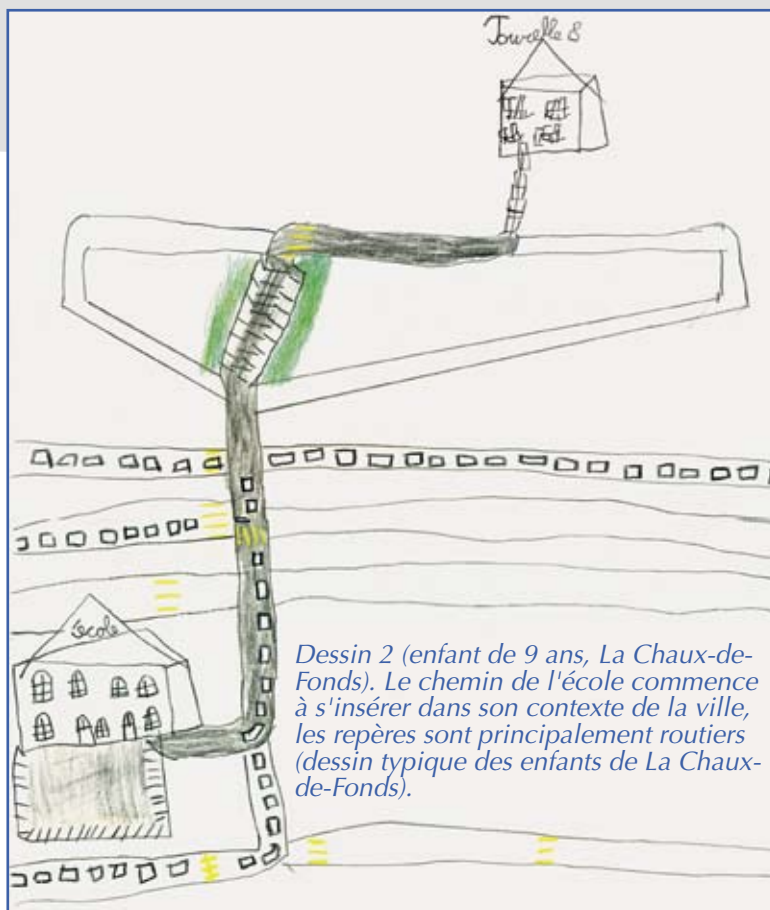
Notre analyse des repères représentés montre que ces derniers sont de plus en plus nombreux avec l'âge, mais que leur type dépend de l'environnement construit des enfants. Ils présentent assez logiquement les éléments qu'ils perçoivent sur leur chemin de l'école. A cet égard, le grand nombre de passages pour piétons représentés chez les enfants suisses est peut-être révélateur de l'attention demandée aux enfants pour traverser aux endroits prévus.

Pour conclure, les enfants ont apprécié de dessiner leur chemin de l'école: c'est quelque chose de connu. Leurs productions sont révélatrices de l'attention qu'ils portent à leur espace de vie et de l'importance du chemin de l'école comme possibilité de découverte autonome de leur environnement.

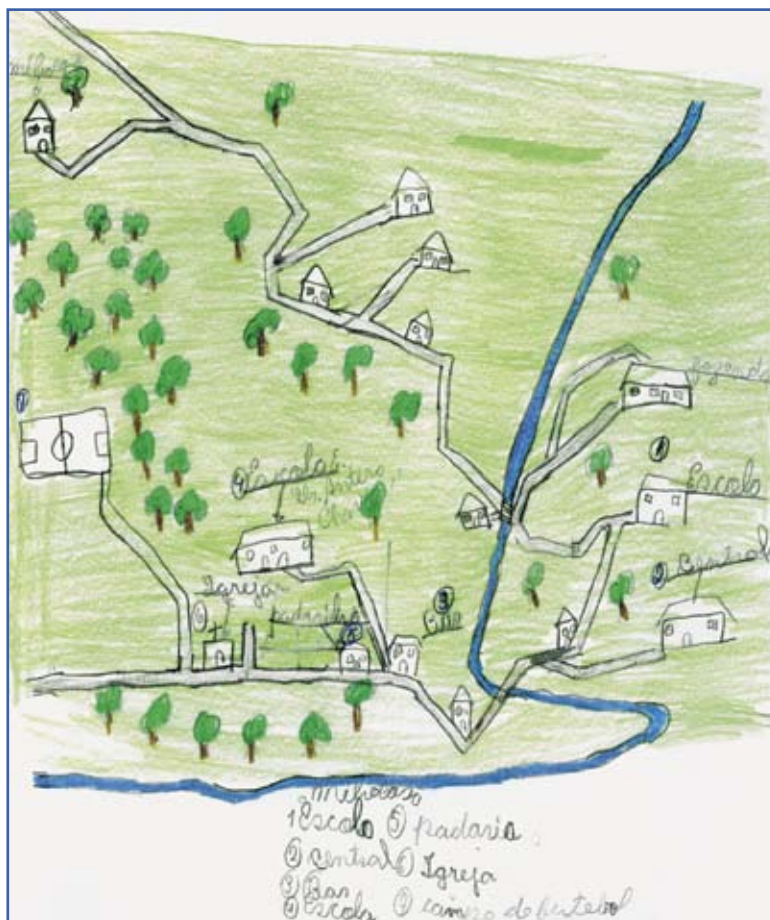
Evelyne Thommen
(EESP, Lausanne; ethommen@eesp.ch),

Véronique Zbinden Sapin
(HEF-TS, Givisiez; veronique.zbindensapin@hef-ts.ch)

Silvania Avelar
(TSL/EMPA, St-Gall; silvania.avelar@empa.ch)



Dessin 2 (enfant de 9 ans, La Chaux-de-Fonds). Le chemin de l'école commence à s'insérer dans son contexte de la ville, les repères sont principalement routiers (dessin typique des enfants de La Chaux-de-Fonds).



Dessin 3 (enfant de 12 ans de Lafaiete, Brésil). Le dessin comprend de nombreux repères, y compris paysagers (dessin typique des enfants de Lafaiete).

Références bibliographiques à disposition sur le site de Rue de l'Avenir.

Démarches de communes

Zurich: une stratégie spécifique

Dans le cadre de sa «stratégie de mobilité» adoptée en 2001, la ville de Zurich a développé 18 stratégies partielles portant sur des thèmes spécifiques ou particulièrement sensibles. L'une d'elles regroupe les constats et les choix de mesures à mettre en œuvre concernant les handicapés, les personnes âgées et les enfants.

Cette stratégie partielle concerne tous les usagers de l'espace public qui se déplacent majoritairement à pied et ont pour des raisons diverses une capacité de mobilité réduite, que ce soit de manière permanente ou temporaire (le handicap «temporaire» inclut par exemple le fait de se déplacer avec une poussette, des sacs chargés et un enfant à tenir par la main).

Cet ensemble d'usagers ne doit pas être sous-estimé, la ville l'a traduit en chiffres: tous les «handicapés du trafic» additionnés représentent près de 20% de la population, une minorité non négligeable.

Des mesures classiques

Le catalogue des mesures définies n'a rien de nouveau, pour l'essentiel il regroupe une panoplie d'outils classiques, qui recouvrent trois grands domaines d'action: éliminer les obstacles dans l'espace public, améliorer



Deux ateliers ont permis d'associer les enfants à la démarche.

la sécurité, développer la communication. C'est surtout la démarche et les principes qui la fondent qui sont intéressants.

Une reconnaissance des enfants

La stratégie s'appuie sur des constats rarement repris hors des milieux spécialisés: on y souligne l'importance, pour le développement des enfants, de pouvoir se déplacer seuls dans leur quartier. On y reconnaît aussi les limites des enfants – «Des enfants, il ne faut pas attendre des comportements adaptés au trafic, mais d'abord des com-

portements d'enfants» – et la privation d'autonomie et de découvertes qu'engendre pour eux le fait de devoir toujours être accompagnés.

L'élaboration de ce projet s'est fait en collaboration avec des groupes de travail spécifiques, et des ateliers organisés avec les principaux intéressés – y compris avec les enfants. Contrairement à la démarche bâloise de sécurisation des traversées piétonnes (voir RdA 3/2005), les associations de parents ne semblent pas avoir été partenaires, ce qui est un peu surprenant: ces associations sont presque toujours l'élément moteur des changements, et principales partenaires dans ce domaine.

A signaler: parmi les mesures mentionnées dans le volet «communication» figure la sensibilisation à l'interne de l'administration par rapport à ces questions, ainsi qu'un site internet permettant aux habitants de signaler des problèmes et de transmettre des demandes de manière pratique et directe.

Il faut aussi souligner que les mesures définies dans la stratégie partielle s'inscrivent dans un contexte – à Bâle également – où la majorité des quartiers sont en zone 30, et quelques rues en zones de rencontre.

DvdM

<http://www.mobilitaetskultur.ch>

Genève: le «Petit plan piéton»

Dès la troisième année d'école primaire les enfants suivent des cours d'environnement. Ils découvrent les alentours de l'école, la structure du quartier, le plan de la ville.

Le «Petit plan piétons» est né d'une demande de la ville de Genève à l'ATE dans le cadre de la semaine de la mobilité 2005. Le projet est parti de l'envie de sortir les travaux des écoliers de leurs classeurs, de leur donner un objectif concret, et de mettre à contribution les compétences des jeunes piétons.

Chaque enfant, muni d'un plan simplifié de son quartier, dessine les trajets qu'il fait pour venir à l'école, note la durée du trajet à pied, la manière de le parcourir (à pied, en trottinette, à vélo, en bus), quels sont les dangers, les difficultés (manque de passages piétons, mauvaise visibilité, etc).

Le plan permet aussi de marquer les curiosités, les événements imprévus, les commerces sympas, les arbres odorants, les parcs accueillants, etc.

Au terme de cette collecte d'informations, le puzzle est mis en forme afin de constituer un plan complet et original du

quartier, une sorte de grande carte aux trésors. Il devient un support pour réfléchir à la mobilité, imaginer d'autres moyens de transport que la voiture.

Comme son «grand frère», le Petit plan piétons cherche aussi à encourager la marche: développé dans le cadre de la semaine de la mobilité, le projet est surtout axé sur cet aspect.

Paola Nagel Petrucci

Conception et coordination pour l'ATE



Document financé et publié par le département de l'urbanisme de la Ville de Genève.
Graphisme CEUX D'EN FACE.

Un site intéressant

«Safe Routes to School»
(en anglais)

Ce site anglais de l'association Sustrans (qui milite pour une mobilité durable) présente de nombreux exemples d'actions en faveur des enfants, avec une possibilité de recherche par région ou par type de projets (promotion des déplacements à pied, à vélo, implication des autorités, implication des parents,...)

On y trouve plusieurs exemples de processus participatifs, associant les élèves, les enseignants, les parents et les autorités locales pour élaborer des solutions communes à des problèmes de sécurité sur le chemin de l'école.

www.saferoutestoschools.org.uk
(>Case studies)

22^e Journée Rue de l'Avenir

Vendredi 29 septembre 2006 à Köniz (BE)

Traversées piétonnes: vers une suppression des passages piétons ?



KÖNIZ (38'000 hab): route cantonale principale, 16'000 véhicules/jour. Avant: une traversée de localité comme il en existe des centaines.



KÖNIZ – après: diminution du gabarit de la chaussée, abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h dans le centre, suppression des passages piétons, giratoire en traversée libre pour les piétons.



NEUENEGG (4400 hab.): traversée de localité, 6000 v/j, 50 km/h. Mesures: rétrécissement de la chaussée, changement de revêtement et marquages spéciaux, consignes pour les enfants, campagne d'information «Mitenand».

La traversée de la chaussée représente l'opération la plus risquée pour les piétons: la grande majorité des accidents surviennent lorsque les piétons traversent la route. Pour un adulte en bonne santé bénéficiant de toutes ses capacités physiques, c'est un exercice relativement facile et naturel, au point qu'on ne se rend plus compte des compétences multiples que cela nécessite. Un enfant ne peut pas maîtriser cette opération complexe avant 10 ans environ.

Le «passage piéton» est beaucoup plus qu'un marquage fonctionnel, il a presque acquis une valeur de symbole. Même si le passage piéton n'est pas une panacée, son importance dans les réseaux piétons ne peut pas être minimisée. Pour les enfants (pour les parents), il représente un point de repère jugé essentiel.

Dans les zones 30

L'article de la nouvelle ordonnance fédérale de 2002, qui stipule que dans les zones 30 les passages piétons doivent dans la règle être supprimés sauf exception (par exemple devant une école ou un home pour personnes âgées), est très controversé. L'objectif de cet article était de donner plus de souplesse aux piétons dans les zones 30 et d'en faire des zones de cohabitation entre les usagers. Mais ce changement a été mal perçu par les parents d'élèves et

certaines techniciens des communes. En l'absence de priorité des piétons dans les zones 30, la suppression des passages n'est pas forcément perçue comme un avantage.

Sur des routes plus importantes

A Neueneegg et à Köniz, dans le canton de Berne, on teste actuellement des «zones de traversée libre» sur des traversées de localité; dans le premier cas la vitesse autorisée a été maintenue à 50 km/h (voir RdA 3/2005), dans le second – une route principale avec 16'000 véhicules/jour – on l'a abaissée à 30 km/h.

Là aussi, l'idée est d'offrir plus de souplesse aux piétons, et que l'aménagement non directif induise une attention réciproque entre usagers et un comportement courtois des conducteurs vis-à-vis des piétons. Ces deux exemples sont évalués dans le cadre d'une recherche SVI en cours.

La mixité et la cohabitation ont leurs avantages, mais à quelles conditions? L'expérience de Köniz est par exemple contestée par Mobilité piétonne, qui a fait recours contre la mesure, argumentant qu'en l'absence de priorité pour les piétons la zone de traversée libre n'est pas favorable aux usagers vulnérables.

Des visites et une table ronde

Pour faire le point sur ces questions, Rue de l'Avenir organise sa 22^e journée à Köniz,

dans la banlieue sud de Berne, avec la visite des deux exemples de Neueneegg et de Köniz (voir programme).

Le sujet est complexe. La suppression de passages piétons étant controversée, il est important de pouvoir identifier les avantages et les inconvénients de cette solution. C'est pourquoi Rue de l'Avenir organise une table ronde pour tenter de répondre aux nombreuses questions qui se posent.

La suppression de passages piétons est présentée comme un plus pour les piétons: est-ce vraiment le cas? Comment garantir la sécurité des traversées pour les enfants et les personnes âgées? Le non-marquage des passages ne devrait-il pas s'accompagner obligatoirement d'un abaissement de la vitesse autorisée? voire de la priorité aux piétons? Plutôt que de supprimer les passages piétons, ne faudrait-il pas supprimer l'interdiction des 50 m? Marquer plusieurs passages piétons successifs, si nécessaire? Ou créer un nouveau type de marquage?

La table ronde sera l'occasion d'entendre les arguments des opposants et des partisans et de les discuter. La table ronde et le débat seront animés par Laurent Bonnard, journaliste à la Radio romande.

Venez en juger sur place et vous faire une opinion en participant à cette 22^e Journée «Rue de l'Avenir», le 29 septembre prochain!

22^e journée d'étude de Rue de l'Avenir

Programme

Traversées piétonnes: vers une suppression des passages piétons?

Vendredi 29 septembre 2006 à Köniz (BE)

(Dp Genève 7h10, Lausanne 7h45, Fribourg 8h34 / Neuchâtel 8h03 / Delémont 7h42, La Chaux-de-Fonds 7h13)

Arrivée des trains à Berne: Genève-Lausanne-Fribourg: 8h56 / Neuchâtel: 8h54 / Jura 8h48

Départ du RER pour Neuenegg (BE): 9h16

Visite à Neuenegg: 9h40 – 10h15

- Zone de traversée libre (sans passage piéton) sur une traversée de localité à 50 km/h, en présence du concepteur Rolf Steiner (bureau Verkehrsteiner, Berne)
- Transfert en RER (dp. 10h22 pour Köniz)

Visite à Köniz: 11h10 – 12h25

- Zone de traversée libre: suppression de passages piétons sur une route cantonale avec limitation à 30 km/h, en présence de Fritz Kobi, ingénieur en chef d'arrondissement (Office des ponts et chaussées du canton de Berne), co-initiant du projet, et de représentants de la commune de Köniz

Repas: 12h30

- Buffet
- Accueil par la commune de Köniz

Exposés: dès 13h30

- **Introduction** de Serge Beuchat, président de Rue de l'Avenir
- **Retour sur les visites du matin**
 - Traversées libres à Neuenegg (Rolf Steiner)
 - Zone de traversée libre de Köniz (Fritz Kobi)

Petite histoire du passage piéton en Suisse

Dominique von der Mühl, collaboratrice scientifique EPFL / Rue de l'Avenir

Table ronde et débat avec la salle Supprimer les passages piétons: un plus pour les piétons?

Animation: Laurent Bonnard, journaliste à la Radio romande

Avec la participation de:

- Fritz Kobi, Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Thomas Schweizer, directeur de Mobilité piétonne
- Un représentant d'une Association de parents d'élèves
- Un représentant du BPA ou de l'OFROU
- Une représentante de la commune de Köniz

Fin de la journée d'étude 16h30

Retour à la gare en bus.

Départ de Köniz pour retour à la gare de Berne:

16h44 (bus 10) pour trains Genève – Lausanne – Fribourg- Neuchâtel - Valais

16h55 (RER) pour trains Jura – La Chaux-de-Fonds

Coût

CHF 150.-
(CHF 120.- pour les abonnés à Rue de l'Avenir) y compris repas et documentation

Inscription

Par courrier, courriel ou Internet <www.rue-avenir.ch> jusqu'au 25 août 2006
Journée Rue de l'Avenir organisée avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU).

*Les déplacements entre Berne, Neuenegg et Köniz se font avec les transports publics locaux (RER bernois ou bus).
Prévoir un billet CFF «City-city ticket» comprenant les transports urbains.*

Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la journée d'étude Rue de l'Avenir du 29 septembre 2006 à Neuenegg et Köniz

Abonné RdA (CHF 120.-) Non abonné RdA (CHF 150.-)

Nom, prénom _____

Rue, n° _____

NPA/Localité _____

Représentant (commune, département, bureau, association) _____

Tél. professionnel _____

Courriel _____

PRO VELO - Correctif

Cotisations de membre:

Membre individuel: CHF 40.-

Famille: CHF 50.-

La cotisation de CHF 100 à CHF 500.- est une cotisation de soutien des entreprises et des services publics désireux de soutenir l'engagement de PRO VELO.

Renseignements

www.pro-velo.ch

info@pro-velo.ch

Bollwerk 35, Case Postale 6711,
3001 Berne

Tél: 031 318 54 11

L'ATE: un partenaire incontournable en matière de sécurité de l'enfant dans la circulation



Depuis de nombreuses années l'ATE, en particulier son Bureau-Conseil à Genève, a développé de nombreuses activités pour mieux garantir la sécurité des enfants dans la circulation et sur le chemin de l'école. Parmi ses nombreuses publications et actions sur le sujet, le Bureau-Conseil conduit **trois campagnes phares**:

La promotion du Pédibus

Le Bureau-Conseil ATE soutient et coordonne les quelque 150 lignes de Pédibus qui circulent en Suisse Romande, fournit

des conseils, du matériel, de la documentation, enfin tout ce qu'il faut pour démarrer et assurer le succès d'une ligne de Pédibus. Une partie de l'information est disponible sur les sites: www.pedibus.ch et www.pedibus-geneve.ch.



La journée internationale «A pied à l'école»

Cette journée – qui aura lieu le vendredi 22 septembre 2006 – est un événement qui souligne, à l'échelle mondiale, les problèmes rencontrés par les enfants piétons. Mais ça n'est pas seulement un événement médiatique d'une journée, c'est surtout l'occasion de parler de la sécurité sur le chemin de l'école, de démarrer ou

d'inaugurer une ligne de Pédibus et de sensibiliser enfants, parents, automobilistes et autorités.

La campagne «1,2,3,...soleil» et «Agir ensemble»

Un questionnaire est adressé aux parents et un autre aux enfants, sur la sécurité des itinéraires scolaires quotidiens. L'analyse des réponses (effectuée par l'ATE) permet de dresser un «diagnostic sécurité» et constitue une excellente base pour identifier les points noirs, interpeller les responsables de la commune ou modifier des aménagements.

Plus d'informations

Sur le site www.pedibus.ch ou www.pedibus-geneve.ch

Bureau-Conseil ATE
18 rue de Montbrillant
1201 Genève
Tel. 022 777 10 02
conseil@ate.ch

Le théâtre comme outil de sensibilisation sur la sécurité du chemin de l'école

«Le Petit Rond-Point Rouge», une co-production de l'ATE, dans le cadre de la campagne «A pied à l'école»

Nous sommes tous témoins – ou acteurs – de situations où des parents, soucieux de la sécurité de leurs enfants ou simplement pressés, les emmènent en voiture à l'école, créant de ce fait un danger potentiel pour les autres enfants piétons!

Le spectacle «Le petit rond-point rouge» met en évidence ces paradoxes que l'on vit quotidiennement en tant que parent lorsque se pose la question du trajet de l'école. A quel moment peut-on laisser aller son enfant, seul, à pied, à l'école? Comment juger s'il en est capable, s'il est prêt à faire face au trafic? Est-ce que l'accompagner en voiture permet de garantir sa sécurité? Quelles démarches entreprendre pour assurer au maximum la sécurité des enfants aux alentours des écoles?

C'est d'ailleurs pour répondre aux fortes attentes des parents et des communes en matière d'information sur la sécurité sur le chemin de l'école que la compagnie théâ-

trale du Caméléon a conçu ce spectacle, à la demande de l'Association Transports et Environnement (ATE), du Groupement genevois des associations de parents d'élèves (GAPP) et du Service de la Mobilité de la Ville de Genève.

Un spectacle interactif!

Ce spectacle se présente sous la forme d'un «théâtre forum». Le public est invité à intervenir à tout moment pour modifier le cours de la pièce. Ce sont ces interventions et propositions du public qui nourrissent la réflexion et suscitent des discussions fructueuses. Le spectacle met en scène des parents et leur fille, à la veille du grand jour où cette dernière s'apprête à se rendre seule à pied à l'école, pour la première fois.

Ce spectacle a été conçu pour un public de parents d'élèves ou d'adultes concernés par la sécurité sur le chemin de l'école: enseignants, professionnels, autorités, etc.

Le spectacle a déjà été joué à Genève dans le cadre de la journée internationale «A pied à l'école» et une dizaine de représentations sont déjà programmées en Suisse Romande pour le printemps et l'automne 2006. Le spectacle est à disposition des communes, des APE, des écoles romandes et de tout groupement de personnes intéressées. Il s'accompagne d'une documentation pédagogique, distribuée à tous les participants, pour leur permettre de poursuivre et de nourrir leur réflexion sur la sécurité sur le chemin de l'école.

Françoise Lanci-Montant
Coordinatrice, ATE

Renseignements et informations sur les dates des prochains spectacles:

Françoise Lanci-Montant,
Bureau-Conseil ATE, tél. 076- 344 25 27;
Email: coordinatrice@pedibus-geneve.ch.

Réseau «Enfant et circulation»

Ce réseau, créé en Suisse alémanique en septembre 2005, regroupe une quinzaine d'organismes et associations qui cherchent à promouvoir un cadre de vie plus favorable au développement des enfants. Rue de l'Avenir vient d'y adhérer.

Dans le communiqué de presse publié à l'occasion de sa création, le Réseau enfant et circulation (Netzwerk Kind und Verkehr) rappelle les conséquences de l'évolution du trafic pour les enfants: risque plus élevé d'accidents, disparition d'espaces de jeux, manque d'exercice, nécessité d'accompagnement qui prive les enfants de la possibilité d'acquérir leur autonomie, dépendance réciproque des parents et des enfants.

Les décideurs ne tiennent pas compte des enfants

A l'échelle suisse, des choix importants dans le domaine de la circulation sont faits au niveau de l'Office fédéral des routes, en collaboration avec le Fonds pour la sécurité routière, le Conseil de la sécurité routière, le Bureau de prévention des accidents, l'Union suisse des professionnels de la route, le TCS et l'ACS.

A l'OFROU on travaille actuellement au projet Via Sicura et au Plan directeur de la Mobilité douce. Le Fonds de sécurité routière a été réorganisé et on a créé une commission d'experts pour la sécurité routière. Le réseau E+C relève que si on affirme d'un côté que les nouvelles orientations à prendre doivent intégrer tous les milieux concernés, aucune des organisations engagées depuis de nombreuses années pour la défense des droits des enfants n'a pourtant été intégrée au processus.

Dans les différents rapports de synthèse de Via Sicura les enfants ne sont pas mentionnés du tout, dans le projet de Plan directeur mobilité douce ils apparaissent de manière tout à fait marginale, et dans les très nombreuses normes VSS on ne tient absolument pas compte de leurs besoins. Alors même que les enfants sont directement concernés par les choix en matière de circulation.

Etre associés aux réflexions et aux décisions

Le Réseau «enfant et circulation» s'est donné mandat d'intervenir à l'échelle de l'ensemble de la Suisse sur ces questions¹. Il souhaite être intégré aux réflexions et aux choix en matière de circulation routière, et promouvoir une plus grande prise en compte des enfants dans le cadre des projets en cours ou à venir.

Le communiqué souligne aussi l'importance d'une acquisition de connaissances et de compétences dans le domaine du développement des enfants et de leurs besoins spécifiques parmi les instances et les décideurs impliqués.

Pour un environnement adapté aux enfants

«La sécurité absolue n'existe pas: les risques font partie du développement. Mais les enfants ne peuvent se comporter de manière plus sûre dans la circulation que s'ils ont pu acquérir par eux-mêmes l'assurance nécessaire.

Pour pouvoir bien se développer, les enfants ont besoin d'espaces de jeux et de pouvoir s'y rendre seuls, avec une prise de risques adaptée à leurs capacités. Et ils ont aussi besoin de pouvoir traverser en sécurité les rues à fort trafic, pour aller à l'école, ou pour aller retrouver leurs copains, sans devoir toujours être accompagnés.»

Rue de l'Avenir ne pouvait qu'adhérer à ces constats et à ces objectifs.

Tout autre soutien de la part d'organismes suisses romands est le bienvenu, puisque pour le moment le réseau est surtout composé d'organisations et associations alémaniques. Le thème et les objectifs méritent une large mobilisation des milieux concernés.

D. von der Mühl



¹ Le Réseau «Enfant et circulation» délègue une partie de son mandat au Centre de documentation «Kind und Umwelt», dont le directeur Marco Hüntenmoser a par exemple assuré le rapport d'expertise dans le cadre de «l'affaire de Schaffhouse» (voir page de couverture).

Informations: www.kindundumwelt.ch
(> Netzwerk Kind und Verkehr).

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

www.rue-avenir.ch

Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association Transports et Environnement
 - **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Juventute**
 - **Pro Senectute**
 - **PROVELO Suisse**
Association pour les intérêts des cyclistes
 - Association des Familles des Victimes de la Route
 - Société d'Art Public
 - Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Marie-Claire Pétremand
2322 Le Crêt-du-Loche
☎ et fax 032/724 32 82
rue.avenir@imaginer.ch, www.rue-avenir.ch
CCP: 20 – 7856 – 6

Président

Serge BEUCHAT
☎ 032/465 81 81 - sergebeuchat@bluewin.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
☎ 022/777 10 02 - alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation CEDEC-/EPFL

Dominique von der MÜHLL
☎ 021/693 42 07 - dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://cedec.epfl.ch>

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET
☎ 032/465 81 89 - rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel
Yolande NORTH
☎ et fax 032/835 10 19 - yolande.north@bluewin.ch

Valais et Fribourg
Pierre-François SCHMID
☎ 027/322 94 64 - pf.schmid@transportplan.ch

Vaud

Dominique von der MÜHLL
☎ 021/693 42 07 - dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://cedec.epfl.ch>