

Vous avez imprimé cette page depuis L'Obs.
L'Obs, actualité du jour en direct – <http://nouvelobs.com>

Comment on a interdit aux enfants de marcher

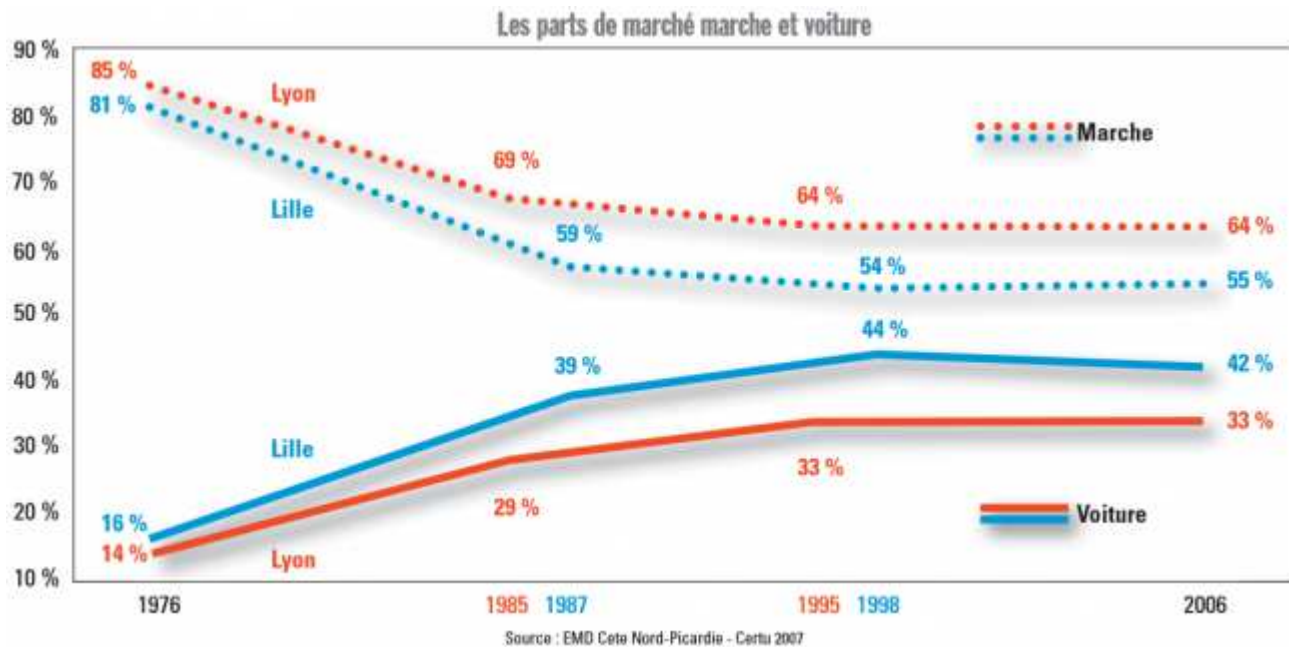
Panneau signalant un endroit fréquenté par les enfants, à Malvières en Haute-Loire - Olivier Bacquet/Flickr/CC
Choisissez, au hasard, un film qui montre une sortie d'école primaire. Si l'extrait est tourné dans les années 50 ou...

Choisissez, au hasard, un film qui montre une sortie d'école primaire. Si l'extrait est tourné dans les années 50 ou 60 – nous avons fait le test avec « Mon oncle » ou « La Guerre des boutons » –, alors vous verrez la majorité des enfants quitter l'école à pied. Mais plus le film est récent, plus la probabilité que l'écolier reparte en voiture est grande. Si vous n'avez pas envie de fouiller votre cinémathèque, jetez donc un œil dans la rue : la quasi-totalité des écoliers ne sont plus piétons mais passagers.



Panneau signalant un endroit fréquenté par les enfants, à Malvières en Haute-Loire - Olivier Bacquet/Flickr/CC

Les – trop rares – études consacrées au sujet confirment que les enfants marchent de moins en moins. Une enquête [PDF], menée en Languedoc-Roussillon en 2008 et publiée par le Commissariat général au développement durable (CGDD), estimait que « 70% de tous les déplacements des enfants de 6 à 14 ans sont effectués en voiture ».



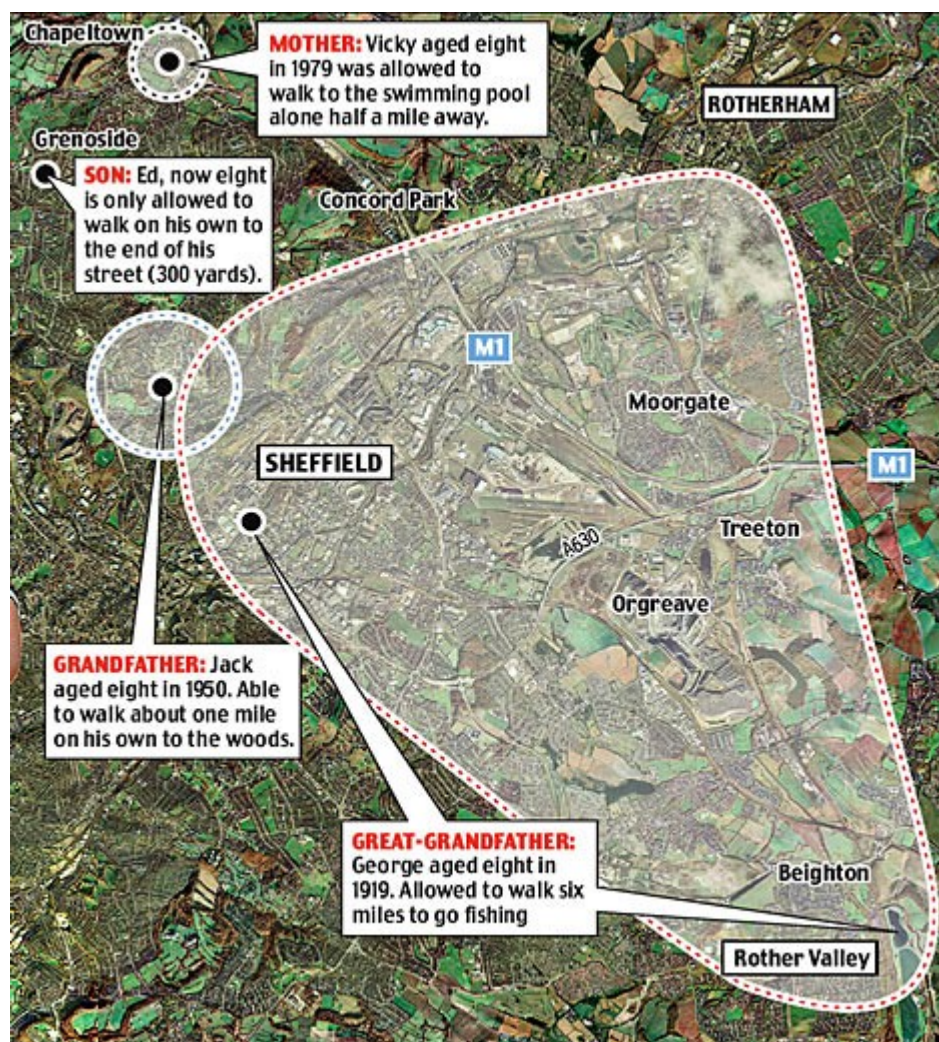
« Les parts de marché marche et voiture » : capture d'écran de l'étude - Certu, 2007

Une autre enquête [PDF], publiée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) en 2007 sur les trajets vers l'école primaire à Lille et à Lyon, montrait que, même dans les grandes métropoles, les enfants vont de plus en plus souvent et majoritairement à l'école en voiture-passager (voir graphique ci-dessus).

Ne t'éloigne pas trop, hein

Pourquoi marchent-ils si peu ? Parce qu'on leur interdit ! Le médecin britannique William Bird l'a montré en suivant une famille, la famille Thomas, qui vit et marche depuis quatre générations dans la même ville de Sheffield, dans le nord de l'Angleterre.

En 2007, il a publié une carte sur laquelle on peut voir le rayon des déplacements autorisés à l'âge de 8 ans se réduire au fil des quatre générations.



La carte de Sheffield, par William Bird, 2007

- En 2007, le jeune Ed Thomas avait le droit, à 8 ans, d'aller seul au bout de sa rue à moins de **300 m** de sa maison ;
- sa mère Vicky avait, en 1979, le droit d'aller seule à la piscine à **800 m** de chez elle ;
- son grand-père Jack pouvait, en 1950, aller au bois à plus d'**1,5 km** de chez lui ;
- son arrière-grand-père George en 1919 était autorisé à aller pêcher à près de **10 km** de chez lui.

« Les jeunes enfants n'ont bien sûr pas l'interdiction de marcher, mais ils font face à beaucoup d'interdictions dans la rue. Ils ont tous des limites spatiales à ne pas franchir autour de leur logement. Ça peut être un arbre ou une maison qui a été désignée par les

parents.

C'est souvent très restreint. En général, avant le CM2, les enfants n'ont pas le droit de traverser leur rue », décrypte l'anthropologue et urbaniste Pascale Legué qui a mené plusieurs enquêtes sur ce sujet en France depuis le début des années 90, notamment en accompagnant les jeunes enfants dans leurs déplacements.

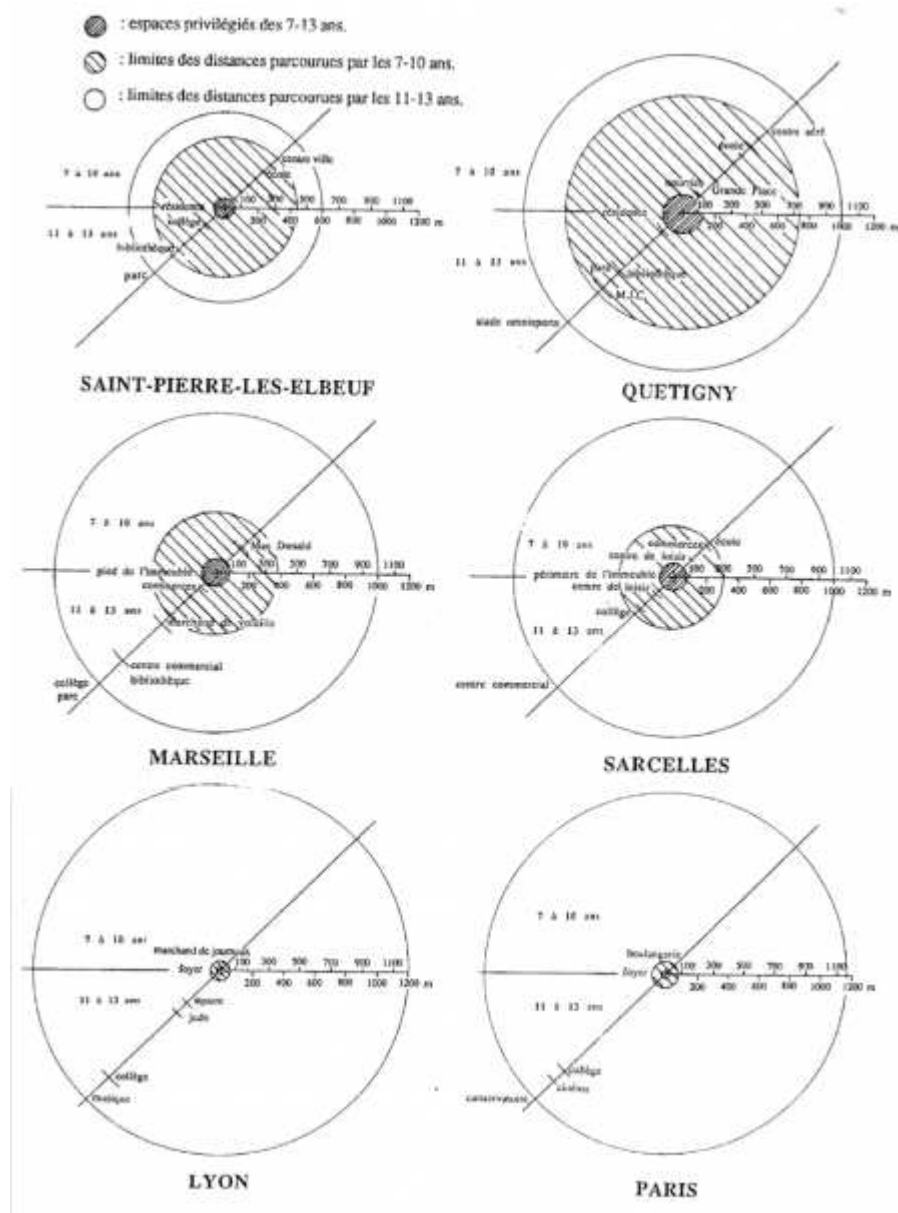
La faute à la voiture

Depuis quand ces interdits se sont-ils multipliés ? La chercheuse cite les travaux de l'historien Philippe Ariès (« L'enfant et la rue, de la ville à l'anti-ville », « Essais de mémoire, 1943-1983 », éd. Seuil 1993), qui montrent que l'enfant a commencé peu à peu à perdre son rôle social dans la ville au XIXe siècle.

Mais, précise-t-elle, c'est au milieu du XXe siècle que démarre « l'abandon de la rue par les enfants ». La chercheuse note :

« L'enfant qui court ou qui joue dans les rues a disparu de nos imaginaires sur la ville. Sa place est maintenant dans des espaces réservés, les parcs, les aires de jeux ou au bas des immeubles. »

La faute, selon elle, principalement à la voiture et aux urbanistes qui « ont conçu la ville pour les adultes motorisés ». Le jeune enfant étant moins capable d'interpréter et de réagir face à la vitesse d'une voiture, on lui a tout simplement retiré son droit de cité, comme le montrent les schémas ci-dessous.



Sphères concentriques représentant les déplacements autorisés des enfants dans divers univers urbains. « L »Enfant dans la ville », étude ethnologique, Pascale Legué, 1994, SCIC-CDC

Mylène Coulais, 56 ans, dont la famille vit depuis quatre générations à Chauray, dans la grande périphérie de Niort (Deux-Sèvres), a bien voulu se pencher pour nous sur l'histoire de la marche dans sa famille.

De l'épicerie au supermarché

Elle se souvient :

« Ma grand-mère est née en 1916. Quand elle était toute jeune enfant, elle allait au lavoir à pied à 500 m de chez elle, et un peu plus tard à pied dans le village d'à côté à 5 ou 6 km de là. Mes parents n'allaient pas si loin à pied mais ils allaient seuls à l'école,

en rejoignant les autres enfants sur le trajet. Moi aussi, j'y allais seule et je rentrais à pied le midi, ça faisait beaucoup de marche. Quand ma fille Emilie a été en âge d'aller à l'école, celle-ci avait changé de place parce que le village avait beaucoup grossi. Quand j'étais petite, on était 500 habitants dans le village, maintenant on est 5 000 dont beaucoup de gens qui travaillent à Niort. La municipalité a aussi mis en place un réseau de bus gratuit pour l'école donc mes enfants y sont allés en bus ou en voiture. Mais, même en dehors du trajet pour l'école, c'est vrai que les enfants ont arrêté de marcher. Avant, on allait au sport à pied, maintenant on les y conduit. On les laissait aller faire des courses à l'épicerie mais maintenant ça ne se ferait plus, d'ailleurs il n'y a plus d'épicerie, on va au supermarché. Par contre, on a commencé à créer un réseau Pédibus pour que les parents accompagnent les enfants à l'école à pied. »

Un rapport au monde « transformé »

Ces changements ont des conséquences importantes pour les enfants. Déjà, on constate qu'ils sont moins endurants qu'il y a 30 ans : leurs capacités physiques ont régressé de 2% par décennie. Or les spécialistes en conviennent : une pratique prolongée et quotidienne de la marche pourrait suffire à enrayer ce déclin.

L'architecte Sabine Chardonnet-Darmaillacq s'inquiète également :

« Quelle est la représentation de ce que c'est qu'être dehors et de ce qu'est la rue quand on a nous a interdit d'y marcher toute notre enfance ? C'est le rapport au monde des enfants qui est transformé. »

Pour leur rendre le droit de marcher, l'urbaniste Thierry Paquot propose d'interdire la circulation des voitures autour des écoles quinze minutes avant et après l'entrée et la sortie des élèves.

Pascale Legué propose également de repenser le devant des écoles : ces endroits où « on a mis des barrières pour éloigner les enfants de l'endroit prévu pour se garer ». Elle cite, sans la nommer, l'exemple d'une commune de Vendée qui a envisagé un temps de transformer la large aire devant ses deux écoles mitoyennes en un espace totalement piéton. Elle y a renoncé, face à l'opposition parentale. L'urbaniste déplore :

« L'espace devant les écoles pourrait devenir un espace d'échange et de jeu, on pourrait aussi implanter des jardins et en faire un lieu de vie pour toutes les générations. Au lieu de ça, on pense tout pour la voiture et on cantonne ensuite chacun dans ses espaces réservés. »

Les pas perdus des jeunes enfants sont décidément un très beau miroir de nos villes.

Merci à Eric Chtourbine (RR'amp;A), Léa Marzloff (Chronos) et Danièle Vulliet (Cere-ma) pour leur aide dans la réalisation de cet article.