

"Allo maman, bobo" : redonner aux enfants le droit à la rue et à la ville

Autor(en): **Bonanomi, Lydia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **71 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129695>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REDONNER AUX ENFANTS LE DROIT A LA RUE ET A LA VILLE

Telle une épée de Damoclès, le danger du trafic menace les enfants

Il est vrai que le nombre de victimes de la route, y compris celui des piétons, diminue régulièrement. Mais cela doit être mis en relation avec le fait que de plus en plus de kilomètres sont parcourus en voiture, alors que le nombre de piétons et de cyclistes diminue constamment, et avec lui l'exposition au risque. En réalité, la voiture devient toujours plus sûre pour ses occupants et toujours plus dangereuse pour ceux qui ne sont pas protégés par une carapace métallique.

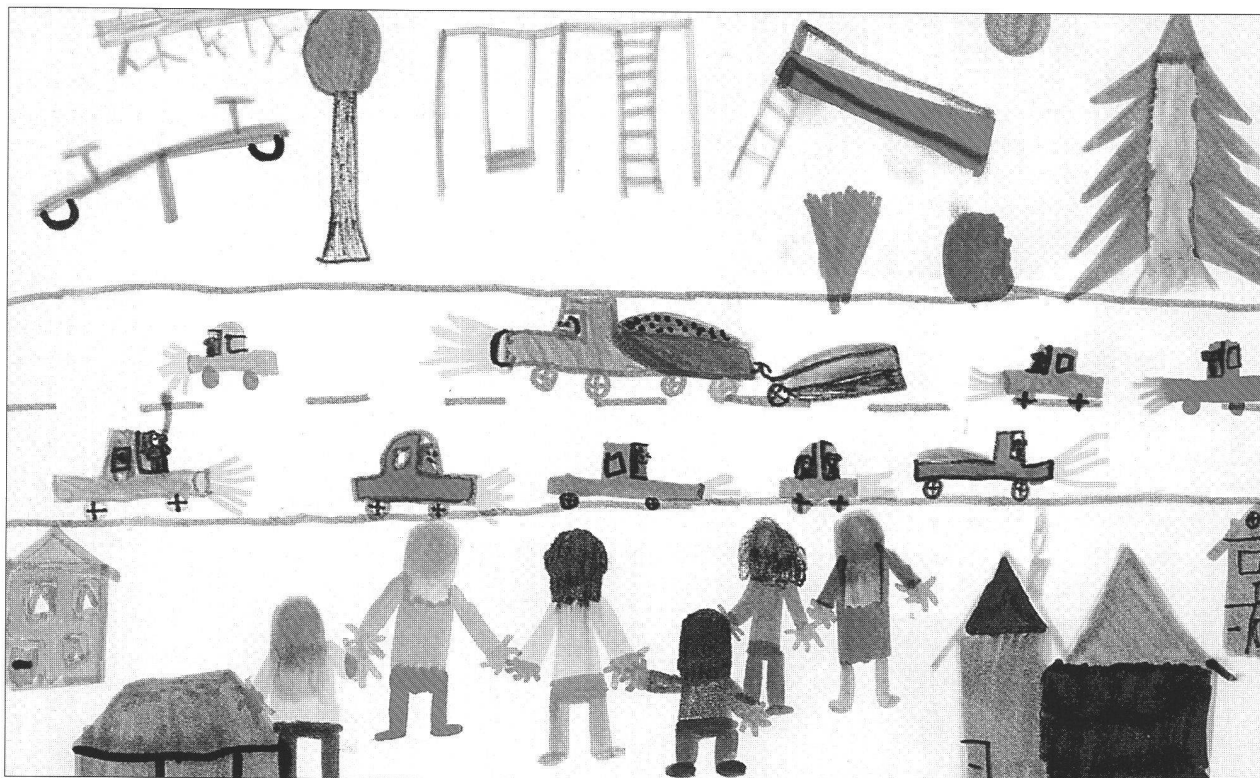
DES 4 À 5 ANS, LES ENFANTS DEVRAIENT POUVOIR SORTIR LIBREMENT

Les enfants sont devenus très dépendants des adultes, qui doivent constamment les accompagner. Cette dépendance est lourde de conséquences pour leur développement psychomoteur et leur socialisation. L'accompagnement n'est pas une solution, car il empêche l'enfant de faire seul les innombrables expériences que la pratique de l'espace public lui offre et qui l'aident à acquérir progressivement son autonomie. Récemment, une équipe de chercheurs a comparé les comportements quotidiens d'enfants de cinq ans qui pouvaient jouer dehors (enfants «A») avec ceux d'enfants qui ne le pouvaient pas en raison des dangers liés au trafic (enfants «B»).² Les différences observées

étaient à la fois banales et effrayantes. Par exemple, les enfants «A» avaient nettement plus d'amis. Leurs jeux étaient plus créatifs que ceux des enfants «B». Les enfants «A» se montraient mieux aptes à gérer eux-mêmes les conflits; ils étaient plus autonomes, etc.

POUR LES MÈRES: JOURNÉES MORCELÉES, STRESS ET ISOLEMENT

Les mères des enfants «B» passaient le plus clair de leur temps à accompagner leurs enfants, à l'école infantine, à la place de jeux, etc. Leurs journées étaient morcelées et il leur était pratiquement impossible de poursuivre une activité personnelle. Elles étaient plus isolées dans leur quartier et il y avait peu d'entraide entre voisins.





ABAISSER LES VITESSES DE CIRCULATION

Dès le plus jeune âge, l'enfant devrait pouvoir sortir dans l'environnement proche de son logement. En grandissant, il devrait pouvoir progressivement étendre son rayon d'action: dès 6-7 ans, il devrait pouvoir se rendre pratiquement partout - pas seulement à l'école - dans le village ou la ville. Et, dès 9-10 ans, l'enfant devrait pouvoir se rendre partout à vélo. Atteindre ces objectifs passe obligatoirement par un abaissement de la limitation actuelle, de 50 km/h à 30 km/h, sur toutes les routes où des enfants (et des personnes âgées) sont présents. Le «30 à l'heure général» est précisément le but de l'initiative «Rue pour tous», lancée par l'ATE et récemment déposée (la population sera appelée à voter dans quelques années). Des villes autri-

chiennes appliquent déjà ce principe et la majorité des habitants en est satisfaite, car les embouteillages et les pertes de temps annoncés par les opposants au projet ne se sont pas produits.

LA RUE RESIDENTIELLE ASSOULIE POUR UN MAXIMUM DE RUES DE QUARTIER

La limitation à 30 km/h constitue une amélioration générale considérable, mais elle ne garantit pas une sécurité suffisante pour permettre le jeu des petits dans la rue. Le signal «rue résidentielle» (limitation à 20 km/h, priorité des piétons, jeux autorisés), introduit en 1984 avait été prévu pour cela, mais son installation est soumise à des conditions si sévères et coûteuses qu'elles en empêchent la généralisa-

tion à une majorité de rues de quartier. Il faudrait assouplir ces conditions. En somme, une bonne partie des zones 30 actuelles devrait devenir des «zones résidentielles».

AUX PARENTS DE PRENDRE L'INITIATIVE ...

Pour de nombreuses petites rues, il n'est pas nécessaire d'attendre des changements officiels. Par exemple, les rues des enfants «A» de l'étude citée n'étaient pas des rues résidentielles avec le signal, mais simplement des rues où le jeu d'enfants était devenu normal, parce que des parents, convaincus que c'était une bonne chose, avaient surmonté leurs craintes et laissé leurs enfants aller dehors. Lorsque il y a souvent des enfants qui jouent, les automobilistes - la plupart du temps des habitués - font attention.

EN CONCLUSION

Nous avons ici essentiellement parlé des vitesses. Mais faire une ville pour les enfants, cela demande d'autres changements profonds. En particulier, c'est arrêter l'éclatement urbain fondé sur l'automobilité. C'est revenir à un urbanisme de proximité, qui prenne le piéton, et non la voiture, comme mesure du développement urbain. Tout cela n'est ni nostalgique ni utopique. Mais cela demande un changement des mentalités, qu'on admette qu'un piéton vaut autant - sinon plus - qu'un automobiliste assis dans sa voiture.

Lydia Bonanomi

« Dès le plus jeune âge, l'enfant devrait pouvoir sortir dans l'environnement proche de son logement »

Illustration 1: dessin de Monica Fehr; la place de jeux publique se trouve de l'autre côté de la route dangereuse (source: Marco Hüittenmoser, Une enfance insulaire, In: Anthos, no 3, 1998).