

En bref

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1150

PDF erstellt am: **15.05.2024**

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.

Sur le chemin de l'école

ICI ET LÀ

Le Groupe valaisan de sciences humaines organise une conférence-débat **La Suisse et le Valais – pays d'immigration et terres d'asile**, le 4 décembre 1993 de 14h.15 à 17h. à l'Ecole d'ingénieurs de Sion, Rawyl 4. Groupe valaisan de sciences humaines, av. de Tourbillon 47, 1950 Sion.

Le **Festival des potes** aura lieu à Fribourg les 10 et 11 décembre. Au programme: cortège, atelier et musique. SOS Racisme, passage Cardinal 2d, 1700 Fribourg, tél. 037/24 21 25.

La Fédération romande des socialistes chrétiens tiendra sa journée de rencontre du 5 février 1994 à Yverdon-Bains sur le thème **Où sont passés les militants ?** Renseignements auprès de Pierre Aguet, Général-Guisan 73, 1800 Vevey, tél. 021/921 97 71.

(j) Une campagne électorale a parfois des retombées inattendues. Ainsi à Morges, pour mettre fin à une rumeur qui l'accusait d'avoir quitté la commune pour des raisons fiscales, l'épouse d'un municipal sortant a été amenée à se justifier dans la presse. Elle explique que la direction des écoles a inscrit leur enfant dans un collège au-delà de l'autoroute (à 1100 mètres du domicile) alors qu'habituellement les écoliers du centre fréquentent l'école près de l'église, à la lisière de la vieille ville. Cette maman ajoute que les parents veulent que leur jeune enfant soit autonome sur le chemin de l'école et refusent de l'exposer à la traversée de trois routes et d'un giratoire. Comme les autorités scolaires sont restées sourdes à la demande des parents de revoir leur «enclassement», la maman a décidé d'habiter provisoirement dans la résidence secondaire familiale, en Valais, où la commune a été d'accord d'accueillir l'enfant pour sa première année scolaire.

Indirectement ce cas nous donne une excellente mesure de l'appropriation de l'espace public urbain par le piéton et plus particulièrement par l'enfant. Si on ne peut pas lancer un écolier de première année sur un cheminement d'un kilomètre, situé en ville et le long d'axes piétonniers principaux, la ville est bien malade... Et elle l'est certainement aux yeux de ces parents, témoins involontaires d'une perception de l'espace urbain très répandue. On ne peut s'empêcher de trouver cette réaction un peu piquante lorsqu'elle est le fait de la

famille d'un municipal dont le parti prône un large accès de l'automobile à la ville.

On pourrait voir dans cette curieuse réaction l'idée que l'Etat doit fournir la scolarisation à chaque jeune enfant à l'intérieur du petit îlot urbain considéré comme sûr. On semble admettre comme inéluctable le découpage de la cité en d'innombrables «ghettos» au moins au niveau des enfants.

Sans succomber à la désagréable manie de disserter alors que c'est très concrètement la sécurité des enfants qui est en jeu, on peut se demander s'il ne serait pas intelligent de retourner le problème: comment prendre des mesures de modération de la circulation assez efficaces, sur tout le territoire urbain, pour que l'Etat puisse, entre autres, accomplir son devoir de scolarisation des petits ? Ce faisant, on pourrait — et ce n'est pas le moins important — imprimer dans les petites têtes blondes que la ville est un lieu où il fait bon gambader sur le chemin de l'école.

De cette image mentale concernant les barrières dues au trafic découlent évidemment une série de frais importants pour les particuliers et les collectivités publiques (constructions scolaires, organisation de transports scolaires, courses privées en voiture, perte de temps, etc). Au fait, comment ces frais sont-ils pris en compte dans la fameuse comptabilité nationale des transports ? ■

EN BREF

Pour repourvoir un siège vacant au Tribunal cantonal zurichois, deux femmes socialistes ont conjointement posé leur candidature à un demi-poste. Le Tribunal — 33 hommes pour deux femmes — s'est opposé à une telle solution. Par peur de voir se dégrader la dignité de la fonction ? Devant le refus prévisible du Grand Conseil — il aurait fallu réviser la loi pour modifier le nombre des juges et le montant du traitement — le groupe socialiste a retiré sa proposition au profit d'une candidature féminine «normale». Mais il a simultanément déposé une motion demandant l'introduction du travail à temps partiel dans la magistrature zurichoise.

Les auteurs d'une étude commandée par le Département zurichois de l'instruction publique préconisent de développer les classes regroupant des élèves d'âges différents. Il n'en existe plus que 350 de ce type sur les 4773 classes que compte le canton de Zurich. A l'avantage de ce mélange des âges, la possibilité d'un apprentissage individualisé, la stimulation qui résulte de la comparaison de ses résultats avec ceux des plus jeunes et des plus âgés, une meilleure compréhension et un respect mutuels entre les classes d'âge.

●●●

externes reste le meilleur moyen de mettre en concurrence ces moyens de transport entre eux et de garantir le libre choix des usagers.

Mais aucune argumentation rationnelle n'arrivera à convaincre des personnes qui refusent d'admettre l'évidence. Que l'on parle de coûts externes et ils sont décrits comme impossibles à chiffrer; ou alors on leur oppose des «bénéfices» externes (voir DP n° 1144); que l'on cherche à les chiffrer et les méthodes calcul sont discréditées; que l'on envisage des moyens techniques pour taxer le trafic privé de manière plus équitable, en tenant compte de ces coûts, et les systèmes envisagés sont jugés inapplicables, farfelus, policiers ou ne respectant pas la sphère privée. Si elle veut un jour pouvoir prendre en compte les coûts externes du trafic, l'administration fédérale devrait commencer par faire d'immenses efforts de communication. Car il faut mettre d'accord un maximum de personnes sur les principes de base de l'économie qui exigent que ces coûts soient au moins connus. ■