

Sur le chemin de l'école

par

Zoe Moody, professeure
à la HEP-Valais et collaboratrice
de recherche au CIDE, UNIGE
Coraline Hirschi,
assistante-doctorante au CIDE
Philip D. Jaffé,
professeur et directeur du CIDE

CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

La scolarité des petits Valaisans a grandement évolué durant les XIX^e et XX^e siècles. Un invariant demeure le fait qu'en tout temps les enfants parcourent le trajet qui relie leur domicile à l'école. La topographie particulière du canton du Valais et son relief montagneux rendent parfois ce trajet ardu et dangereux, en particulier durant les mois d'hiver. Aller à l'école peut s'apparenter à un véritable parcours du combattant pour les jeunes enfants, se traduisant en épuisement et en fortes inquiétudes pour les parents. Avec l'arrivée des cars postaux puis de l'automobile, le XX^e siècle annonce des changements importants dans les modes de déplacement des petits Valaisans et un accès à l'école plus aisé.

Quelles sont les évolutions effectives du chemin de l'école en matière de distance, de dangers potentiels et d'indépendance vis-à-vis des adultes? Comment Etat et familles se répartissent-ils les rôles et responsabilités selon les périodes historiques? Cette contribution vise à répondre à ces questions en étudiant le chemin de l'école en Valais

dans une perspective socio-historique sur la base de données archivistiques nouvelles ainsi que de témoignages intergénérationnels recueillis dans une commune de montagne.

En ligne avec Joutard, nous prenons le parti de ne pas opposer « source écrite » et « source orale » dans cette étude, car « en histoire, c'est tout l'ensemble de ce que produit l'activité humaine qui est source »¹. En effet, les archives conduisent à replonger les sources orales dans l'ensemble de leur contexte et à l'inverse le recours aux archives pose passablement de questions d'ordre qualitatif auxquelles les témoignages apportent des éléments de réponse. La source orale présente le double avantage de donner la parole aux groupes silencieux éloignés du pouvoir, plus spécifiquement les enfants², tout en permettant la mise en valeur de la quotidienneté. L'articulation entre sources orales et écrites est dès lors une façon de repérer « l'écart entre le discours et la réalité »³, une manière de transcrire les interactions, prises dans une histoire, et de les contextualiser⁴. La présente contribution se fonde en partie sur des données

¹ JOUTARD 2012, paragr. 34.

² HENDRICK 2008.

³ DUCLERT 2002, paragr. 12.

⁴ MÜLLER 2006.

issues des fonds archivistiques de l'Etat du Valais, plus spécifiquement ceux du Département de l'instruction publique puis de l'éducation, de la culture et du sport. Les textes législatifs, les enquêtes du département ou des inspecteurs scolaires dans les communes, les conflits juridiques dans lesquels est intervenu le département, ainsi que les directives et décisions en matière d'éducation à la circulation routière, produits entre 1900 et 1980, ont fait l'objet d'une analyse systématique. De manière complémentaire, les témoignages oraux ont réuni des individus issus d'une même famille, représentant quatre générations successives qui sont toutes allées à l'école dans la même commune. Dans le cadre de ces entretiens de groupe,

les participants à l'enquête ont été invités à raconter leur chemin de l'école à sept ans (en 1930-1940, 1960, 1980-1990 et 2015), puis à identifier un souvenir marquant et les principaux changements intergénérationnels. Ils ont pu confronter leurs perspectives sur le sujet, faisant émerger aussi bien le point de vue de l'enfant que l'écart entre le prescrit et le vécu.

En réglant la focale sur les aspects de changements et continuités, nous identifions deux grandes tendances qui décrivent le contexte de notre étude: d'une part des évolutions légales engendrant la juridicisation du chemin de l'école et d'autre part une présence de plus en plus marquée de l'Etat qui prend un rôle éducatif dans l'espace public,



Simplon, 1968. (Oswald Ruppen, *Treize Etoiles*, MV-Martigny)

avec l'introduction de l'éducation à la circulation routière notamment. Ces tendances sont ensuite illustrées par le vécu rapporté des enfants dès les années 1930, soulignant une entrée progressive du chemin de l'école dans le quotidien et une autonomie variable en fonction des périodes, ainsi qu'un rapport changeant à la communauté. Ce dernier point se distingue des interventions étatiques mentionnées plus haut, mais montre à nouveau comment l'espace public devient un espace éducatif à différents niveaux.

LE CONTEXTE HISTORIQUE

Entre le début du XX^e siècle et les années 1960, qui marquent la généralisation progressive du transport automobile y compris en Valais, le chemin de l'école évolue de manière spécifique sur plusieurs plans: législatif, juridique et éducatif. On observe dans un premier temps, une évolution législative, en fonction de laquelle l'attribution d'une école par commune est remise en question avec, en parallèle, une réflexion amorcée sur la distance maximale à parcourir pour un enfant à pied. Cette réglementation engendre une juridicisation de cet espace-temps; les parents faisant valoir le droit à l'accès à l'éducation de leurs enfants. Finalement, on assiste à une intervention de plus en plus marquée de l'Etat dans l'espace privé, œuvrant à l'éducation des enfants qui n'est plus l'apanage des parents exclusivement mais devient une préoccupation étatique⁵.

Evolution législative

Le «chemin de l'école» en tant que tel n'est pas explicitement mentionné dans la réglementation valaisanne

relative à l'instruction publique, bien qu'il dépende de la durée de fréquentation de l'école et de son caractère obligatoire, lesquels sont peu à peu consacrés dans la loi. Toutefois, les travaux préparatoires et les lois soulignent les préoccupations existantes quant au trajet que les enfants doivent parcourir. En 1838 déjà, les discussions précédant les premières lois sur l'instruction publique indiquent que le Canton est conscient des problématiques topographiques qui entravent le progrès de l'instruction: «Si on considère le Valais sous le rapport topographique, nous trouverons une contrée composée de vallées encaissées entre des hautes montagnes dont les flancs, jusqu'à une certaine hauteur sont parsemés d'habitations agglomérées ou isolées et séparées parfois par d'immenses précipices. [...] Or comment exiger que de faibles créatures supportent pour se rendre à une école commune des fatigues pour lesquelles il faudrait les forces de l'âge mûr. Que fera-t-on dans ces localités pour satisfaire la loi? D'un côté la nature oppose des obstacles insurmontables et cependant la loi commande impérieusement.»⁶

En introduisant l'obligation scolaire, la loi sur l'instruction publique de 1849⁷ consacre le principe d'une école au moins par commune, y compris lorsque cette dernière comporte plusieurs villages. Des exceptions sont néanmoins prévues pour que les habitants d'une localité isolée puissent fréquenter l'école d'une commune voisine plus proche, moyennant l'autorisation de l'inspecteur et une quote-part financière qui peut être supportée par les habitants⁸. Cette exception est modifiée dans la nouvelle loi sur l'instruction publique de 1873, laquelle instaure la gratuité de l'enseignement primaire. C'est désormais à la commune du domicile de l'enfant de supporter ladite quote-part⁹. Si

⁵ Voir aussi CUNNINGHAM 2005.

⁶ AEV, 1 DIP 6.1, Rapport 1838 Berchtold-Bonjean, Rapport de Monsieur le chanoine Berchtold sur le projet de loi sur l'instruction primaire.

⁷ En référence à la Constitution valaisanne du 10 janvier 1848, qui précède à son article 8 le caractère obligatoire de l'instruction publique, et ce bien avant que la Constitution fédérale Suisse de 1874 ne le fasse au

niveau fédéral. La loi de 1849 est précédée de la loi sur l'instruction primaire du 31 mai 1844, qui laisse le soin à chaque commune d'organiser l'instruction primaire comme elle l'entend.

⁸ Règlement sur les écoles primaires du Canton du Valais, 5 septembre 1849, art. 3.

⁹ Loi sur l'instruction publique du 4 juin 1873, art. 60.

cet arrangement est maintenu dans la loi sur l'instruction primaire et les écoles normales (1907), une nouvelle option est prévue: «Le Département de l'instruction publique peut, suivant les circonstances, ordonner l'ouverture d'une école dans les hameaux écartés et d'un accès difficile en hiver.»¹⁰ Tentative est faite d'introduire dans le projet de loi une distance maximale «de plus d'une demi-heure de l'école la plus voisine, si ces hameaux comptent un minimum de douze enfants astreints à fréquenter l'école»¹¹. Cette proposition n'est toutefois pas acceptée et seules les conditions météorologiques rigoureuses sont retenues.

Si l'arrivée des transports publics facilite l'accès aux écoles, elle engendre également pour les communes la nécessité de revoir leur organisation scolaire et de régler la question du transport. En effet, la première version de la loi du 4 juillet 1962 sur l'instruction publique prévoit la possibilité pour les communes de regrouper leurs centres scolaires par région, tout en leur attribuant la responsabilité d'assurer le transport des élèves qui ont de grandes distances à parcourir à pied. Le cas échéant, les communes doivent organiser des repas scolaires et prendre en charge les frais de logement pour assurer la fréquentation de leur école¹². La question de l'accès à l'école fait place à celle des responsabilités, tant organisationnelles que juridiques. D'ailleurs, aujourd'hui encore, le principe selon lequel la responsabilité du chemin de l'école appartient aux parents¹³ fait l'objet d'une exception lorsque la commune assure le transport, selon le critère de la «distance raisonnable» à

parcourir pour l'élève et autres spécificités topographiques que les règlements¹⁴ et la jurisprudence¹⁵ précisent. Tout au long du siècle passé, comme en témoignent les archives, les lacunes juridiques initiales sur le chemin de l'école sont comblées par les normes découlant des lois, des règlements, de la jurisprudence et des plaintes ou autres conflits.

Juridicisation du chemin de l'école

L'une des conséquences de la densification normative est l'apparition de conflits entre parties, invoquant l'une ou l'autre des dispositions légales, tels celui qui oppose les communes de La Bâtiatz et de Salvan, entre 1911 et 1913¹⁶. Le président de La Bâtiatz, M. Cretton, dans son recours au Département de l'instruction publique (DIP) conteste la somme de 500 francs facturée par la Commune de Salvan pour les frais d'écolage des élèves du hameau de La Verrerie. Douze élèves du primaire et trois du secondaire fréquentent l'école de Vernayaz car celle-ci est plus proche de leur domicile que celle de La Bâtiatz mais la commune est tenue légalement à supporter la quote-part des frais, comme nous l'avons vu précédemment. A la demande du DIP, le président de la Commune de Salvan, M. Bochatay, produit le détail du calcul des coûts, additionnant le salaire de l'enseignant, le chauffage au bois, l'intérêt du bâtiment notamment, soit 56 fr. 04 par élève pour une année¹⁷. Il ajoute que ni le cours de répétition fréquenté par quatre élèves de La Verrerie, ni l'amortissement du bâtiment n'ont été facturés à La Bâtiatz¹⁸.

¹⁰ AEV, 2 DIP 46.2, Loi sur l'instruction primaire et les écoles normales, Projet de loi sur l'enseignement primaire (version 2), art. 5 et 6.
Voir aussi la version 1 sous la même cote.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Loi sur l'instruction publique du 4 juillet 1962, art. 12.

¹³ ПЛОТКЕ 2003, chiffres 1.522 et 18.722.

¹⁴ Règlement concernant l'octroi de subventions diverses en vertu de la loi sur l'instruction publique (RS/VS 400.100), 13 janvier 1988, art. 10 et 12.

¹⁵ Arrêté 2P.101/2005, 14 octobre 2004.

¹⁶ AEV, 3 DIP 5, Conflit entre la Commune de Salvan et de La Bâtiatz sur le droit d'écolage des enfants de La Verrerie à Vernayaz (1911-1912), Courrier du Président de la Commune de La Bâtiatz Cretton au DIP, 2 juillet 1911.

¹⁷ *Idem*, Courrier du président de la Commune de Salvan Bochatay au DIP, 18 septembre 1911.

¹⁸ *Idem*, Courrier du président de la Commune de Salvan Bochatay au DIP, 25 novembre 1911.

Ces frais d'écotage sont calculés comme suit:

× Traitement des pers. enseignant (écoles prim. et enf.)	1965.-
× Chauffage 30 stiers bois à 10 frs.	" 300.-
× Code comptabilité en 1910	" 485.53
Intérêt du coût du bâtiment 100000 frs. à 4 1/2 %	" 4500.-
Entretien du bâtiment et du mobilier, assurances,	
× Commission scolaire, concierge, etc. environ	" 600.-
	<u>7850.55</u>

Ces écoles ayant été fréquentées par 140 élèves,
la dépense pour chacun a donc été de frs. 56.07 2/3

Le park de la Bâtiat pour ses 9 élèves de la Verrerie
qui ont fréquenté, l'année dernière, les écoles primaires

Détail du calcul du coût de la fréquentation de l'école primaire de Vernayaz par élève et par année (1911). (AEV, DIP)

Le DIP désapprouve ce procédé: « Conformément à une jurisprudence suivie de longue date l'indemnité fixée dans des cas de ce genre n'est pas établie d'après le coût mathématique de l'école divisé par le nombre des élèves, mais elle est fixée d'après une norme moins élevée. »¹⁹ Sur cette base, le Conseil d'Etat informe la Commune de Salvan qu'elle doit facturer la somme de 200 francs à La Bâtiat. Le président Bochatay s'oppose fermement à cette décision et, en novembre 1912, donne l'ordre formel au personnel enseignant de ne plus admettre les enfants

¹⁹ *Idem*, Courrier du DIP au président de la Commune de Salvan Bochatay, septembre 1912.

²⁰ *Idem*, Note du DIP concernant la visite du président de Commune de La Bâtiat, 14 novembre 1912; Copie du Courrier de l'Administration communale Salvan au personnel enseignant de Vernayaz, 15 novembre 1912; Courrier du DIP au président de la Commune de Salvan Bochatay, ca 16 novembre 1912.

domiciliés à La Verrerie dans les écoles et de les renvoyer chez leurs parents²⁰. Illégale, cette décision est rapidement rendue caduque et c'est moyennant un accord financier suivi de l'ouverture d'une école sur le territoire de La Bâtiat en 1913 que l'affaire est close²¹.

La juridicisation du chemin de l'école n'est pas toujours centrée sur des préoccupations financières. En témoigne par exemple un recours présenté au Conseil fédéral à la fin des années 1920, à la suite de la décision du DIP de fermer l'école primaire du hameau de La Villettaz²². Les parents s'offusquent du « supplice

physique » infligé à leurs enfants qui doivent parcourir quotidiennement quatre à cinq kilomètres pour se rendre à l'école d'Evolène et supplient la Confédération de faire « cesser ces méchants traitements qui frisent l'homicide et qu'elle oblige nos gouvernants à assurer par des moyens moins sauvages l'instruction que leur promet la Constitution fédérale »²³.

Au cœur de ce recours se trouve la condition particulière des enfants: leur santé plus fragile en cas d'intempéries et leur incapacité à apprendre correctement et de « remplitir

²¹ *Idem*, Courrier du DIP à l'Administration communale de La Bâtiat, 16 novembre 1912.

²² AEV, 3 DIP 14, Recours du hameau La Villettaz/Evolène contre le DIP pour avoir supprimé l'école primaire de ce hameau (1925-1932).

²³ *Idem*, Courrier de Pralong, Maître, Pralong, Beytrison et Mauris au Conseil fédéral, 22 décembre 1927.

leur devoir d'écolier» après une si longue marche²⁴. Des certificats médicaux produits pour l'occasion l'attestent : on ne peut exiger de « faire régulièrement une marche de 2 à 3 heures chaque jour pour fréquenter l'école »²⁵. Les parents craignent aussi pour la sécurité de leurs enfants évoquant les pierres, les glaçons et les avalanches qui tombent continuellement sur la route surtout à mi-chemin d'Evolène, comme en témoigne P. Gaspoz-Favre, employé de la Poste, dans une déclaration jointe au recours²⁶.

Le DIP reconnaît implicitement ces préoccupations puisque, dans une prise de position transmise au Département fédéral de l'intérieur, il souligne que, de mémoire d'homme, aucun accident n'était survenu et que les parents ont la liberté de garder leurs enfants à la maison en cas d'intempéries. Il liste par ailleurs les mesures prises afin de faciliter la fréquentation de l'école pour les élèves de La Villettaz : « La soupe scolaire leur est servie gratuitement pour le repas de midi. Par un subside spécial, l'Etat vient en aide aux parents pour mettre leurs enfants en pension, soit en commune, soit chez des parents. Cette subvention est égale au traitement minimum que reçoit l'instituteur ; pour La Villettaz, cette allocation se monterait à 1 fr. 10 par jour et par enfant [...] ». Les enfants pourraient, les jeudis et les samedis rentrer chez leurs parents pour le repas de midi déjà. »²⁷

Les inquiétudes liées tant au bien-être qu'à la sécurité de l'enfant, notamment influencées par une meilleure connaissance de la particularité des enfants²⁸, combinées à la densification normative évoquée induisent une intervention de plus en plus marquée de l'Etat dans l'éducation des enfants. De cette implication inédite découle une série d'obligations pour l'Etat, dont les parents ne manquent pas d'exiger le respect. D'une gestion

purement légale de l'accès à l'instruction à une volonté de seconder la famille dans l'éducation des enfants, l'école s'engage dans l'espace public.

L'espace public comme espace éducatif

La réflexion amorcée durant l'entre-deux-guerres et qui prend son véritable essor dès les années 1950 pour éduquer les enfants à la circulation routière témoigne de l'appropriation progressive de l'espace public par l'Etat, au travers de l'école notamment. En 1936, un rapport portant sur l'école et les problèmes de circulation souligne cet élargissement considéré comme nécessaire des fonctions et zones d'influence de l'école : « L'école publique a le devoir impérieux – sans pour autant se laisser distraire de sa tâche essentielle et même en vertu de sa tâche essentielle – d'être attentive à toutes les nécessités qu'entraînent des conditions de vie normale naturelle et d'être apte à y faire face.

Nous ajoutons même qu'en donnant et en cherchant à donner aux enfants une bonne discipline dans la rue, hors de l'école, nous contribuerons à raffermir la discipline à l'école, laquelle, surtout dans les villes, en raison de la carence éducative d'un nombre croissant de familles, a grand besoin d'être fortifiée. »²⁹

Aux yeux des auteurs de ce rapport, l'instruction publique n'est plus suffisante pour assumer l'immensité de la tâche éducative, l'école doit s'engager jusqu'aux portes des maisons.

De manière parallèle à cette idée, la démocratisation progressive de l'automobile devient une nouvelle source de dangers pour les enfants qui se rendent à l'école à pied. Des études sur la sécurité routière sont menées un peu partout en Suisse. Le constat est clair : les enfants en âge scolaire, et en particuliers les 5-9 ans, sont les principales

24 AEV, 3 DIP 14, Courrier de C. Crittin avocat à Martigny au Conseil d'Etat valaisan, 31 mars 1925.

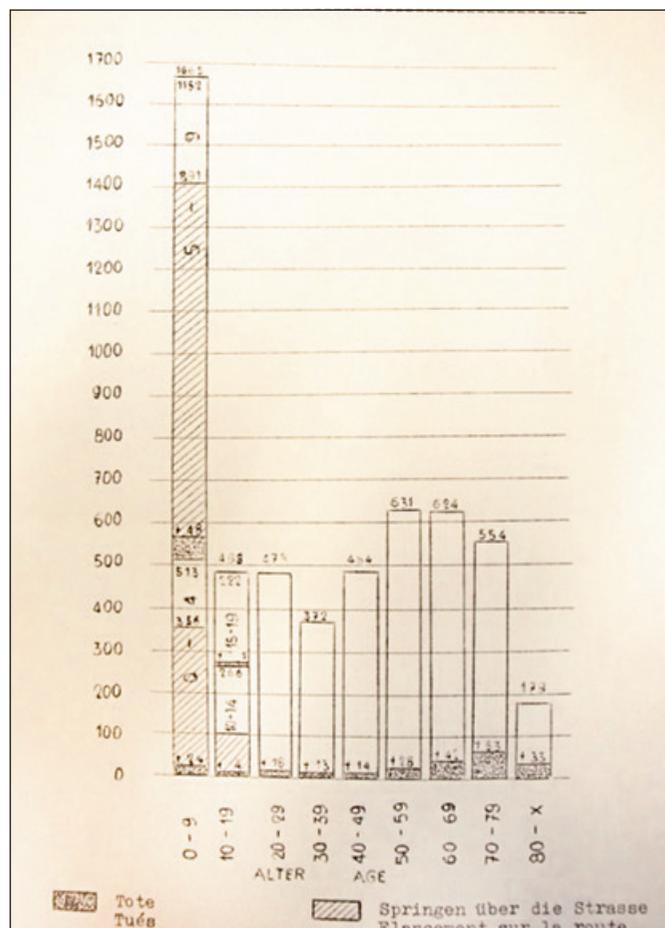
25 *Idem*, Annexe 1 au Courrier de Pralong, Maître, Pralong, Beytrison et Mauris au Conseil fédéral, 22 décembre 1927.

26 *Idem*, Déclaration de Pierre Gaspoz-Favre, 25 août 1925.

27 *Idem*, Courrier du DIP au Département fédéral de l'intérieur, ca 15 février 1928.

28 HOFSTETTER 2012 ; MOODY 2014.

29 AEV, 4150-8/589, L'école et les problèmes de la circulation (1936), extrait du rapport *L'école et les problèmes de circulation*, p. 10, 1936.



Piétons victimes d'accidents de la route par classe d'âge (1956)³⁰.

victimes d'accidents de circulation, très fréquemment en raison d'un élan spontané sur la route (voir le graphique ci-contre). Le DIP en collaboration avec le Département cantonal de justice et police réfléchit aux moyens d'éduquer la « jeunesse scolaire en vue de sa préparation comme usagère de la route »³¹.

Au tournant des années 1960, l'éducation routière se généralise dans le canton « bien que l'enseignement de la circulation ne figure pas officiellement dans les programmes d'études. »³² La formation des normaliens est assurée³³, de même que des formations continues pour les enseignants, en collaboration avec les services de police³⁴. Du matériel pédagogique adapté aux enfants, sous forme de fiches scolaires, d'affiches, d'histoires ou d'un abécédaire à colorier, est proposé aux enseignants³⁵. Le DIP affirme publiquement attacher « une très grande importance à la question de l'éducation routière des enfants » notamment en organisant « des actions systématiques en vue d'atteindre cet objectif », de type concours, semaines de circulation, conférences « avec film et clichés » ainsi que participation à des actions intercantionales³⁶. Dès 1957-1958, un système de patrouilleurs est également organisé en plaine³⁷.

La mise en œuvre d'une série importante de mesures pour éduquer les enfants à la circulation routière souligne de manière intéressante l'évolution du chemin de l'école dans le courant de la première moitié du XX^e siècle. Progressivement, le chemin de l'école n'est plus seulement

³⁰ AEV, 4150-6/C14, Circulation routière, Schweizerische Beratungstelle für Unfallverhütung – Pressebulletin n° 3, 17 février 1958.

³¹ AEV, 4150-8/591, Cours de circulation routière (1957-1960), Courrier du commandant de police aux conseillers d'Etat du DIP et du DJP, ca 1958.

³² AEV, 4150-6/14, Circulation routière, Projet de rapport concernant la réponse à donner à la lettre du 24 août 1967 de la Section valaisanne du TCS, relative aux accidents de la route, 29 août 1967.

³³ AEV, 4150-8/591, Cours de circulation routière (1957-1960).

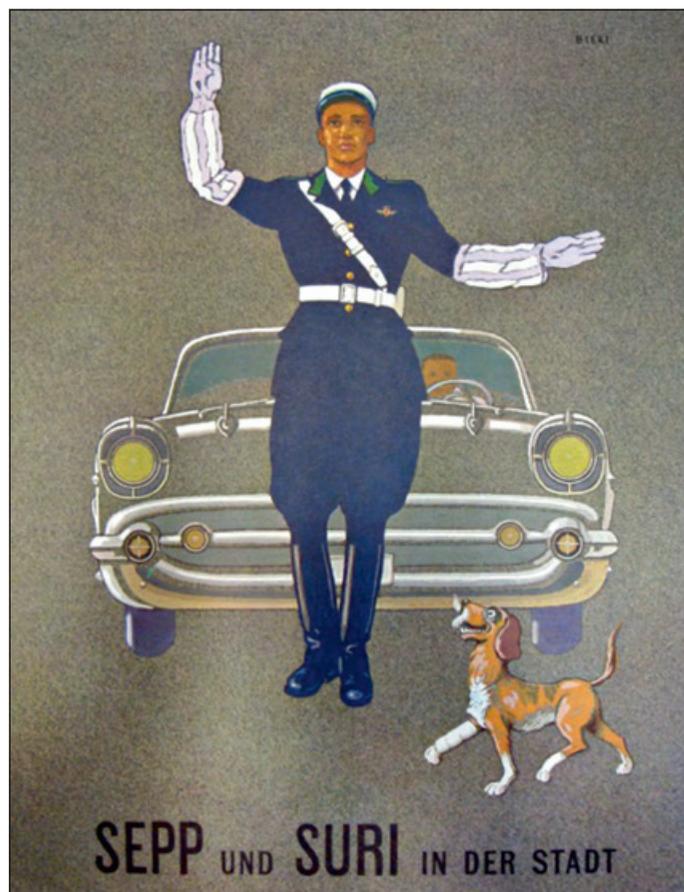
³⁴ *Idem*, Courrier du commandant de police aux conseillers d'Etat du DIP et du DJP, ca 1958.

³⁵ AEV, 4150-6/14, Circulation routière, Note du commandant de la

police cantonale au DIP, 5 novembre 1962 ; Projet de rapport concernant la réponse à donner à la lettre du 24 août 1967 de la Section valaisanne du TCS, relative aux accidents de la route, 29 août 1967 ; AEV, 4150-8/591, Cours de circulation routière (1957-1960), Livret *Sepp und Suri in der Stadt* ; AEV, 4150-8/592, Cours de circulation routière (1963), Abécédaire *Teddy album à colorier*.

³⁶ AEV, 4150-6/14, Circulation routière, Lettre du chef du DIP, M. Gross, au président du Touring-Club suisse.

³⁷ *Idem*, Projet de rapport concernant la réponse à donner à la lettre du 24 août 1967 de la Section valaisanne du TCS, relative aux accidents de la route, 29 août 1967.



Couverture du livret *Sepp und Suri in der Stadt*³⁸.

un trajet à subir ou à passer le plus rapidement possible ; il devient un lieu à baliser de manière raisonnable, notamment sur les plans de la durée du trajet, de la distance à parcourir, des dangers à éviter et des apprentissages qui peuvent y être faits. Demeure la question de ce que les enfants y

³⁸ AEV, 4150-8/591, Cours de circulation routière (1957-1960), Livret *Sepp und Suri in der Stadt*.

³⁹ La confidentialité des données présentées ci-après est garantie par l'anonymisation des citations. Un prénom d'emprunt est utilisé, l'année de naissance est arrondie à la dizaine la plus proche et les

vivent. Et dans quelle mesure ces expériences ont évolué de manière plus ou moins marquée depuis la Deuxième Guerre mondiale et depuis que leur bien-être ou leur autonomie possible entrent en ligne de compte pour organiser ce trajet.

LES ENFANTS SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE

Sur un plan législatif et du point de vue de l'Etat, voire de l'école, des évolutions importantes peuvent être notées en ce qui concerne l'organisation du chemin de l'école et du partage des responsabilités entre l'école et la famille. Qu'en est-il sur un plan individuel ? Le chemin de l'école parcouru par un enfant de sept ans d'un village de montagne en 2015 est-il différent de celui parcouru par ses arrière-grands-parents ? Au travers des entretiens de groupe menés auprès de onze femmes-filles et un homme ayant tous grandi dans la même commune de montagne³⁹, il apparaît que les changements de type organisationnel ne sont pas si prégnants et que ce sont plutôt les expériences qui varient, en fonction de tendances générationnelles. On remarque donc qu'à partir des années 1960 le chemin de l'école devient une expérience quotidienne. Cette expérience devenant plus qu'un trajet, la dimension communautaire et les échanges entre enfants se trouvent renforcés, même si cette tendance est à la baisse pour la génération des années 2000. Des variations importantes sont également à relever en ce qui concerne l'autonomie des enfants, avec une augmentation durant les années 1960-1970.

Le chemin de l'école comme quotidien

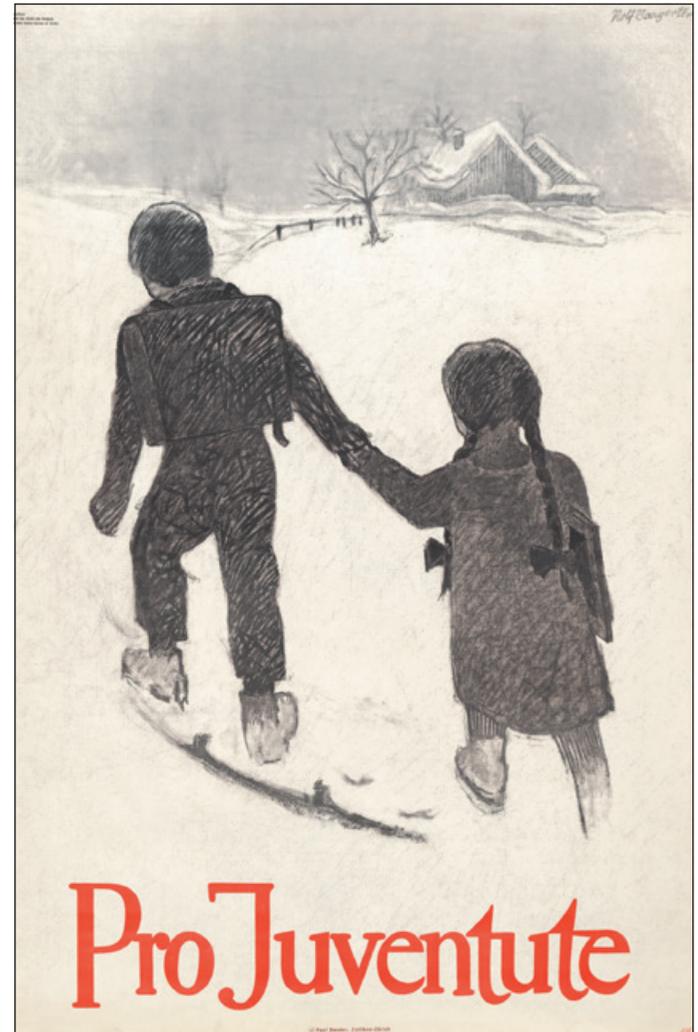
Les témoignages oraux rendent compte d'un chemin de l'école qui, de simple passage obligé, devient une véritable

lieux qui permettraient d'identifier précisément les individus ne sont pas mentionnés explicitement. Ces principes ont été annoncés aux participants qui les ont acceptés et ont un droit de regard sur la présente publication.

expérience, un espace-temps quotidien très investi par les enfants et aménagé spécifiquement pour eux. Au début du XX^e siècle, l'école est fonction du quotidien et les enfants s'y rendent lorsque aucune autre priorité ne s'impose, telle que le travail avec le bétail, la maladie d'un parent ou les besoins de la fratrie, qui sont évoqués par les générations les plus anciennes. Le chemin de l'école est dans ce contexte presque anecdotique, Annette (1930) raconte : « *C'était plus un passage, pas vraiment de souvenirs...* » Il n'est d'ailleurs pas particulièrement adapté pour les enfants : les habits pour affronter le froid en hiver ne sont pas « convenables » d'après Annette (1930), ils ne protègent pas de la neige : « *Bas de laine peut-être. Le dimanche on portait le costume. Mais pas pour aller à l'école.* » Chez Mathilde (1930), « *on mettait des clous sous les souliers* » et le chemin n'était pas déblayé : « *Avec neige et vent on n'arrivait pas à avancer, on avait de la neige sous le bras.* » A sa petite fille de compléter : « *Il y avait plus de neige que maintenant.* » Les dires de Annette (1930) le confirment : « *La luge était le moyen de transport.* »

Avec le passage de l'école à neuf mois, le chemin de l'école fait partie du quotidien des enfants, qui l'investissent progressivement. Le trajet n'est toujours pas très adapté à leur condition, comme le souligne Danièle (1960) qui relate quelques désagréments : « *Le trajet était tellement long au début que je faisais pipi dans les culottes.* » Malgré tout, les souvenirs sont plutôt joyeux et ludiques : « *C'était trop cool [...] je jouais en chemin, on se cachait, on allait en luge l'hiver on se cachait et on cachait les cigarettes entre deux, on arrivait mouillés à midi [...] j'ai de bons souvenirs, on partageait des choses [...] des fois on arrivait en retard parce qu'on avait trop blagué sur le chemin.* »⁴⁰ « *On se cachait dans les granges, et on répétait ce que les gens disaient en passant, on jouait à cache-cache.* »⁴¹

Aujourd'hui, bien qu'adapté à la condition particulière des enfants, grâce aux transports organisés par les communes, le chemin de l'école se complexifie considérablement. En effet, les enfants ne parcourent pas un seul chemin mais plusieurs



Affiche de Pro Juventute, 1944. (Rolf Bangerter, BGE-Genève. DR)

chemins différents, ce qui implique plusieurs modes de transport. Selon l'emplacement des bâtiments scolaires qui peuvent ou non être regroupés, mais également en fonction de la structure et de l'emploi du temps familial, les enfants transitent sur tout le territoire communal, comme

⁴⁰ Extrait de l'entretien de Danièle (1960).

⁴¹ Extrait de l'entretien d'Amélie (1990).



Loèche, vers 1950. (Arnold Zwahlen, MV-Martigny)

le souligne Amélie (1990) : « Mais maintenant avec Sophie (2011) [...] certaines fois elle prend le bus depuis la maison, depuis chez sa grand-maman ou depuis chez la belle-maman, et les chauffeurs de bus ne savent jamais quand Sophie est où, donc c'est plus compliqué. »

Cette complexification, aussi relevée dans la littérature⁴², rend l'expérience moins routinière, d'autant que le temps accordé au partage entre pairs, aux jeux et à l'autonomie de l'enfant semble se réduire de manière significative.

L'aspect communautaire

Le chemin de l'école comme expérience quotidienne à partir des années 1960 renforce ses dimensions ludique et communautaire. Les enfants s'adonnent à de nombreux jeux et échangent, dans un esprit de solidarité auquel plusieurs interviewés font référence avec tendresse. Le trajet est

généralement effectué en groupe, selon des modalités prédéfinies : les enfants choisissent des heures et des endroits de rendez-vous. Ces groupes sont constitués d'enfants exclusivement, d'âge et de sexe différents qui partagent des moments de jeux et veillent les uns sur les autres. Danièle (1960) l'évoque en souriant : « On partageait plein de choses, on était beaucoup d'enfants du même âge, il n'y avait jamais d'adultes avec nous, mais des grands qui s'occupaient des petits. Il y avait des enfants de sixième primaire et nous on était en première. On se racontait plein d'histoires. Les grandes nous racontaient ce qu'elles faisaient le samedi soir, elles commençaient à se maquiller, on était

en admiration. » Le chemin de l'école est animé par certains rituels, parfois dotés d'une dimension « secrète » partagée lorsqu'il s'agit, par exemple, de s'arrêter en chemin pour fumer en cachette, comme se rappelle Brigitte (1950) : « On était solidaire, on ne se dénonçait pas... Je piquais des cigarettes dans le commerce et on fumait des cigarettes sur le chemin de l'école à douze ans. Mon papa était président de la commission scolaire à l'époque, 'y a ton père' qu'on disait, mais personne ne m'a dénoncée. »

Danièle (1960) évoque quant à elle une solidarité parfois imposée : « Les grandes faisaient fumer les petites pour pas qu'elles se fassent dénoncer. [...] oui, des vraies cigarettes. »

La complexification du chemin de l'école mentionnée ci-dessus pour les plus jeunes générations semble déboucher sur une expérience plus solitaire de ce dernier. Le trafic routier et les trajets en transports publics tendent à réduire

l'espace accordé pour le jeu en sus de l'espace-temps consacré à la socialisation: «*C'est super bien organisé. Mais elle est toute seule*», regrette Amélie (1990), au sujet de sa fille. Malgré cette idée implicite et largement partagée parmi les interviewés, selon laquelle c'était mieux avant, Louise (2010) ne raconte pas tout à fait la même histoire: «*J'aime parce que j'aime bien rentrer avec les copains. C'est cool. Je joue, je parle. [...] Des copains garçons et filles. [...] pas de la même classe. [...] un de la même classe. Les autres ils ne sont pas à la même classe. Ils sont plus grands et plus petits.*»



Sion, vers 1960. (Philippe Schmid, MV-Martigny)

L'autonomie

Un autre aspect qui paraît avoir varié passablement entre 1930 et aujourd'hui est celui de l'autonomie des enfants sur le chemin de l'école. Cette évolution n'est toutefois pas linéaire. Si durant les années 1930-1940, les enfants allaient seuls à l'école, ils ne pouvaient pas vraiment s'attarder en route, car ils étaient attendus pour d'autres tâches à la maison. La génération des années 1960 semble quant à elle avoir évolué relativement librement, de façon peu surveillée par les adultes, disposant de temps et même d'un peu d'argent pour en profiter. Un pouvoir d'achat inédit, ou certaines stratégies ingénieusement mises en place pour pouvoir l'exercer, est en effet évoqué dans de nombreux témoignages, associé à une certaine liberté jubilatoire lorsque les enfants peuvent effectuer des pauses «achats» sur le chemin de l'école ou en sortant de l'enceinte de l'école,

durant la récréation: «*Je me souviens des petits pains du boulanger... à la récré on pouvait aller acheter un petit pain.*»⁴³ «*Les gens avaient un carnet et payaient à la fin du mois, donc on pouvait prendre des cigarettes sans payer et les parents devaient payer à la fin du mois. On n'avait jamais d'argent sur nous (ou 30 centimes d'argent de poche par semaine).*»⁴⁴

Les interviewés expliquent que le peu de surveillance exercé par les parents à l'époque est sans doute lié à une absence de «peurs» et de dangers perçus; comme le relève Françoise (1950) qui refuse de laisser aujourd'hui ses petits-enfants parcourir seuls, à pied, un chemin de l'école en tous points identique à celui que sa propre fille réalisait seule au même âge sans que cela n'engendre la moindre crainte de sa part: «*Je me fais plus de soucis maintenant, y a plus de circulation. [...] les maîtresses les gardent jusqu'à que les bus arrivent.*» Le chemin de l'école de la génération des

⁴³ Extrait de l'entretien de Brigitte (1950).

⁴⁴ Extrait de l'entretien de Danièle (1960).



Le Pédibus, Vétroz, 2010. (Delphine Claret)

contrôle par les adultes, voire un chemin de l'école entièrement balisé, par la police, les patrouilleurs ou les transports organisés, de type Pédibus ou car postal. Ce contrôle contraint les enfants comme se rappelle Simon (1980): «*C'était différent le chemin de l'école à pied et en car. En car, on était plus canalisés [...] on marchait pour aller jusqu'au bus et là on était moins canalisés.*» Amélie (1990) relate un épisode encore plus récent: «*Il y a un policier. Il a vu passer Laura et il lui a fait une remarque et depuis elle n'ose plus aller à l'école à pied.*»

années 1960 – voire du début des années 1980 dans les régions de montagne – est expérimenté dans une période quelque peu transitoire. Elle suit celle marquée par les combats des habitants pour réduire les dangers liés à la topographie escarpée du chemin de l'école et précède de peu l'apparition des dangers liés à la circulation routière ou aux enlèvements d'enfants, mentionnés à plusieurs reprises pour les enfants des générations suivantes, comme le souligne Brigitte (1950) en parlant des répercussions de l'enlèvement de Sarah Oberson sur le chemin de l'école de ses enfants: «*Oh ! oui, impact énorme. Je leur ai interdit de monter dans une voiture. La règle c'était pas le droit de faire du stop si vous loupez le bus [...] on l'a dit, si vous loupez le car, il n'y avait plus de moyen, donc le mot d'ordre, c'était [...] appeler le taxi, mais pas l'auto-stop.*»

Bien que l'apparition des transports ait engendré des facilités pour les enfants qui ne doivent plus parcourir de longues distances à pied, elle a parallèlement réduit leur autonomie. La survenue de nouveaux dangers implique davantage de

LE CHEMIN DE L'ÉCOLE ENTRE RUPTURES ET CONTINUITÉS

Etablir une socio-histoire du chemin de l'école permet de mettre en évidence de quelles façons l'Etat prévoit que les enfants se déplacent afin qu'ils puissent faire l'objet d'une instruction, comment les parents s'organisent, voire se manifestent, pour que les enfants puissent exercer leur droit à l'éducation et les contraintes auxquelles font face les enfants pour transiter d'un lieu à l'autre ou comment ils se défont de ces contraintes.

Il est intéressant de noter que malgré les évolutions législatives et techniques considérables – impliquant pour les enfants valaisans de passer d'un régime où le chemin de l'école n'est qu'une vague préoccupation de l'Etat à un contexte dans lequel tout trajet à pied de plus de vingt minutes est réalisé dans un transport organisé – de mémoire vivante, les variations du chemin de l'école sont relativement légères. En dehors de la question

de l'autonomie fluctuante et des modes de déplacement, lorsque l'on s'intéresse à un village de montagne qui comprend une école au centre, la durée du trajet et les dangers rencontrés ne changent pas radicalement entre 1930 et 2015. Par contre, l'expérience qu'en font les enfants n'est pas tout à fait la même et la collectivité ou l'Etat s'emparent progressivement de cet espace-temps.

A plus long terme, soit entre les XIX^e et XX^e siècles, davantage de changements peuvent être notés; effectuer le chemin sur goudron est moins pénible et dangereux que sur la rocaille. Mais le chemin goudronné se révèle être balisé. Le chemin de l'école devient même un espace-temps à organiser de façon à ce que l'enfant en tire des bénéfices: respirer l'air frais, se dégourdir les jambes, faire de l'exercice. Les tenants d'une sécurité accrue inversent parfois la tendance, systématisant le transport en véhicule, mais force est de constater que les petits Valaisans ont encore l'opportunité de profiter de cet espace-temps, comme l'explique Emma (2010), pleine d'enthousiasme, à propos de son chemin de l'école: « *C'est super! [...] passer par le camping, descendre depuis le mayen en car. [...] A midi je ramène des feuilles, des fleurs.* »



Le Pédibus, ça marche pour tous les écoliers.
A pied. A l'école. Accompagné. www.pedibus.ch

Affiche du Pédibus, 2009. (Jung von Matt, MV-Sion, Coll. spéciales. DR)



Sion, vers 1960. (Philippe Schmid, MV-Martigny)

BIBLIOGRAPHIE**CUNNINGHAM 2005**

HUGH CUNNINGHAM, *Children and childhood in western society since 1500*, Harlow, 2005.

DUCLERT 2002

VINCENT DUCLERT, « Archives orales et recherche contemporaine », in *Sociétés & représentations*, n° 13, 1, 2002, p. 69-86 (www.cairn.info/revue-societes-et-representations-2002-1-page-69.htm).

HENDRICK 2008

HARRY HENDRICK, « The child as a social actor in historical sources: problems of identification and interpretation (with postscript: Raising the ethical dimension in writing the history of childhood and children) », in *Research with children: perspectives and practices*, Londres, 2008. p. 40-65.

HOFSTETTER 2012

RITA HOFSTETTER, « La transformation de l'enfant en écolier (du XIX^e au milieu du XX^e siècle) : les 'eurêkas' des sciences de l'homme naissantes, entre scientisme et romantisme : un 'naturalisme' de l'enfance », in *Paedagogica historica. International journal of the history of education*, vol. 48, n° 1, 2012, p. 31- 50.

JOUTARD 2012

PHILIPPE JOUTARD, « L'oral comme objet de recherche en histoire », in *Bulletin de liaison des adhérents de l'AFAS, Les phonothèques entre recherche et culture, L'oral et la recherche en sciences humaines et sociales*, mis en ligne en 2012, p. 49-56 (<http://afas.revues.org/2683>).

MOODY 2014

ZOE MOODY, *L'enfant sujet de droits : processus transnational de genèse, d'institutionnalisation et de diffusion des droits de l'enfant (1924-1989)*, thèse de doctorat de l'Université de Genève, Genève, 2014.

MÜLLER 2006

BERTRAND MÜLLER, « Archives orales et entretiens ethnographiques. Un débat entre Florence Descamps et Florence Weber, animé par Bertrand Müller », in *Genèses*, n° 62, 1, 2006, p. 93-109 (www.cairn.info/revue-geneses-2006-1-page-93.htm).

PLOTKE 2003

HERBERT PLOTKE, *Schweizerisches Schulrecht*, Berne, 2003.

POOLEY *et al.* 2005

COLIN G. POOLEY, JEAN TURNBULL, MAGS ADAMS, « The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change », in *Area*, vol. 37, n° 1, 2005, p. 43-53.