

# Le chemin de l'école: de la rocaille au goudron

Zoe Moody, Coraline Hirschi & Philip Jaffé



Sur le chemin de l'école, 1966. © Philippe Schmid, Médiathèque Valais – Martigny

MOTS-CLÉS: TRAJET • DOMICILE • ÉCOLE

La scolarité des petits Valaisans a grandement évolué durant les XIXe et XXe siècles. Un invariant demeure le fait qu'en tout temps les enfants ont parcouru le trajet qui reliait leur domicile à l'école. Quelles sont les évolutions du chemin de l'école en matière de distance, de dangers potentiels, d'indépendance vis-à-vis des adultes? Comment Etat et familles se répartissent-ils les rôles et responsabilités selon les périodes historiques? Sur la base de données archivistiques collectées dans les fonds de l'Etat du Valais (Archives du DIP et du DECS), nous identifions deux grandes tendances: 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, avec l'introduction de l'éducation à la circulation routière notamment.

## Evolution légale

Dans les premières réglementations cantonales sur la scolarité (LIP 1849, LIP 1873), le principe de répartition des écoles est simple: on compte une école par paroisse, y compris lorsque celle-ci comporte plusieurs villages. Des exceptions sont néanmoins possibles si les villages sont très dispersés. Avec la refonte de la Loi sur l'Instruction publique en 1907, un article vient préciser les principes de ces exceptions: «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» (art. 6). Tentative est faite d'introduire une distance maximale «de plus d'une

demi-heure de l'école la plus voisine» pour faciliter son application; sans succès, seules les conditions météorologiques rigoureuses sont retenues.

Un principe supplémentaire est également introduit prévoyant la possibilité pour les enfants d'un «hameau isolé» et avec l'autorisation de l'Inspecteur de fréquenter l'école d'une commune voisine «si cette dernière école est plus rapprochée que celle de la commune de son domicile» (art. 5). Dans ce cas particulier la LIP prévoit que la commune de domicile des élèves doit supporter la quote-part des frais.

### Juridicisation du chemin de l'école

Cette disposition particulière engendre des conflits parfois houleux dans le canton. Dans la région de Martigny au début des années 1910 par exemple, le président d'une commune qui scolarise 12 élèves du primaire et 3 du secondaire d'un hameau dans une autre commune conteste par voie de recours au Département de l'Instruction Publique (DIP) la facture qui lui est adressée. La commune qui accueille les élèves détaille le calcul des coûts additionnant le salaire de l'enseignant au chauffage à bois, à l'intérêt du bâtiment, soit 56.04 francs par élève pour une année. Le DIP conteste 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 (...)» (Courrier du DIP, Septembre 1912). Le président de la commune hôte n'en démord toutefois pas et interdit l'accès des élèves étrangers à l'école. Le hameau parvient finalement à faire ouvrir une école sur son territoire.

### «Au cours du XXe siècle, le chemin de l'école devient plus qu'un trajet à subir inexorablement.»

La juridicisation du chemin de l'école n'est pas toujours centrée sur les préoccupations financières des adultes. En témoigne un recours présenté au Conseil fédéral à la fin des années 1920 suite à la décision du DIP de fermer une école primaire dans un hameau du Val d'Hérens. Les parents s'offusquent du «supplice physique» infligé à leurs enfants qui doivent parcourir quotidiennement 4 à 5 km 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» (Courrier au Conseil fédéral, Décembre 1927).

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 «remplir leur devoir d'écolier» après une si longue marche (Courrier, Mars 1925). 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» (Annexe, Décembre 1927). Les parents craignent aussi pour la sécurité de leurs enfants évoquant les pierres, les glaçons et les avalanches qui tombent continuellement sur la route. Ces craintes sont confirmées par un employé de la Poste (Annexe, Août 1925).

### L'espace public comme espace éducatif

Progressivement, les inquiétudes liées au bien-être et à la sécurité de l'enfant, notamment liées à une meilleure connaissance de la particularité des enfants, impliquent un basculement d'une gestion purement légale de l'accès à l'instruction à une gestion éducative, engageant l'école sur l'espace public. La réflexion amorcée durant l'entre-deux guerre pour éduquer les enfants à la circulation routière en témoigne: «(...) 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.» (Rapport «L'école et les problèmes de circulation», 1936)

Avec la démocratisation progressive de l'automobile, des études sur la sécurité routière et les moyens d'éduquer les enfants à un usage autonome de la route sont menées aux niveaux suisse et valaisan. Au tournant des années 60, l'éducation routière se généralise. La formation des normaliens est assurée et des formations continues pour les enseignants sont organisées, en collaboration avec les services de police (Courrier du commandant de police, env. 1958). Du matériel pédagogique à utiliser en classe est également proposé. Dès 1957-58, un système de patrouilleurs est mis en place en plaine.

Au cours du XXe siècle, le chemin de l'école devient plus qu'un trajet à subir inexorablement. Progressivement, le législateur et la société valaisanne en font un espace-temps à baliser de manière raisonnable (durée du trajet, distance à parcourir, dangers à éviter, apprentissages qui peuvent y être faits). En filigrane, on observe la volonté d'organiser le chemin de l'école de façon à ce que l'enfant en tire des bénéfices (air frais, se dégourdir les jambes, faire de l'exercice). Plus récemment, les tenants d'une sécurité accrue inversent parfois cette tendance, mais les enfants ont encore en Valais l'opportunité de profiter de cet espace-temps et parfois de quitter le goudron pour la rocaille.

### LES AUTEURS

Zoe Moody, Coraline Hirschi  
& Philip Jaffé,

Centre interfacultaire en droits de l'enfant

