

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE,
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

EXAMEN DU BEPECASER
Session 2008

DOSSIER pour l'épreuve orale

SOMMAIRE

Titres des textes	Numéros de page
Nous sommes à l'aube d'une révolution _____	1
Être parent, ce n'est pas que de l'affectif _____	2
Les jeunes et la sécurité routière _____	3
Conduites à risques : l'influence de la famille _____	4
Dur, dur d'être parent _____	5
L'organisation urbaine en question _____	6
Arrêtons d'encenser le passé _____	7
Laisser la place au rêve _____	8
Quand les animaux jouent les médiateurs thérapeutiques _____	9
L'alcoolisation des jeunes un phénomène préoccupant _____	10
L'Europe en guerre contre les kilos _____	11
De nouveaux usagers du temps libre _____	12
Pourquoi sommes-nous si attachés à notre voiture ? _____	13
Jusqu'à quand pourra-t-on faire son plein d'essence ? _____	14
La pollution fait-elle plus de dégâts que les accidents de la route ? _____	15
La Prévention routière s'adresse aux conducteurs de plus de 65 ans _____	16
Les adolescents préfèrent leur mère _____	17
Les femmes se mettent au sport à leur rythme et à leur goût _____	18
Citoyens aujourd'hui _____	19
Violence et jeux vidéos une association à ne pas diaboliser _____	20
Les enfants de la net-génération _____	21
Les fautes d'orthographe deviennent un handicap pour faire carrière _____	22
Enfants-rois, plus jamais ça ! Il faut les gronder aussi ! _____	23
Le comportement, imitation et transmission _____	24
L'enfant et la bête _____	25
L'omniprésence de la voiture ou la mise au pas du piéton _____	26
Les jeunes européens et l'alcool _____	27
L'Europe de l'antidopage reste à construire _____	28
Un effet spécifique de l'ordre de naissance dans la réussite scolaire _____	29
Le vélib a conquis les parisiens _____	30

« NOUS SOMMES A L'AUBE D'UNE REVOLUTION »**Interview de Bruno MARZLOFF, sociologue spécialiste des mobilités, fondateur du groupe Chronos****Assistons-nous à une grande réhabilitation du vélo en ville ?**

Avant, les cyclistes étaient des bobos en voie de disparition qui pédalaient sur de rares pistes cyclables. Le vélo urbain ne pouvait rien être de plus qu'une idée de balade pour le week-end. Aujourd'hui, nous assistons à l'émergence d'une nouvelle pratique. Toutes les villes cherchent une solution pour pallier la pollution et la congestion automobile, qui deviennent invivables. Avec le vélo en partage, les usagers sont devenus actifs. Ils conjuguent les différents modes de transport en commun. A Lyon, les utilisateurs de Vélo'v les plus réguliers sont des salariés : ils y ont recours pour éviter une correspondance, pour faire une course ou pour un rendez-vous professionnel.

Les mentalités étaient prêtes à changer ?

A voir le succès de Lyon et de Paris, il faut croire que les urbains n'attendaient que ça. Avec les dégradations climatiques et les problèmes d'énergie, tout le monde est un peu devenu « éco-responsable ». Le vélo en libre-service, quasi gratuit, s'adresse à une très large partie de la population, il n'y a pas de cloisonnement d'âge ni de classe. De plus, à vélo, on peut découvrir sa ville sous un autre angle que celui du métro ou de la voiture, tout en faisant un peu d'exercice ! Les gens ont donc redécouvert cette notion de liberté totale véhiculée par le vélo, moins contraignant que les horaires fixes d'un train. Le vélo en libre-service a créé un nouveau concept de « transport collectif individuel » : on utilise un parc collectif pour un même usage personnel, avec les avantages de la voiture et des transports en commun sans les désavantages.

Pourquoi cette prise de conscience collective et ces mesures politiques ne sont-elles pas venues plus tôt ?

Avant le Vélo'v de Lyon, personne n'avait fait la démonstration que le système fonctionnait. Par exemple, les services de vélo à Rennes ou à La Rochelle sont trop petits pour être vraiment concluants. A Lyon et à Paris, le système est suffisant, l'offre crédible, et le maillage des stations de vélos est très efficace, ce qui est la clé du succès : il faut beaucoup de stations à disposition pour pouvoir trouver et raccrocher son vélo à toute heure et n'importe où,

Les systèmes de vélos en libre-service vont-ils vraiment changer le visage des villes ?

Nous sommes à l'aube d'une révolution de mobilité urbaine. A Lyon, les gens ont testé les Vélo'v et ont ensuite acheté leur propre bicyclette. L'arrivée des vélos en masse pose donc la question de la cohabitation des différents modes de transports sur la voirie : voitures, bus, taxis, vélos et piétons. Il va falloir totalement repenser l'espace. Cela remet également en question la civilité entre les différents usagers, notamment entre les cyclistes et les piétons. La voiture est même en train de changer avec la création de systèmes de partage. Et je pense que nous assisterons bientôt à une réhabilitation de la marche à pied !

Charlotte LANGRAND
« Le journal du dimanche —19 août 2007 »

**« ETRE PARENT, CE N'EST PAS QUE DE L'AFFECTIF »
Interview de Didier PLEUX, psychologue-clinicien**

Les activités familiales quotidiennes peuvent se révéler riches d'un point de vue éducatif. Pourquoi est-ce particulièrement important avec les adolescents ?

C'est très important ! L'éducation doit aussi se faire en famille. Avec la multiplication des loisirs, de nombreux adultes prennent le relais des parents : l'entraîneur de foot, l'artiste qui fait de la poterie ou le prof de musique. C'est bien, mais il faut que les parents gardent des choses au niveau du « faire avec », et de l'image d'autorité. Les adolescents que je vois sont souvent très dispersés au niveau des loisirs et des activités externes à la famille. Où sont les parents ?

On a eu tendance à dire « *il faut moins de parents* » (dans le sens autonomie, « dépasser le père »), comme si tout ce qui relevait de l'autorité parentale devait être annulé. C'est une erreur. Il faut, au contraire, « *autant de parents* », voire plus grand ça ne fonctionne pas très bien. Certains adolescents sont tellement fragiles devant le principe de réalité — les aléas de la vie — que l'éducation revient à se poser la question : « *comment j'arme mon enfant pour qu'il soit moins vulnérable à la vie ?* »

On a beaucoup développé l'estime de soi des enfants, leur ego, mais, en même temps, le lien à l'autre s'est affaibli, tout comme la capacité à accepter les contraintes, la frustration, dans une société de sur-stimulation, de sur-consommation, de sur-communication et de sur-protection. Je dis aux parents « *Profitez des moments de loisirs pour retrouver un équilibre éducatif* » : développer l'ego de l'enfant, sa singularité, par des activités créatrices par exemple, et, à travers une certaine routine à la maison, l'aider à accepter le fait qu'il y a des règles, une autorité, des choses que l'on fait pour aider les autres.

Quand les ados me racontent leurs malheurs, je leur demande « *qu'est-ce que tu fais pour les autres ?* ». Car c'est bien cette notion du rapport à l'autre qui est aujourd'hui déficitaire, parce qu'on est parti du principe qu'avec l'épanouissement de leur responsabilité le reste suivrait et se passerait bien. Mais la réalité n'est pas que *soi*. Et l'on voit des jeunes bien dans leur peau, mais incapables d'utiliser les forces qu'ils ont acquises dans le réel, lorsqu'il doivent réagir à une difficulté scolaire ou d'apprentissage quelconque (sport, musique...). Dès qu'il y a contrainte ou frustration, ils sont vulnérables. Tous les jeunes à problèmes que je vois présentent le même cocktail : développement de l'ego, absence du sentiment de l'autre et absence d'exigences, de contraintes, d'interdits et de frustrations. Il y a une carence dans l'acceptation du réel.

Que doivent faire les parents ?

Ils doivent agir, notamment à travers les exigences de la routine quotidienne. Qui fait la cuisine, de temps en temps ? Qui fait les courses ? Bref que fait l'adolescent pour les autres ? Lorsque l'on fait quelque chose pour les autres, le sentiment de l'autre s'inscrit naturellement. Et là, ce n'est plus du verbe, c'est du faire. Or, les parents ne réalisent pas que, s'ils ne font pas des choses avec leurs ados, s'ils ne les contraignent pas à faire des choses pour les autres, ça ne peut pas venir naturellement.

Que faire, justement ?

Dans une société qui stimule l'immédiateté dans le principe de plaisir, il faut rééquilibrer en faisant découvrir aux enfants que l'on peut aussi trouver du plaisir dans la lenteur, et que cela peut être précédé d'une phase frustrante.

Il n'y a pas de routines plus riches que d'autres. Toute routine me paraît bonne, même s'il n'y a pas forcément une notion de plaisir dedans. Parce que c'est ça qui va armer. Ça peut être de préparer le repas pour les autres, jardiner, retaper la maison avec les parents, peindre ensemble sa chambre. Les parents ne doivent pas hésiter à inscrire leur enfant dans un projet commun de la famille. Si le papa est bricoleur, qu'il bricole avec son gamin : il y a de la transmission, du modèle. « *Mon père a un savoir* ». Une mère douée pour la couture ou pour la cuisine doit le transmettre. Cela ne se fait plus. Les modèles ont trop tendance à être à l'extérieur. Ce n'est pas suffisant. Les parents doivent redevenir parents en tant que modèles, éducateurs. Etre parent, ce n'est pas que de l'affectif !

**Propos recueillis par Benoît FLOC'H
«Le monde de l'éducation — septembre 2007 »**

« LES JEUNES ET LA SECURITE ROUTIERE »

(Résultats de deux études réalisées auprès d'échantillons représentatifs de la population française, permettant de comparer la population des 15-24 ans avec l'ensemble de la population)

Une posture générale peu différenciante selon les âges

L'intérêt des 15-24 ans pour les questions de sécurité sur la route est élevé, puisque 78 % considèrent que ces questions sont intéressantes. Deux jeunes sur trois considèrent qu'ils connaissent bien les grandes orientations de l'action des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Cet intérêt est aussi caractérisé par un souhait d'être informé : trois jeunes sur quatre demandent à être davantage informés sur les grandes orientations à venir. Nous constatons enfin que la population des 15-24 ans a sur ce sujet une posture tout à fait conforme à celle de l'ensemble de la population.

En ce qui concerne la connaissance des règles, un premier constat : les limitations de vitesse sont mieux connues (plus de 90 %) que les limitations de consommation d'alcool (45 %), constat qui vaut aussi bien pour les 15-24 ans que pour l'ensemble de la population. Néanmoins, les 18-24 ans connaissent mieux que les autres adultes ces limitations, que ce soit pour la vitesse ou pour l'alcool. Des règles mieux connues par les jeunes qui les considèrent légitimes. De plus, ces limitations sont largement considérées comme justifiées, que ce soit pour la consommation d'alcool (91 %) ou pour la vitesse (68 %).

Les représentations associées à la conduite : à la question « qu'est-ce que conduire ? », les réponses sont avant tout fonctionnelles, puisque 94 % des jeunes conducteurs considèrent que conduire c'est avant tout se déplacer. Un deuxième registre de réponses se place sur les notions de liberté (70 % de taux de réponses) et de plaisir (68 %). Enfin, un troisième registre se situe plutôt dans la contrainte : conduire constitue une prise de risque pour 24 % d'entre eux, c'est aussi jugé fatigant (19 %) ou stressant (16 %). Ce troisième registre est moins important, mais il n'est pas marginal pour autant. Au-delà de ces trois grandes catégories de représentations qui concernent autant les jeunes que les autres adultes, il est intéressant de remarquer que les jeunes associent davantage la conduite à la notion de plaisir, puisqu'ils sont 68 % à la citer, contre 49 % pour l'ensemble de la population.

Les acteurs de la prévention : 50 % des jeunes savent que des associations sont engagées dans des actions de sécurité routière. 93 % considèrent que leur rôle est très important. Toutefois, 9 % seulement ont été en contact avec une de ces associations. D'une manière générale, nous avons identifié trois grandes sphères d'acteurs de la prévention qui bénéficient d'une grande légitimité auprès des jeunes pour la sensibilisation au risque routier : les institutionnels sont cités par 79 % des jeunes, puis l'entourage (67 %, avec un score très élevé pour les parents) et les associations (44 %).

Conclusion : nous constatons que les 18-24 ans sont dans une posture générale tout à fait conforme à celle de l'ensemble de la population. Ils sont sensibles aux questions de sécurité, ont une connaissance poussée des règles et les considèrent de surcroît justifiées. Néanmoins, cette posture générale n'a qu'une incidence limitée sur leurs comportements et leur relation au risque. Elle comporte une minimisation des risques associés à ces infractions. Ainsi, par rapport à la vitesse, leur attitude peut être résumée ainsi : « je connais la règle, je considère que les limitations actuelles sont justifiées, mais je reconnais aussi enfreindre ces limitations par plaisir ».

**Étude de l'IFOP présentée par Fanny TRAVETTO à l'université d'automne de novembre 2006
« Jeunes et sécurité routière — novembre 2006 »**

CONDUITES A RISQUES : L'INFLUENCE DE LA FAMILLE

Interview de Jean-Pascal ASSAILLY, psychologue et chercheur à l'INRETS

Comment devient-on « preneur de risques » ?

Derrière les comportements dangereux des 15-25 ans sur la route, on trouve souvent des situations de mal-être dont l'origine remonte à la petite enfance. Cette mise en danger de soi relève, entre autres facteurs, de la construction du lien affectif notamment entre la mère et l'enfant. Des « insécurisations » affectives au plus jeune âge peuvent retentir à long terme sur nos comportements. La relation à autrui, par exemple, peut devenir source de souffrance. Le sujet va alors chercher à la remplacer par des sensations de plus en plus fortes, sur la route ou sur d'autres terrains, en montagne, en mer ou dans la consommation de drogues licites ou illicites.

Parmi les facteurs susceptibles de pousser les jeunes vers le danger, le divorce des parents...

Les études qui comparent des enfants dont les parents se sont séparés à d'autres dont les parents sont restés ensemble montrent des fréquences d'accidents accrues pour les premiers. Et ce, dans deux cas. D'autre part, chez les enfants piétons. Cela résulte de problèmes de surveillance éducative consécutifs à la séparation, de déménagements dans d'autres quartiers. D'autre part, chez les adolescents ou jeunes adultes conducteurs. C'est alors le fait du stress provoqué par la séparation. On retrouve d'ailleurs ce mécanisme chez l'adulte : les sujets divorcés ont plus d'accidents de la route que les sujets mariés.

Les enfants de divorcés n'ont pas tous d'accidents ?

Bien sûr que non. Les recherches montrent que le divorce n'est véritablement pathogène que lorsque le comportement éducatif des parents se dégrade après cette séparation ou que les conflits (parent/parent et parent/enfant) perdurent. Ce n'est pas la séparation des parents en tant que telle, mais les dysfonctionnements familiaux qui sont la cause des problèmes. On retrouve cela lorsque l'on compare des familles recomposées et des foyers mono parentaux. A l'adolescence, les enfants de familles recomposées peuvent connaître plus de problèmes, sur la route ou ailleurs, que les enfants de foyers mono parentaux lorsque surgissent des conflits fils/belle-mère ou fille/beau-père.

Vous évoquez l'accident « par imitation »...

Jusqu'à 18 ans, les jeunes ne conduisent pas. Mais la banquette arrière est un poste d'observation des comportements parentaux au volant. C'est pour cette raison que les parents qui ont des accidents « produisent » des enfants qui ont des accidents quand ils accèdent au volant. Cette remarque vaut aussi pour les infractions, les erreurs comme l'oubli du clignotant, les comportements agressifs. De façon plus large, les jeunes imitent ce qu'ils ont vu pratiquer pendant des années. C'est vrai d'un style de conduite nerveux, sportifs, anxieux... mais aussi apaisé et respectueux des règles.

Dans cette transmission, comment se jouent les rôles respectifs du père et de la mère ?

Pendant très longtemps, l'influence du père a été prédominante. Comme les femmes conduisaient peu, le père influençait aussi bien le style de conduite de son fils que celui de sa fille. Aujourd'hui où les femmes accèdent toutes au volant, on observe une filière de transmission avec le parent de même sexe. Les fils imitent plus leur père, les filles leur mère. Dans le futur, avec la montée en puissance du divorce et des innovations pédagogiques telle que la conduite accompagnée, on verra de plus en plus de « transmissions croisées », par exemple de la mère vers le fils, car la mère peut devenir le conducteur principal auquel l'enfant est « exposé ». Enfin, il y a des effets d'interactions. En clair, avoir un parent bon conducteur peut modérer les influences négatives d'un autre parent mauvais conducteur !

« Circulez autrement —janvier-février 2008 »

DUR, DUR D'ÊTRE PARENT

Même quand les enfants ne vont pas trop mal, on s'interroge. Pourquoi n'avons-nous pas réussi à leur transmettre nos « fondamentaux » ? On peine à reconnaître sa descendance dans ces petits consommateurs frénétiques de vêtements de marque et démissions de télé qu'on juge débiles ? « *Qu'est-ce qui a cloché ?* », s'inquiète cette mère. Une femme cultivée, rigoureuse. Elle ne retrouve pas ses valeurs dans sa fille Claire, 15 ans, brillante élève pourtant « *elle ne tient pas compte des autres, elle va au lycée quand elle veut, elle n'a aucun sens du collectif quand on part en vacances avec des amis* ». Être parent aujourd'hui, c'est s'interroger à l'infini. Cultiver le remords. Certes Freud le disait déjà : une éducation, c'est de toute façon toujours raté. Mais à l'époque, on élevait sa progéniture sans y penser. Aujourd'hui, on passe son temps à se regarder être parent. Et à douter. Pour un oui ou pour un non, on emmène son enfant chez le psy. Compulsivement. Mon enfant est agité ? Le psy. Il a des difficultés scolaires ? Le psy. Il est introverti ? Le psy. C'est la question rituelle entre copines « tu crois que je devrais l'emmener chez le psy ? » Résultat la clientèle des psys s'élargit bien au-delà de jeunes atteints de pathologie sérieuse. Le psy, boussole des parents dans un monde sans repères et sans normes ?

Être parent aujourd'hui, donc, c'est ramer. Avant, on faisait comme les générations précédentes et ainsi allaient les choses. De nos jours, on n'a plus de modèle, il faut réinventer le job à chaque instant. Pas étonnant, après tout, dans un monde incertain. La famille élargie est dispersée, on échoue fréquemment dans son couple (40 divorces pour 100 mariages), on se retrouve souvent dans une famille recomposée, ou parent seul (quelques 13 % des familles avec un enfant de moins de 15 ans). Sans compter que le travail n'est jamais complètement assuré : les journées sont trop remplies, les emplois du temps déstructurés. Pourtant, tout cela ne suffit pas à expliquer ce sentiment si répandu chez les parents d'être toujours fautifs, de ne jamais en faire assez.

A cette quête dévorante de perfection, il y a d'autres raisons qui sont très bien analysées, dans le livre subtil et passionnant du psychanalyste pour enfant et adolescents Daniel Marcelli, « l'enfant, chef de la famille ». Cette inquiétude parentale vient, selon lui, de la nouvelle place qu'on assigne à l'enfant. L'enfant est roi, mais pas seulement parce qu'il est rare. Dans une société où les couples sont fragiles, c'est lui qui est devenu le pivot familial, le « garant de la continuité affective et émotionnelle ». De fait, plus que le lien conjugal, c'est désormais le lien de filiation qui constitue la famille. Et l'enfant doit donner du sens à nos vies, fonder nos identités. En ce sens, il devient le chef de la famille. Alors à cet enfant devenu si important, il faut des parents rien moins que... parfaits.

« Autrefois, on avait peur de ne pas être à la hauteur de ses parents », remarque Daniel Marcelli. Aujourd'hui, les choses s'inversent. On redoute ne pas être à la hauteur de... ses enfants. Pis. On se paralyse soi-même de crainte de perdre leur amour. On n'ose rien leur imposer. On négocie. On marchand. D'autant plus qu'on est fatigué par le boulot, par la vie. La peur de déplaire à ses enfants et, quand ils grandissent, le refus du conflit sont, d'après le psy, un mal très contemporain. Et ravageur. Il insécurise l'enfant. Il ne l'encourage pas à prendre son autonomie. Il empêche les parents de poser limites et interdits.

Une autre idéologie destructrice ne facilite pas la tâche des parents « l'individualisme contemporain qui indifférencie les rôles de chacun dans une famille », selon Marcelli. Il se crée une sorte de symétrie parents-enfant très gênante. C'est l'enfant qui refuse d'aller se coucher en disant à son père « pourquoi moi j'irais dormir puisque tu ne vas pas te coucher ? ». Cette mère seule, informaticienne à Paris, a supprimé le téléphone fixe dans l'appartement et acheté deux mobiles, l'un pour elle, l'autre pour son fils de 10 ans. « Comme ça, on a chacun notre indépendance », dit-elle triomphalement, comme si elle parlait d'un conjoint ou d'un colocataire. Ainsi dans les familles on finit par ne plus savoir qui est le parent de qui. Cette femme n'hésite pas à passer la nuit dans le lit à barreaux de sa petite. Et ce bébé trône tous les soirs dans le lit conjugal sous le regard émerveillé de sa mère. Mais le papa a fini par se lasser et aller dormir sur le divan du salon. Des cas extrêmes ? Peut-être. Mais révélateurs de l'air du temps. Comment s'y retrouver ? Quand l'enfant est petit cela prêle à sourire. C'est plus tard, à l'adolescence, que le sentiment d'insécurité s'exprime : « le jeune découvre que ses désirs se heurtent à des limites », dit Hélène Bidard, psychologue à Parentèle, une association brestoise d'aide aux parents. Et tous les professionnels de l'écoute des familles déplorent le nombre croissant de parents battus, d'ados en rupture scolaire sur lesquels les parents n'ont plus prise...

Jacqueline de LINARES et Boris CYRULNIK dans un entretien avec Claude WEILL
« *Le Nouvel Observateur — le 24 février 2004* »

L'ORGANISATION URBAINE EN QUESTION

Une meilleure gestion de la ville nous permettrait de consommer moins d'énergie, en laissant notre voiture au garage...

Une part importante des émissions de carbone provient de notre usage des combustibles fossiles, notamment dans le secteur des transports. Pour réduire cette pollution, de nombreuses alternatives technologiques sont proposées. Sans attendre le salut d'une révolution technologique à venir, une autre solution limiterait efficacement nos émissions de carbone : modifier l'organisation urbaine.

Les plus importantes réductions de la consommation d'énergie se situent dans l'usage de modes de déplacements moins gourmands que l'automobile. Même si la voiture a pris une place considérable dans notre société, il est encore possible d'en réduire nos besoins. En France, par exemple, un déplacement en voiture sur deux fait moins de trois kilomètres et un sur cinq fait moins d'un kilomètre. Est-il nécessaire d'utiliser un véhicule pour effectuer des courts trajets ?

Dans un périmètre de 500 mètres, la marche à pied permet de faire l'aller-retour en un quart d'heure. Si le trajet n'excède pas deux kilomètres, le vélo garantit le même temps de transport. Au cœur des villes françaises, les commerces sont généralement bien répartis et l'on en dispose aisément à pied ou à vélo. Ainsi, les zones urbaines à forte densité de population favorisent l'usage des modes doux comme la marche à pied et le vélo, ainsi que les transports en commun. En revanche, en périphérie des villes ou à la campagne, les distances sont plus longues et la voiture reste souveraine.

Ainsi, l'utilisation des modes de transport dépend de la manière dont la ville est bâtie. L'inverse est également vrai : la ville se développe en fonction des transports. Dans un article publié en 1979, l'économiste israélien Yacov Zahavi a montré que les habitants d'une agglomération se déplacent en moyenne une heure par jour, et ce quels que soient le pays et le niveau de revenu. La vitesse de déplacement devient alors un paramètre incontournable dans l'expansion du tissu urbain si on double sa vitesse de déplacement, grâce à une voiture par exemple, on investit le temps gagné pour se déplacer sur de plus longues distances. Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, les villes européennes se sont étalées du fait de la généralisation de l'automobile.

Si l'on fait des comparaisons internationales, on constate que les villes américaines sont peu denses, avec en moyenne 1500 habitants par kilomètre carré. Cette valeur est trois fois inférieure à la densité des villes européennes, et dix fois inférieure à celles des villes asiatiques. En conséquence, les agglomérations américaines consomment trois fois plus d'énergie pour la mobilité urbaine que les agglomérations européennes et cinq fois plus que les villes asiatiques développées. L'automobile reste indispensable aux Etats-Unis, et les solutions technologiques y sont privilégiées.

L'aménagement « durable »

La ville a donc un rôle majeur à tenir dans la lutte contre le réchauffement climatique. En premier lieu, les économies d'énergie dans les transports dépendent de l'utilisation des sols urbains : il faut resserrer les mailles de la ville pour s'affranchir de l'automobile. Pour éviter l'étalement urbain, il faut limiter la vitesse de circulation des véhicules.

Par ailleurs, il est nécessaire de réduire l'attractivité de la voiture en limitant les places de stationnement en centre ville, par exemple. Parallèlement, il est impératif d'augmenter le nombre et la vitesse de circulation des modes alternatifs comme le bus, le métro ou le tramway et de faire une véritable place au vélo et à la marche à pied. Ces politiques volontaires commencent à faire leur chemin dans les villes européennes, Zurich, en Suisse, et Fribourg, en Allemagne, leur servent souvent d'exemple...

Julien ALLAIRE

« Pour la science — dossier 54 — janvier/février 2007 »

« ARRETONS D'ENCENSER LE PASSE... »

Serge Siri, directeur d'école dans la Meuse réagit à la lettre d'un ancien instituteur parue dans le Monde de l'éducation d'avril 2007.

Expliquer en partie la violence à l'école par un vocabulaire réduit me paraît loin de la réalité, mais c'est surtout le dernier paragraphe qui m'interpelle : « *Je suis sûr que c'est à l'école élémentaire que cet apprentissage doit se faire comme c'était le cas lorsque les savoirs de base étaient au centre de cette institution* ». N'est-il pas suffisant d'avoir à supporter les invectives de certains politiques, de certains parents désorientés, sans avoir à supporter des affirmations de ce genre à l'emporte-pièce et sans fondement ?

J'ai 50 ans, j'ai donc connu toutes les réformes, toutes les sortes d'enseignement de 1960 à 2007 (en tant qu'élève puis enseignant) dont celle sûrement de cet enseignant à la retraite, et je peux affirmer qu'aujourd'hui autant qu'avant l'apprentissage de la langue (grammaire, conjugaison, orthographe, vocabulaire) est au centre des préoccupations quotidiennes des enseignants. Ces derniers ont en plus le mérite de résister depuis des années aux individus qui leur demandaient d'abandonner « *ces pratiques ancestrales* ». On pourrait évoquer ainsi « l'observation réfléchie de la langue » (ORL), qui heureusement n'a jamais été suivie par la majorité des enseignants, on devrait même juger les instigateurs de cette proposition. Mais ce sera l'objet d'un autre débat.

Chaque génération croit toujours que son temps était le meilleur, se souvient-on du nombre d'élèves en échec il y a trente, quarante ou cinquante ans ? Non, il n'y avait pas de statistiques et tout le monde trouvait à s'insérer. Se souvient-on, pour revenir au vocabulaire, de l'étroitesse de celui-ci, enseigné mécaniquement (la pêche, la chasse, les vendanges, les semailles...) sans aucun rapport avec le vécu des élèves, et quel était le niveau de vocabulaire des enfants de la campagne qui n'étaient pratiquement jamais sortis de leur village ?

Se souvient-on de cette école où la ségrégation sévissait dans la classe (enfant d'ouvriers, de commerçants, de cadres...) ? Se souvient-on des difficultés en orthographe ? Moi, je m'en souviens, les trois quarts de la classe étaient nuls, moi pas brillant. Pour l'anecdote, il y a trente ans, quand j'ai commencé comme instituteur dans un village, le maire me disait toujours « *les élèves de maintenant ne savent plus écrire !* ». Je suis allé aux archives que l'on conservait encore à cette époque, j'ai ressorti les cahiers de ces adultes, dont celui du maire. Croyez-moi, c'était comme on disait des « *groseilliers* » : des textes truffés de fautes et de rouge. Je n'ai plus eu de réflexion après cela.

Je me souviens des bons côtés de ces écoles, mais aussi des déviances. Alors, de grâce, arrêtons d'encenser le passé, arrêtons d'être partial avec chacun son époque, arrêtons de critiquer l'école d'aujourd'hui et ses enseignants qui travaillent dans des conditions très difficiles, sans soutien ni des parents, ni de l'encadrement, ni des enseignants nostalgiques.

Pour conclure, même si rien n'est parfait, arrêtons de nous servir de l'école comme de bouc émissaire de tous les maux de la société. Lorsque nous l'aurons cassée, nous nous apercevrons peut-être, mais un peu tard, de ses bienfaits.

« Le monde de l'éducation — septembre 2007 »

LAISSER LA PLACE AU REVE

Interview de Etty Buzyn, psychanalyste, qui met en garde depuis dix ans et la sortie de « *Papa, maman laissez-moi le temps de rêver* » sur les risques des agendas du mercredi trop remplis.

Pourquoi les parents ont-ils cette volonté de transformer l'agenda des mercredis de nos enfants en emploi du temps de PDG ?

Etty Buzyn : le temps libre est perçu dans nos sociétés comme un anachronisme, Rien d'étonnant donc à ce qu'on le considère comme un temps à remplir. Activités et même hyperactivité sont la norme pour l'adulte. Comment en serait-il autrement pour l'enfant ?

Mais le parent offre aussi le mercredi des activités délaissées par l'école comme le sport, le dessin, la musique.

Le parent est très sensible au « plus » éducatif des activités du mercredi. Il inscrit son enfant en cours d'anglais pour qu'il ait un peu d'avance à l'école, au club d'échecs parce que c'est bon pour son développement... Ces activités sont certes très éducatives, mais gare au sentiment d'abandon que peut développer un enfant qui enchaîne les activités alors que sa mère ne travaille pas le mercredi ! J'ai en consultation un garçon qui a développé une phobie scolaire au moment où ses parents ont pris une année sabbatique. Ce qu'il veut, c'est les suivre partout et récupérer le temps qu'il n'a jamais passé avec eux.

Les parents ont aussi leurs obligations !

Cela ne doit pas les empêcher d'avoir une oreille pour leur enfant. Le partage et le dialogue qui n'ont pas lieu lorsque l'enfant est encore jeune ne se rattrapent jamais. C'est à l'adolescence que se mesure la qualité de cette communication. C'est au moment où le jeune va prendre plus d'indépendance qu'il restera la qualité de ce dialogue mis en place dans l'enfance ou bien... le vide lié à l'absence de communication.

Ce temps libre est-il vraiment constructif ?

Il l'est bien évidemment ! Les enfants ne disent pas « *ne rien faire* » mais « *faire rien* »... Et pour eux, ces expressions ne sont pas synonymes. « *Faire rien* », c'est déjà faire quelque chose. C'est avoir une disponibilité pour rêver, imaginer, entrer dans des jeux symboliques qui vont enrichir l'enfant en lui permettant de se créer un monde à lui. Dans ce temps-là, l'enfant se questionne, apprend à élaborer sa propre pensée qu'il testera ensuite sur les adultes. Ce temps-là fonctionne comme une page de brouillon où il a toute latitude pour tâtonner, élaborer ses constructions sans crainte de se tromper. Si on le prive de ces moments, il risque, plus tard, de manquer de curiosité.

Et la sociabilité dans tout cela ?

Contre toute évidence, on l'apprend aussi face à soi-même. Si l'on n'a pas de champ secret, on aura du mal à travailler en groupe par ce que c'est justement cet univers personnel que l'on pourra confronter à celui des autres pour, plus tard, faire un travail en équipe et échanger ses idées pour l'enrichissement de chacun.

« Le monde de l'éducation — septembre 2007 »

QUAND LES ANIMAUX JOUENT LES MEDIATEURS THERAPEUTIQUES

Si tous les enfants sont susceptibles d'établir des relations privilégiées avec un animal familier, il en est certains, plus fragiles que d'autres ou plus abîmés par la vie, qui en tireront un bénéfice particulier. Peut-on, pour ces derniers, parler « d'actinothérapie » ? Un peu partout dans le monde, en tout cas, les expériences se multiplient qui tendent à démontrer que ce bienfait médical n'est pas à négliger. Trois espèces ont notamment fait leurs preuves en tant que médiateurs thérapeutiques, pour soulager des souffrances aussi diverses que la dépression, la désinsertion sociale ou les handicaps physiques et mentaux.

Le dauphin : la proximité qu'il établit avec les humains, sa réactivité à leurs comportements, ses productions vocales (et même langagières, puisqu'on lui connaît plusieurs centaines de signaux différents), sa sensibilité à la douleur et au plaisir, son « sourire » et ses conduites d'entraide font de ce mammifère marin un étonnant médecin de l'âme.

A ses qualités propres s'ajoutent celles du milieu dans lequel il évolue, l'eau, connue pour ses effets relaxants et sécurisants. En Grande-Bretagne, le docteur Horace Dobbs, fondateur de l'Oxford Underwater Research Group, encourage ainsi, depuis les années 1970, ses patients dépressifs chroniques à nager, dans la mer, avec des dauphins sauvages. A Eilat, en Israël un centre de « delphinothérapie », situé lui aussi en mer libre, accueille depuis plusieurs années des enfants en grave difficulté (sourds-muets, trisomiques, victimes d'abus sexuels) et des adolescents autistes.

Le cheval : qu'elle s'adresse à des enfants psychotiques, à de petits infirmes moteurs ou à des adolescents caractériels, la « thérapie avec le cheval » n'a rien de fantaisiste. Introduite en France, il y a plus de trente ans, par la psychomotricienne et psychothérapeute Renée de Lubersac, elle est aujourd'hui structurée dans le cadre de la Fentac (Fédération nationale de thérapies avec le cheval). Associations et particuliers y ont recours, au cas par cas, pour de nombreuses indications cliniques.

« L'enfant, comme n'importe quel cavalier classique, noue une relation affective avec « son » cheval, souligne Renée de Lubersac ». Dans la mesure du possible, il monte toujours le même au cours d'une année. Peau contre peau, il est impossible de rester neutre. Décontraction musculaire pour les handicapés physiques, tissage de liens particuliers — et souvent très privés — avec les moins communicants par sa capacité à s'ajuster en permanence aux contacts manuels, pressions des jambes et ordres vocaux au cours de la randonnée, le cheval offre aux humains qui lui sont familiers les conditions d'un étroit dialogue «tonico-postural ». Donc d'un partage émotionnel.

Le chien : labradors ou golden retrievers, les soutiens à quatre pattes les plus performants de France, sont élevés à Alençon (Orne) par l'Association nationale d'éducation de chiens d'assistance pour handicapés (Anecah). Le rôle de ces chiens d'éveil : aider les personnes lourdement atteintes par un déficit moteur à supporter leurs faiblesses, à dépasser la douleur physique, à participer activement à leur rééducation ou à leur traitement. L'enjeu est d'autant plus grand que les malades sont petits.

En instituts médico-éducatifs « IME », ces chiens, connus pour leur force et leur doux caractère, interviennent auprès des enfants âgés de 7 à 16 ans.

« Le programme sur une année est très élaboré, explique Marie-Claude Leuret, cofondatrice de l'Anecah. On commence par la découverte de l'animal, la connaissance de son corps, ses utilisations possibles, des déplacements avec lui, de la motricité avec des plots et des cerceaux, des notions de santé et d'hygiène puis d'éducation ». Les séances, hebdomadaires, durent environ deux heures, Mais « l'effet-chien » qui s'ensuit est exploité, toute la semaine durant, par les kinésithérapeutes et les psychomotriciens.

Catherine VINCENT
« Le Monde —25 février 2004 »

L'ALCOOLISATION DES JEUNES : UN PHENOMENE PREOCCUPANT**Interview de Roger NORDMANN, président de la commission Addictions****Les jeunes consomment-ils plus d'alcool qu'il y a quelques années ?**

D'après l'Escapad 2005 (enquête sur la santé et les comportements lors de l'appel de préparation à la défense), à l'âge de 17 ans, 18 % des garçons et 6 % des filles boivent de l'alcool régulièrement. C'est moins qu'en 2003, mais plus qu'en 2000. Toutefois, ce qui est le plus inquiétant, c'est que 46 % de ces mêmes jeunes déclarent avoir consommé de l'alcool de manière excessive, au moins une fois au cours des 30 derniers jours. L'objectif n'est pas le plaisir de boire, mais l'obtention, le plus vite possible, d'un état d'ivresse. C'est ce qu'on appelle le « binge drinking ». Ce type de comportement peut avoir des conséquences redoutables, tel que le coma éthylique, qui peut parfois être mortel. On enregistre des comas chez des sujets âgés de 12 ans.

A quel(s) moment(s) le « binge drinking » se pratique-t-il ?

Très souvent, les jeunes, et plus particulièrement les jeunes hommes, recherchent un état d'ivresse avancé le samedi soir, qui est un moment très critique du point de vue de l'accidentologie. Malheureusement, ce « phénomène » ne se limite pas aux week-ends. 2,3 % des jeunes de 17 ans ont déclaré avoir eu recours au « binge drinking » au moins 10 fois au cours des 30 derniers jours, soit 1 jour sur 3. Par ailleurs, les polyconsommations sont un sujet supplémentaire d'inquiétude, avec 35 % des jeunes qui ont déclaré avoir pris ensemble de l'alcool et du cannabis.

Que préconisez-vous pour stopper cette évolution ?

L'alcool est la première cause de mortalité évitable chez les jeunes : c'est inacceptable !

Le code de santé publique prévoit l'interdiction de vendre des boissons alcoolisées à des mineurs de moins de 16 ans qu'elles soient à consommer sur place ou à emporter. Or, l'évolution des comportements prouve que ces restrictions sont insuffisantes. La commission Addictions a donc préconisé une série de mesures, comme l'interdiction de la vente de boissons alcooliques dans les stations-service, les enceintes sportives et les sponsoring des soirées d'étudiants par des fabricants d'alcool. Autre piste : développer l'éducation à la santé dès l'école primaire, ou encore former les serveurs de bars et de restaurants. Sur le plan de la sécurité routière proprement dite, nous souhaiterions, nous médecins, que la limite légale d'alcoolémie autorisée au volant soit abaissée à 0,2 g/l pour tous, et pas seulement pour les jeunes pendant la période probatoire. Dernière recommandation capitale : la lutte contre la banalisation de l'ivresse. Un jeune ivre doit être pris en charge et faire l'objet d'un accompagnement spécifique, et non simplement être placé en cellule de dégrisement. Dans cette lutte, la cellule familiale, et plus largement la société, ont leur part de responsabilité.

« La revue de la sécurité routière — décembre 2007 »

L'EUROPE EN GUERRE CONTRE LES KILOS ! 400 000 enfants européens seraient en surpoids

La France au régime

En France, où un enfant sur dix est obèse à l'âge de 11 ans, les parents sont soucieux de l'équilibre des menus de leur progéniture. Depuis 1999 un document du GPEM/DA (groupe permanent d'étude des marchés de denrées alimentaires) vise deux recommandations sur la composition des repas scolaires : diminuer les excès de lipides et augmenter les apports de fibres, fer et calcium. Dans les faits, la considération de ces normes varie d'un établissement à l'autre, comme l'explique le docteur Laurence Plumey. « Soit le restaurateur arrive à respecter la valeur nutritionnelle du repas en s'aidant d'une diététicienne, soit la réalité économique l'emporte avec des produits de basse catégorie et souvent trop riches ! » Et qui manquent aussi de saveur. Pour retrouver ces sensations gustatives, certaines régions italiennes et françaises expérimentent une cantine « bio ». Ces initiatives restent encore marginales, compte tenu de leur surcoût. En plus, elles laissent indifférents des élèves davantage guidés par ce qu'ils aiment manger (sucré et gras) que par ce qui est bon pour eux.

L'alimentation, une discipline comme les autres

D'où le besoin urgent d'une éducation alimentaire, déjà amorcée en Angleterre. Là-bas, « manger » s'apprend en cours. En géographie, on étudie les conséquences des choix culinaires sur les populations, en histoire on retrace l'évolution des régimes au cours des siècles et en mathématiques, on calcule les indices de masse corporelle. Même sensibilisation outre-Rhin. Pourtant chez les petits Allemands, il n'y a pas vraiment de passage obligé à la « cantoché » pour cause d'après-midis dédiés aux loisirs. Le gouvernement responsabilise quand même ses ados en mettant à contribution leur esprit d'entreprise. Des élèves sont ainsi chargés d'acheter, préparer et distribuer des repas « diététiques » à leurs camarades.

Au Royaume Finlandais, l'enfant est choyé

Moins axés sur la pédagogie, les restaurants scolaires finlandais proposent carrément des menus à la carte. C'est que le pays doit composer avec une spécificité de sa population infantile : l'intolérance au lait qui touche un jeune sur sept. A côté de plats sans lactose, on sert aussi des mets riches en fibres et pauvres en graisses animales. Il s'agit de convenir aux diabétiques qui représentent, eux, 3 % des élèves. On peut aussi choisir le menu végétarien, très en vogue chez les adolescentes.

Des mesures pour le sud, mais encore loin du régime Crétois !

Une mode qui ne ferait pas fureur chez les transalpines, élevées dans le culte de la « pasta », mais qui a dû inspirer le ministère de la Santé italien. Il a rédigé une note contraignant les fournisseurs de cantines à diminuer leurs portions et à limiter les matières grasses de cuisson. Même topo en Espagne. Les principales entreprises de restauration collective ont signé un accord les engageant à ne pas utiliser d'huiles riches en acides gras saturés et à baisser de 10 % la proportion de sel dans les aliments. Plus timide, le gouvernement portugais s'illustre avec une campagne dénonçant les méfaits de la surconsommation de produits frits. Mais au pays de la morue, difficile d'imposer la cuisson « vapeur ».

Pays de l'Est : dans le cochon tout se mange !

Si l'Europe du Nord et du Sud semblent saisir l'enjeu de santé publique, d'autres pays luttent comme ils le peuvent. On sort la balance en Pologne. Les cantinières pèsent chaque portion de viande et contrôlent ainsi l'apport de protéines. Mais ça s'arrête là. Depuis la crise de la vache folle, le porc a remplacé le boeuf dans les assiettes et sa graisse est largement utilisée en cuisson. Pas très régime... Le paradoxe de la cantine Tchèque interroge. Pas de surgelés, des légumes frais et de saison cuisinés sur place, des programmes informatiques qui aident à jongler entre les calories... Pourtant, la moitié des enfants présente une surcharge pondérale. Et le pays est champion d'Europe des accidents cardio-vasculaires. Un début d'explication pour Stéphane GRAU, ancien responsable d'une structure de restauration collective à Prague « *pour ces populations, manger relève encore d'une nécessité plus que d'un plaisir. Ils accordent donc une grande importance aux quantités servies dans les assiettes* », La quantité plutôt que la qualité.

Sandie YOUS

« Pédagogies magazine — février-mars 2008 »

DE NOUVEAUX USAGERS DU TEMPS LIBRE

Extrait du rapport du Conseil économique et social sur le temps des villes — mars 2002

Sous l'effet conjugué de l'allongement de la durée de la vie et de la réduction de la durée du travail, le temps libre disponible a augmenté dans des proportions considérables : il représentait environ la moitié du temps de la vie éveillée des adultes en 1990, il en représente aujourd'hui plus des deux tiers et la masse de temps libre de la société française dans son ensemble a été évaluée à environ 89 % du temps dont nous disposons collectivement.

Il faut noter cependant une grande variété de situations avec, en France, une très forte concentration de la population au travail entre 30 et 55 ans avec un taux d'emploi national de 62 % pour les 15-64 ans en 2001, celui des 20-29 ans n'est que de 59,2% et celui des 55-59 ans est de 55,4%.

La diminution du temps de travail réduit le temps d'échanges sur le lieu de travail qui perd de son importance comme lieu de lien social. Pour autant, le travail demeure un mode essentiel de construction de l'appartenance sociale.

Pour les enfants, le temps libre représente 39 % du temps de vie éveillé, soit le double du temps passé à l'école. Il recèle un potentiel éducatif et culturel souvent mal utilisé. Ce temps est diversement occupé selon l'origine sociale et culturelle, les revenus, l'offre existante sur le territoire (urbain, rural). La reconnaissance du temps libre dans les politiques éducatives est un fort enjeu. En effet, il ne suffit plus de disposer d'un socle commun de connaissances, encore faut-il permettre à chacun de le développer, tout au long de sa vie, en fonction de ses aptitudes et de ses désirs. Or cela se fait au contact des arts, de la culture, de la technologie, du sport, mais aussi en participant à la vie de la cité. A cet égard, le temps libre, centré sur l'individu et son intégration sociale, peut compléter harmonieusement les temps de l'école et du travail. C'est un temps éducatif qui permet le divertissement, la détente et l'ouverture,

Ces évolutions ne traduisent certes pas la fin du travail comme élément structurant, mais manifestent l'apparition de nouveaux enjeux entre individus/métiers/activités. Chacun tente d'élaborer son propre projet de vie pour articuler au mieux vie familiale, vie professionnelle, vie associative, mais aussi développement personnel au travers d'activités artistiques, culturelles ou sportives.

Il faut noter là encore la variété des situations selon les âges, les revenus, les situations. Pour certains, le temps libre signifie solitude et errance alors que, pour d'autres, il invite à une « multi-appartenance ». Pour certains, la mobilité devient un mode de vie urbain et un facteur d'intégration sociale : ils enchaînent de nombreuses activités et, pour eux, le temps de transport est un temps riche de toutes sortes d'évènements et de rencontres. Pour d'autres, se déplacer est vécu comme une contrainte, parfois à l'origine d'appréhension et de stress, surtout lorsque les transports sont inadaptés. C'est dire que l'immobilité risque de devenir un facteur d'exclusion important dans une société où la mobilité s'accroît dans plusieurs domaines (mobilité professionnelle, résidentielle, physique ou virtuelle).

En outre, certaines populations défavorisées font face à des « temps sans qualité » liés à des quasi-assignations à résidence sur une fraction réduite de l'espace public. Fortement dépendantes des services publics (sanitaires, sociaux, logement), elles subissent plus que d'autres des temps d'attente qui se traduisent parfois en temps de latence.

L'essor du temps libre s'est traduit par un fort investissement sur le domicile rejoignant la préférence des Français pour la maison individuelle. Cette préférence, qui correspond à un profond attachement rural, est évidemment liée aux coûts du foncier et aux effets des politiques d'incitation à l'accession à la propriété. La maison individuelle est supposée permettre à chacun de vivre à son rythme, d'y exercer des activités utiles (comme le bricolage) et de disposer d'un espace privé tout en bénéficiant d'équipements assurant le lien avec le monde extérieur.

« Extrait du rapport du Conseil économique et social sur le temps des villes - mars 2002 »

POURQUOI SOMMES-NOUS SI ATTACHES A NOTRE VOITURE ?

Parce que nous vivons dans une société de communication et de liberté, mondialisation oblige. La liberté de se déplacer est certainement une des libertés les plus faciles à acquérir et à conserver. Dans la société où nous évoluons, il faut pouvoir se déplacer rapidement et être connecté en permanence. Avec l'individualisation des rythmes de vie, la possibilité d'aller à peu près où on veut, la nécessité d'être réactif, le confort personnel, difficile de résister à l'attraction de la voiture ! Auto et mobilité semblent aujourd'hui indissociables. Du moins dans les sociétés riches. L'automobile est le principal véhicule de cette mobilité à la fois parce qu'elle facilite la spontanéité des déplacements et parce qu'elle permet d'accéder à tous les lieux. Une récente étude, réalisée sur un panel de grandes villes européennes, a montré qu'une ville qui garantit une mobilité efficace sera plus attractive en matière d'implantation de nouvelles entreprises et notamment d'entreprises à haute valeur ajoutée. L'efficacité des transports peut donc être considérée comme indirectement productrice de croissance économique.

Faut-il céder au « tout-auto » ?

Evidemment, non. Trop d'autos tuent ce qu'il y a de mobile en elles. On s'aperçoit que les métropoles qui dépendent de la voiture connaissent davantage d'embouteillages et moins de mobilité que celles qui offrent un plus grand panel de modes de circulation. Les bouchons provoquent aussi une perte d'efficacité des transports en commun. Ces derniers deviennent irréguliers et moins ponctuels. Et puis il y a le prix à payer en termes de pollution et d'énergie. Sans oublier les nerfs en pelote de la personne qui conduit. Dont acte. Depuis le sommet de Rio en 1993, la voiture est désignée comme le principal ennemi de l'environnement. De là à décréter le « zéro auto », il y a un boulevard. Lorsque l'on touche à l'intimité de la personne, les arguments d'autorité n'ont pas de portée. Il faut le reconnaître : loin de n'avoir été qu'un accessoire futile de la modernité, l'automobile a au cours de ce siècle servi l'urbanité parisienne. Et puis, il y a des zones, à la périphérie, difficilement desservies par les transports en commun. Et, dans ces cas-là, la voiture s'impose. Des solutions existent pour diminuer la pression automobile. Sans dogmatisme. Des modes plus collectifs de transport automobile, comme le covoiturage ou l'auto-partage, sont en train de naître dans plusieurs villes du monde, notamment en Californie, en Suisse, au Canada ou en France. Plusieurs entreprises, comme Axa, incitent d'ailleurs leurs salariés à privilégier des modes de déplacements durables, en encourageant le covoiturage. A San Francisco, à partir de trois personnes dans une voiture, vous ne payez plus les péages et les voitures propres et hybrides bénéficient d'un couloir réservé, Il ne faut pas oublier non plus les innovations rendant les moteurs plus propres.

Que faire pour ne plus subir les embouteillages ?

Il n'y a pas de solution unique pour désengorger les villes et limiter la place de la voiture individuelle. La réponse est globale. Cela passe par une combinaison d'usages variés tramways, vélos, auto-partage... Depuis quelques années, les municipalités ont innové en adoptant plusieurs mesures création « d'axes verts » en centre urbain; interdiction de la circulation dans les coeurs historiques ; limitation de la vitesse du trafic ; implantation de services de minibus ou « taxis propres » dans les environnements mal desservis ; construction de parcs de stationnement-relais aux portes des villes avec un même ticket donnant droit au parking et à l'accès aux transports collectifs. Une chose est sûre, les agglomérations françaises qui développent des politiques favorables aux alternatives à l'automobile engrangent des résultats prometteurs. La circulation automobile à Lyon, à Lille, à Nantes ou Grenoble a diminué au profit des transports collectifs. Et les trafics mesurés à Paris ont baissé de 15 % en cinq ans avec des effets bénéfiques pour l'environnement. Entre 2002 et 2007, Airparif a observé que les émissions d'oxyde d'azote ont été réduites de 32 % et Ipes émissions de CO² de 9 %. Strasbourg détient la palme d'utilisation des modes de transports verts (vélos, marche à pied, tramways). Des panneaux indiquent les seuils d'ozone sur le périphérique et incitent les automobilistes à s'orienter vers les bus et les trains en cas de pic de pollution.

« Comment se déplacer sans polluer ? - mars 2008 — Collection « On se bouge »
87 questions à Patrick WIDLOECHER, directeur du développement durable du groupe La Poste

JUSQU'À QUAND POURRA-T-ON FAIRE SON PLEIN D'ESSENCE ?

En France, on ne sait pas encore, mais en Suède, on a une petite idée : ce sera en 2020. C'est décidé, les Suédois font le pari du zéro pétrole ; à cette date, plus aucun foyer n'aura besoin de pétrole pour se transporter ou se chauffer. Ils seront les premiers à se passer totalement de l'or noir ; les biocarburants, la voiture électrique et les autres énergies renouvelables sont presque prêtes. C'est maintenant une question de moyens, donc de choix politiques. Déjà près de 10 000 automobiles roulent au biogaz, mélange de méthane et de dioxyde de carbone. Le système n'est pas nouveau. Il existe depuis dix ans dans le pays.

Comment fera-t-on s'il n'y a plus de pétrole ?

Aujourd'hui, 97 % du carburant utilisé par les véhicules est tiré du pétrole. Au rythme de consommation actuel, les jours du pétrole sont comptés : l'échéance devrait se situer aux alentours de 2050. Ce sursis de quarante ans est très lié à l'évolution de l'Asie, où se trouvent des pays massivement peuplés et qui connaissent une très forte croissance. Il n'y aura plus assez de pétrole quand les Indiens et les Chinois, entrant de plain-pied dans la société de consommation, achèteront en masse des véhicules. Certains disent que le «peak oil» pourrait intervenir plus tôt, car on ne trouve que très peu de nouveaux gisements. Dans les pays non membres de l'Opep comme la Russie ou le Mexique, la production devrait commencer à décliner dès 2010. Peu à peu, le pétrole sera plutôt utilisé par les industries, notamment la chimie, tandis que le monde des transports intégrera toujours davantage les solutions intermédiaires ou alternatives telles que les biocarburants, le gaz naturel véhicule (GNV), les moteurs électriques ou hybrides. Quand il n'y aura plus du tout de pétrole, les réserves de gaz, qui sont trois fois plus importantes, prendront le relais ; mais elles n'ont que soixante-dix ans devant elles. Le problème est qu'une grande partie des gisements, situés sous les nappes de pétrole, se trouvent en zone instable, au Moyen-Orient et en Russie. Le nucléaire jouera aussi un rôle important toutefois les réserves d'uranium ne sont pas non plus éternelles on leur donne soixante-quinze ans. Il y aura toujours du charbon pendant deux cents ans mais on connaît ses inconvénients, à moins que, d'ici là, on améliore les technologies de captation de CO² pour le rendre propre. Entre-temps, l'hydrogène, qui pose encore toute une série de problèmes techniques de sécurité, de stockage et de distribution, aura peut-être réussi son pari de s'imposer comme le «carburant propre».

L'industrie touristique court-elle à sa perte ?

Le tourisme est pris en étau. D'un côté, si les personnes restreignent leurs déplacements, les professionnels du transport et de l'accueil seront obligés de revoir leur croissance à la baisse. De l'autre côté, si la démocratisation du tourisme continue, la profession risque de scier la branche sur laquelle elle est assise. L'ouverture des Chinois au tourisme international et la croissance prévisible du transport aérien au rythme de 10 % n'arrangent pas les affaires du ciel. Les compagnies d'avions Low Cost et les voyagistes, en offrant aux vacanciers des prestations de plus en plus rapides et «rentables», ont un impact négatif sur le climat et font peser une menace sur le renouvellement des ressources naturelles. En épuisant la planète par la surfréquentation des sites culturels, la dégradation de l'environnement, et l'énorme consommation d'énergie et de CO² par les avions, le secteur du tourisme transporte en aveugle. A moyen terme, il risque de s'autodétruire. On ne peut ignorer toutefois que le tourisme apporte des ressources économiques là où il s'implante et qu'il contribue aussi à transférer des connaissances et des techniques il a, par exemple, évité la désertification de nombreuses régions. Les pays en développement ne peuvent pas non plus se permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer systématiquement leurs impacts sur l'environnement au détriment de leur développement, «L'écotourisme» se veut une réponse durable au déséquilibre engendré par le tourisme de masse. La poussée du tourisme «intelligent» privilégie les voyages en nombre restreint, peu consommateurs de transports, et se veut utile au développement des pays visités. Le tourisme vert, à la campagne, respectueux de l'environnement, marque un léger repli des voyageurs vers les vacances de proximité, au pays.

LA POLLUTION FAIT-ELLE PLUS DE DEGATS QUE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ?

Oui. La pollution fait plus de victimes que les accidents de voiture. Si l'on tient compte des seules particules fines de diesel sortant des pots d'échappement, chaque année entre 6 500 et 9 500 personnes décèdent en moyenne en France à cause d'une exposition à ces polluants. Par comparaison, les derniers chiffres sur les accidents de la route montrent que 4 703 personnes ont trouvé la mort en 2006, à bord de leur véhicule. Le CO² n'est pas le seul polluant atmosphérique. Les principaux gaz à effet de serre non-artificiels sont la vapeur d'eau (H²O), le dioxyde de carbone (CO²), le protoxyde d'azote (N²O), l'Ozone (O³) et le Méthane (CH₄). Il ne faut pas oublier les «nanoparticules» produites en grande partie par les moteurs diesels. Ces poussières fines polluantes peuvent rester en suspension dans l'air pendant quarante à cinquante heures. Elles sont très nocives pour la santé et considérées comme cancérigènes. Elles restent dans les alvéoles des poumons longtemps après leur inhalation et ont des effets respiratoires et cardiovasculaires bien identifiés : bronchopathie, allergies, maladies cardiaques. Selon l'OMS (Organisation mondiale de la santé), la pollution liée aux transports tuerait chaque année 500 000 personnes dans le monde. En 2004, une étude de l'IIASA (international institute for applied systems analysis) montrait que les nanoparticules polluantes émises par la carburation réduisaient de deux à huit ans l'espérance de vie des Européens.

Quels risques tout cela fait-il peser sur l'avenir de la planète ?

Nos modes de transport mais aussi notre façon de produire ou de consommer impacte très négativement notre environnement. En effet la combustion d'énergies fossiles, en rejetant des gaz polluants dans l'atmosphère, élève la concentration de gaz à effet de serre. Les rayons du soleil qui entrent dans l'atmosphère sont toujours les mêmes mais une plus grande partie du rayonnement réémis, et donc de la chaleur, reste piégée par cet « effet de serre ». L'équilibre existant est rompu. Comme on le voit ici, ce qui représente une menace aujourd'hui, ce n'est pas le phénomène lui-même de l'effet de serre, mais sa modification par les activités humaines. C'est ce qu'on appelle le « réchauffement climatique ». Depuis 1990, année de référence pour le protocole de Kyoto, les gaz à effet de serre ont progressé de 22 %.

Ce qui est en jeu dans ces dérèglements climatiques, ce n'est ni plus ni moins la question de l'avenir même de notre planète. Nous savons que nous assisterons à un réchauffement d'au moins 2°C en moyenne planétaire d'ici 2100. Le plus inquiétant est que si l'on continue à « mettre les gaz », cela pourrait aller jusqu'à 5°C, voire plus.

Or, les conséquences du réchauffement de la planète sont connues et inquiétantes : montée du niveau des mers, fonte des glaciers et des calottes glacières, augmentation de la sécheresse et extension du désert, plus grande fréquence des séquences météorologiques extrêmes (tempêtes, canicule...), risques sanitaires accrus et aggravation des épidémies, perturbation des systèmes agricoles et de la sécurité alimentaire, menaces sur la biodiversité. Rien que cela.

« Comment se déplacer sans polluer ? - mars 2008 — Collection « On se bouge »

87 questions à Patrick WIDLOECJJER, directeur du développement durable du groupe La Poste

LA PREVENTION ROUTIERE S'ADRESSE AUX CONDUCTEURS DE PLUS DE 65 ANS

La démographie et l'allongement de la vie font que de plus en plus de seniors conduisent une voiture, et à des âges plus élevés. La Prévention routière et la Fédération française des sociétés d'assurance publient à leur attention une brochure qui les aide de leurs conseils.

Les seniors provoquent-ils plus d'accidents que la moyenne ?

Ils sont, au contraire, moins impliqués dans les accidents que les autres classes d'âges. Ils courent 2,5 fois moins de risque d'en être victimes que la moyenne des automobilistes. Même si certaines de leurs facultés physiques sont moins performantes, « les seniors ont moins de comportements à risque, indique le docteur Charles Mercier-Guyon, directeur du comité départemental de Haute-Savoie de la Prévention routière et membre du conseil médical de l'association. Peu d'entre eux conduiront en état de forte alcoolémie et ils auront tendance à éviter les situations problématiques, comme par exemple de rouler aux heures ou aux jours de grande circulation... En revanche, ils ont le quasi-monopole de certaines infractions, comme le contresens sur une autoroute : 70 % de ces contrevenants sont des personnes de plus de 70 ans.

Quels sont les handicaps des automobilistes seniors ?

Selon le docteur Mercier-Guyon, la plupart de leurs accidents sont dus à une moindre capacité à percevoir l'inhabituel et donc à un retard dans la prise de décision. Des handicaps accentués par une perte d'acuité sonore ou visuelle, parfois aggravée par des raideurs dans la nuque qui limitent le contrôle de l'angle mort. L'une des circonstances les plus problématiques pour les personnes âgées reste le « tourne-à-gauche » sur les routes à plusieurs voies, souligne le médecin. Par ailleurs, même si les accidents des seniors sont moins nombreux, ils sont plus graves en raison de leur vulnérabilité.

Doit-on instaurer une visite médicale obligatoire pour les conducteurs âgés ?

Certains pays l'associent à un renouvellement du permis de conduire obligatoire à partir de 65 ou 70 ans. Nulle part une telle mesure n'a fait baisser le nombre d'accidents des seniors, affirme le docteur Mercier-Guyon, selon lequel ces derniers sont le plus souvent sages et savent arrêter d'eux-mêmes la conduite. Reste qu'il conseille des recyclages réguliers au code de la route pour les automobilistes âgés et une prise en charge de leurs spécificités par leurs médecins. Comme par exemple un aménagement des horaires de prise de médicaments à effet sédatif. Il existe aujourd'hui un enjeu de mobilité pour les seniors et on doit leur permettre de se déplacer, affirme ce spécialiste. Mais il faut aussi que ces automobilistes prennent l'habitude de prendre conseil auprès de leur médecin ».

Michel WALNTROF
« La Croix — 25 avril 2008 »

LES ADOLESCENTS PREFERENT LEUR MERE

C'est le sacre de la mère. Les adolescents de 14 à 18 ans lui voient toutes les qualités, loin de l'acrimonie que l'on prête à cet âge, à en croire les résultats tranchés d'un récent sondage Ifop/Sélection du Reader's Digest sur l'apport de chaque parent(*). Ils la disent aimante, ouverte, proche deux, bien plus complice que le père. « L'intimité des débuts de vie entre l'enfant et la mère ne se perd pas », explique le psychiatre Philippe Jeammet. Autrefois, cependant, le père tirait grandeur à fixer les règles, à dire le code d'honneur de la famille. Dépouillé de ses attributs, il semble englouti. « Parce que l'homme (...) n'exerce plus la fonction d'autorité. Il apparaît souvent, aux yeux de l'enfant comme un subalterne de la maman omnipotente », analyse Jean Gabard, auteur d'un essai sur les excès du féminisme. De fait, l'image des mères s'est étoffée. Les adolescents leur font confiance pour leur assurer « un toit », de la sécurité, des « bons conseils », et les informer sur la sexualité. Mieux que le père.

L'ode à maman varie cependant selon la situation familiale. Les enfants de divorcés se montrent plus circonspects. Ils doutent plus souvent de la parole de leurs parents, même si, la mère conserve l'avantage. La proximité avec les parents diffère aussi selon les sexes. Les garçons affichent plus de complicité avec leur père que les filles, ancrées dans le gycéné.

La mère est pour tous, bien plus dévouée : elle connaît les copains, les apprécie, aide pour les devoirs avec patience, « subit sans râler de la musique à haut volume », ajoute Marianne, mère de deux adolescents. Parfois, le père accompagne la mode adolescente. Mais souvent il ne fait qu'y céder, à contrecœur. Or, « lorsque les pères imitent les mères, les jeunes préfèrent l'original et ils ont raison », tranche le pédopsychiatre Marcel Rufo. Pour autant, il ne faudrait pas discréditer la révolution paternelle des dernières décennies. Ils se sont fortement investis « et prennent en charge avec bonheur les tout-petits ». L'homme portant bébé fait désormais partie du paysage de la piscine municipale ou du parc. En primaire, le père assure toujours les activités sportives, surtout avec les garçons.

Les pères hors jeu

Puis l'harmonie s'étirole. Certes, le père « respecte mieux l'intimité » à l'adolescence. Comme si les liens fusionnels avec la mère portaient toujours une part d'intrusion. « Il est le garant de la pudeur », affirme encore Marcel Rufo. Autrement, le père vit mal la contestation. Tandis que la mère négocie, discute plus, lui se raidit. « D'autant qu'il vit souvent une crise personnelle, une sorte de ménopause psychique », expose Marcel Rufo. Il constate son vieillissement, tandis que son fils le bat au ping-pong ou le devance à la course. Les jeunes décrivent souvent des pères hors jeu, démodés. Quelque 11 % des jeunes se disent brouillés contre lui (contre 4 % avec la mère). L'affrontement d'antan recule peu à peu. « Les adolescents sont à 90 % en forme, contrairement à ce l'on croit, insiste Marcel Rufo, car leurs parents se montrent beaucoup plus sympa que par le passé ».

Ce nouveau modèle ne fait pourtant pas l'unanimité, comme en témoignent les polémiques sur l'autorité. « Nous voyons se dessiner un schéma parental qui privilégie le modèle féminin, l'affectif », explique Philippe Jeammet, ancien directeur du service de psychiatrie de l'institut Monsouris. Les femmes peuvent exercer de l'autorité, mais sans le détachement du père, assure le spécialiste. Tout devient émotion. « Le père veut à son tour être aimé et ne pose plus les règles ». C'est le repli sur la famille, le cocon avec la peur de l'extérieur. Non seulement le père y perd sa place, mais ce matriarcat, risque selon Philippe Jeammet de « fabriquer une société d'enfants ».

(* Enquête Ifop/Sélection du Readers Digest du 8 au 12 mars 2008, menée auprès d'un échantillon de 512 personnes représentatif de la population âgée de 14 à 18 ans.

Cécilia GABILON
« Le Figaro —29 mai2008 »

LES FEMMES SE METTENT AU SPORT A LEUR RYTHME ET A LEUR GOUT

Il faut rendre grâce aux gesticulations télévisées de Véronique et Davina qui, dans les années 1980, avaient mis la « gym tonic » et l'aérobic à la mode. Vingt ans plus tard, la moitié des Françaises ne conçoivent plus leur vie sans le sport.

Ainsi, 54 % des femmes pratiquent une activité sportive, soit une hausse de six points par rapport à 2005, selon une enquête Ipsos publiée en mars 2008. Cette progression s'expliquerait par le développement dans les médias des messages de prévention promouvant l'activité physique, à l'instar du « manger-bouger » du ministère de la santé.

Sur le terrain, les faits sont parlants : 2008 « filles de La Rochelle » se sont ainsi élancées, samedi 31 mai, dans la course à pied du même nom. Un parcours en centre-ville de 5 km ou 10 km, en passant par le port. En 2007, elles étaient 1500. Depuis trois ans, les organisateurs refusent du monde.

« Cette course a été créée en 2002 pour amener progressivement plus de femmes à participer au marathon de La Rochelle, à 88 % masculin », souligne Nicolas Mauny, responsable développement du marathon. Mais voilà, pour l'heure, c'est peine perdue : la course féminine est devenue la deuxième en France après La Parisienne, mais le marathon est resté une affaire d'hommes.

Les femmes courent semble-t-il davantage pour le plaisir de la forme et de l'échange que pour la compétition. Dans toute la France, des épreuves 100 % féminines, plutôt festives, se multiplient, telles La Toulousaine, La Bordelaise, La Lyonnaise, l'Amiènoise, ou La Vosgigazelle... Plus curieux, des clubs de sport entièrement consacrés aux femmes s'ouvrent en rafale en France, sous les enseignes Lady Fitness, Lady Moving ou Curves.

« Pas de miroir, pas d'hommes, pas de maquillage », tel est le slogan de Curves. Et cet univers interdit aux hommes n'est pas un artifice, selon Emmanuelle Hardy, la première à avoir importé le concept des Etats-Unis et ouvert un centre pilote, basé à Rennes (Ille-et-Vilaine), en 2004. « Il faut une ambiance chaleureuse, voire plaisante, parce que le sport n'est pas quelque chose que les femmes font avec enthousiasme, explique-t-elle. 80 % des Françaises travaillent, elles ont pour beaucoup des enfants, pour beaucoup un mari, parfois les deux, et elles font passer tout cela en priorité dans leur agenda ».

Chez Curves, les candidates au retour à la forme viennent quand elles le souhaitent et le cours commence dès lors, avec le premier coach disponible. La formule (parcours sportif en trente minutes et sans rendez-vous) est pour beaucoup dans le succès de l'enseigne, pour laquelle une vingtaine d'ouvertures sont prévues d'ici à la fin de l'année. « Nous avons répondu à un besoin qui n'était pas couvert », estime Emmanuelle Hardy. Une des spécificités de l'enseigne est aussi d'avoir fait venir des Etats-Unis des machines adaptées à la morphologie féminine plus petites en taille, et à résistance hydraulique, pour faire travailler les muscles en douceur en les allongeant et les densifiant, contrairement à celles qui, dans les clubs de gym, permettent à ces messieurs de développer leurs muscles tout en les gonflant.

Des «fast-fitness », voilà comment Christophe Delong — auteur de : Le sport dans la vie d'une femme - appelle ces clubs sans rendez-vous où sont proposés « tous les ingrédients de la forme : étirements, souffle, cardio-training, musculation ». Il reconnaît néanmoins qu'ils apportent un bénéfice, comme celui de permettre à certaines de renouer avec l'exercice physique. Surtout, analyse le docteur Delong, « les femmes ne souhaitent plus pratiquer les sports « édictés par les hommes, et dont la pratique ne leur est pas favorable ». « Les femmes visent, par le sport, à être bien dans leur peau, tandis que les hommes vont chercher à transpirer et à enregistrer des performances, constante aussi Eric Deconinck, du cabinet de stratégie Marketing & Business. Les uns se rêvent en dieux du stade, les autres en reines de beauté ! Cette redéfinition du sport, à la mode « girly », constitue une telle vague de fond que les marques sportives qui depuis vingt ans ont joué de signes de virilité pour mieux vendre leurs produits, cherchent désespérément à féminiser leur image.

CITOYENS AUJOURD'HUI

Être citoyen aujourd'hui, c'est prendre conscience que chacun est porteur d'une part d'intérêt général, est responsable du devenir de son pays et de sa planète et du fait de bien vivre ensemble. Défendre l'intérêt collectif, c'est agir au quotidien pour que les choses changent, exercer son droit de vote à chaque élection mais également pouvoir s'engager dans une association ou développer un projet utile à plusieurs.

Faire l'expérience de la citoyenneté, c'est découvrir et comprendre les lois qui nous régissent, mais c'est également agir en personne solidaire et responsable. La citoyenneté est un ensemble de pratiques qui ne se limitent pas à l'exercice de droits et d'obligations. Elle fait appel à la capacité d'initiative de chacun.

Un citoyen actif fait entendre sa voix, propose des projets et des solutions aux problèmes, s'associe aux débats et aux prises de décision concernant les actions et l'élaboration des règles de la vie collective, et assume des responsabilités dans leur mise en oeuvre. C'est la citoyenneté active et participative.

Au-delà de la prise de conscience de l'intérêt général, être citoyen, c'est, dans la vie quotidienne, apprendre à vivre ensemble, respecter les autres, s'écouter, et mieux se comprendre. C'est également s'engager pour les générations futures en respectant l'environnement, et agir pour la dignité et les droits de chacun.

Les associations d'intérêt général constituent un moyen efficace de s'engager et de vivre cette citoyenneté. Elles sont des lieux collectifs, révélateurs d'engagement, proposant aux jeunes des espaces citoyens qui leur permettent de s'impliquer, de participer, de contribuer à la construction de la société de demain.

De nouvelles citoyennetés émergent aujourd'hui, comme la citoyenneté européenne assortie de nouveaux droits comme celui de la liberté de déplacement et d'installation dans le territoire de l'Union Européenne. La notion encore plus large de citoyen du monde est liée à l'existence d'une troisième génération de droit de l'Homme qui implique une solidarité à l'échelle internationale comme le droit à un environnement sain, le droit des générations futures, ou le droit d'ingérence humanitaire. Le sentiment d'une responsabilité à l'égard de l'ensemble de la planète est l'une des façons dont s'exprime la citoyenneté aujourd'hui.

« Le rassemblement des citoyens dans des organisations, mouvements, associations, syndicats, est une condition nécessaire du fonctionnement de toute société civilisée bien structurée ». **Vaclav HAVEL**

« Dans un univers passablement absurde, il y a quelque chose qui n'est pas absurde, c'est ce qu'on peut faire pour les autres ». **André MALRAUX**

« Les hommes, en effet, ne naissent pas citoyens mais le deviennent ». **SPINOZA**

« L'avenir ne nous apporte rien, ne nous donne rien ; c'est nous qui, pour le construire devons tout lui donner, lui donner notre vie elle-même ». **Simone VEIL**

« Extrait du livret de formation civile remis aux jeunes en service civile volontaire (ACSE) »

VIOLENCE ET JEUX VIDEO : UNE ASSOCIATION A NE PAS DIABOLISER

Souhaitant analyser le phénomène de la violence dans la passion croissante des jeunes pour les jeux vidéo, l'université de technologie Swinburne à Melbourne, en Australie, a mené une étude à laquelle ont collaboré 120 individus âgés de 11 à 15 ans. Les conclusions font apparaître que « les jeux vidéo rendent les jeunes plus violents seulement si ces derniers manifestent déjà par ailleurs de l'agressivité ».

Une étude menée en Australie a démontré que se sont « Les enfants les plus susceptibles d'éprouver de l'angoisse et de présenter des comportements névrotiques ou agressifs qui courent le risque de ressentir ou d'exprimer de l'agressivité supplémentaire après s'être adonnés à des jeux vidéo violents ». En revanche, « aucune différence de comportement n'a été observée chez la majorité des jeunes à la suite des séances de jeu vidéo ».

Le rapport, publié dans la revue *Psychology, Crime and Law*, s'est fondé sur le comportement de jeunes de dix écoles de Melbourne, avant et après la participation à une séance de vingt minutes de jeu vidéo violent Quake II, a indiqué le Pr Grant Devilly, de l'université Swinburne. Selon ses observations, « seuls les enfants prédisposés à un comportement agressif et se montrant plus réactifs à leur environnement ont modifié leur comportement après avoir joué au jeu vidéo et, parmi ces enfants, seuls quelques-uns ont démontré un comportement plus agressif qu'au départ ». « Ces jeunes étaient déjà un peu plus agressifs dans leur appréhension de la vie, déclare-t-il. Alors que la majorité des jeunes ne se sont pas du tout montrés plus agressif ». Le Pr Devilly insiste sur le fait que d'autres chercheurs sont parvenus au même constat.

Par ailleurs, l'étude a aussi démontré que « les enfants prédisposés à l'agressivité, mais plus détendus au moment de jouer, sont devenus plus agressifs par la suite, alors que les enfants dits hyperactifs au départ se sont montrés moins agressifs » après avoir joué sur Quake II. Au demeurant, le Pr Devilly soutient qu'une bonne partie du corpus de recherche établissant une corrélation directe entre un comportement agressif et les jeux vidéo violents manque de solidité.

« C'est le seul message qu'aient jamais reçu les parents à ce sujet et, franchement, il manque d'exactitude, insiste le chercheur. L'étude a plutôt démontré que l'agressivité liée au jeu dépendait surtout de l'humeur du joueur et de sa prédisposition initiale à l'agressivité ».

Du reste, le Pr Devilly tient des propos rassurants à l'adresse des parents lorsque ceux-ci s'inquiètent des répercussions des jeux violents sur leur progéniture. La priorité doit être « d'apprendre à connaître leur enfant ». Et de faire le tri des appréhensions souvent non fondées. Car, « si vous avez un enfant très actif, il y a de bonnes chances que le jeu vidéo produise sur lui un effet de détente, et, pour la vaste majorité des enfants, le jeu vidéo, même violent, ne rend d'aucune manière le comportement plus agressif », conclut le chercheur.

**LES ENFANTS DE LA NET-GENERATION.
LES ADULTES DE DEMAIN N'AURONT PAS LES MEMES
HABITUDES RELATIONNELLES QUE LEURS AINES**

Mail, chat, blog, jeux en ligne partout dans le monde, pour les 13-24 ans qui ont accès à l'ordinateur, les liens sociaux passent par le Web. Aux Etats-Unis, plus de la moitié des 12-17 ans sont utilisateurs d'un site communautaire (type MySpace). En France, la messagerie instantanée (type MSN) attire 35 % des internautes — des adolescents pour la plupart. Et l'immense majorité des blogs personnels (50 millions créés dans le monde depuis 2004) est tenue par des collégiens et des lycéens, pour qui l'usage de ces technologies de l'information et de la communication est devenu aussi naturel que celui du téléphone ou de la télévision.

Quels comportements auront à l'âge adulte ces enfants de la Net-génération ? Seront-ils plus sociaux que les générations précédentes ? Plus solitaires ? Affectivement plus fragiles ? intellectuellement plus polyvalents ?

Une certitude : dorénavant et déjà, leur réseau de sociabilité s'étend bien au-delà du réseau des contacts physiques. « Etre fille ou fils de... compte moins aujourd'hui qu'être en lien avec... », constate Sylvie Octobre, sociologue au département des études, de la prospective et des statistiques du ministère de la culture. « Ce que les jeunes sont en train d'apprendre, c'est être capable d'entretenir la bonne relation avec la bonne personne en n'importe quel point de la planète ». Un « capital social » qui, selon elle, constituera un véritable avantage dans nos sociétés futures.

« Avec les communautés virtuelles, poursuit-elle, chacun prend conscience qu'il est un individu parmi des millions d'autres, mais aussi qu'il peut être contacté depuis le monde entier. Cela confère aux adolescents une légitimité nouvelle, qu'ils ne trouvent ni en famille ni dans le milieu scolaire ». Au sein de la sphère privée et familiale, ces nouvelles compétences ne vont pas sans bouleverser les principes traditionnels. A la transmission descendante, des parents aux enfants, s'est ainsi ajoutée une transmission ascendante, des enfants aux parents... Et, surtout, une transmission horizontale entre pairs.

Pour ces jeunes rompus à la Toile dès l'entrée au collège, parfois même avant, les critères d'appartenance ne sont plus tant sociodémographiques (avoir tel âge, être de telle région ou de telle classe) que relationnels. Passionnés du chanteur Sean Paul, du jeu de go ou de fusées à eau, il leur est désormais possible de se retrouver entre initiés autour d'un thème fédérateur, même si celui-ci ne réunit dans le monde que quelques centaines d'aficionados... « Se sentir unique tout en sachant qu'on n'est pas tout seul, n'est-ce pas le rêve de tout le monde, et plus encore des adolescents », remarque Mme Octobre, pour qui cette nouvelle conception du réseau, rodée dès le plus jeune âge, « modifiera durablement les habitudes relationnelles ».

Tout de même : à trop fréquenter ces communautés virtuelles, nos enfants ne risqueraient-ils rien d'autre que de mauvaises rencontres ? Les dédoublements d'identité (pseudos, avatars) dont ils usent avec bonheur ne peuvent-ils être nocif pour le développement de leur personnalité ? « Bien au contraire, l'alter ego numérique peut parfois redonner un peu de souffle à notre être réel », estime le psychologue Michael Stora, pour qui cette double personnalité, virtuelle et réelle, « est à l'image d'un fonctionnement propre au narcissisme qui s'appelle le clivage ». Président de l'Organisation des mondes numériques et sciences humaines (OMNSH), il estime que le vrai danger n'est pas là. Pas plus que dans un avenir « peuplé de nomades ultra-connectés, sortes d'obèses aux doigts hypertrophiés, pur produit de notre imagination ». En revanche, il craint que l'usage immodéré de l'ordinateur n'entraîne, pour les plus fragiles (des garçons, pour l'essentiel), « la disparition des rencontres dans la vie réelle ».

« La cyberdépendance, quand elle est avérée, vient toujours mettre au jour un problème, remarque-t-il toutefois. Comme pour l'alcool et le tabac, l'objet technologique révèle chez certains individus une structure addictive, mais il ne la fabrique pas ».

LES FAUTES D'ORTHOGRAPHE DEVIENNENT UN HANDICAP FOUR FAIRE CARRIERE

Certaines entreprises imposent des formations à leurs collaborateurs qui font des erreurs d'accord de participe ou de conjugaison

Commettre des fautes d'orthographe, de syntaxe ou de grammaire n'est plus une erreur innocente dans les entreprises. D'une remarque acerbe ou d'un sourire narquois intercepté lors d'une réunion, la faute peut être pointée par un chef tyrannique ou des rivaux ambitieux, jusqu'à provoquer un malaise, voire un état de blocage, chez le fautif.

« J'ai l'impression que l'ambiance dans les entreprises s'est détériorée au point de faire des fautes orthographiques une arme redoutable de plus en plus utilisée pour déstabiliser les personnes », affirme Bernard Fripiat, auteur en 1999 d'un manuel pratique intitulé *Se réconcilier avec l'orthographe* (éd. Demos). M. Fripiat, qui exerce en tant que « coach en orthographe », cite le cas de ce PDG polytechnicien qui, après avoir surpris les rires moqueurs de deux de ses directeurs en comité de direction alors qu'il effectuait une présentation au tableau, s'est enfermé dans le plus grand secret avec lui pendant deux jours pour réviser son orthographe.

Les fautes aperçues lors de présentations PowerPoint (qui consistent à projeter sur écran devant un auditoire des textes composés sur son propre ordinateur personnel) ou dans des documents de travail seraient de plus en plus fréquentes. Le plus souvent, il s'agit de fautes d'inattention qu'explique en partie le nombre croissant de notes, mémos, documents de synthèse, présentations et autres courriers électroniques que les salariés sont amenés à rédiger très rapidement, dans des quantités importantes et quotidiennement.

Pressés par les temps, les plus précautionneux s'en remettent à ce qu'ils pensent être une planche de salut : le correcteur orthographique couplé au logiciel de traitement de texte. Cependant, cette « béquille » ne suffit pas. « Les gens ont l'habitude que leurs erreurs soient corrigées automatiquement par l'ordinateur, mais lorsque la personne écrit le verbe être au futur en tapant, sans le faire exprès, deux fois un « r », le correcteur orthographique ne voit pas « serra ». Pour lui, il s'agit du passé simple du verbe serrer explique Bernard Fripiat.

Or les fautes se révèlent de plus en plus difficiles à assumer. Les sessions de rattrapage en orthographe sont directement réclamées par le salarié ou par son supérieur hiérarchique direct dans le cadre d'une courte formation présentée sous un vocable psychologiquement indolore. « Remise à niveau des techniques usuelles de communication », par exemple. Il s'agit, dans les faits, de corriger les fautes les plus courantes, à commencer par l'accord du participe passé, très souvent ignoré. Mis en exergue par le linguiste et professeur au Collège de France Claude Hagège, ce « relâchement de l'accord » est monnaie courante. Comme dans la robe quelle a mis « au lieu de » la robe qu'elle a mise ».

Il faut également compter avec les fautes de conjugaison (le futur étant fréquemment confondu avec le conditionnel) ou l'usage de « un » à la place de « une » (« un espèce de document » pour une espèce de document »). Sans oublier les fautes liées à des expressions orales désormais écrites (mauvais usage de « dont » ou de « que »).

Les entreprises soucieuses de leur image tentent de lutter contre ce nouveau fléau qu'elles jugent trop visible. Une annonce publiée par l'enseigne informatique Surcouf précise, par exemple, que son futur chargé de clientèle devra disposer d'une « orthographe correcte ». A croire que cette qualité ne serait pas si courante, chez les jeunes recrues notamment.

ENFANTS-ROIS, PLUS JAMAIS ÇA ! IL FAUT LES GRONDER AUSSI !
Interview de Christiane Olivier, psychanalyste

Enfants-rois, plus jamais ça ! Derrière l'injonction de votre titre, se cache la dictature infantile qui régit le fonctionnement de nombreuses familles au quotidien. Comment en est-on arrivé à cette situation ?

Christiane Olivier : le « il est interdit d'interdire » de mai 1968 marque un tournant pour le modèle éducatif. A cette période-là aussi, et c'est bien, on a expliqué aux parents que leur enfant est une personne à part entière, signifiant par là qu'un bébé n'est pas un petit animal, et qu'il est important de lui parler intelligemment dès son plus jeune âge. Mais dans la réalité, les parents ont agi avec leur enfant comme s'il s'agissait d'un adulte et qu'il connaissait déjà les règles et modes de fonctionnement de la vie en société. Or, ce n'est pas quelque chose qu'un enfant sait naturellement. La loi, les cadres qui régissent la vie sont des apprentissages qu'il faut mener d'une main tenue. Et quelque fois la main se lève.

C'est-à-dire, éventuellement donner une fessée ?

Oui. Une main qui se lève, c'est l'expression d'un devoir parental. Attention je ne dis surtout pas qu'il faut distribuer des fessées à tout bout de champ. Mais les parents d'aujourd'hui ne veulent pas toucher leur enfant au corps. Les interdictions verbales sont primordiales, mais lorsqu'elles ne suffisent plus, les limites doivent aussi être exprimées physiquement. Et c'est bien là une partie du problème. Pour un enfant, si on ne le touche pas, c'est qu'on a peur de son corps, peur de lui. Donc c'est qu'il est le plus fort, qu'il est le roi. Il faut lui donner une tape sur les couches, à 18 mois, sans lui faire mal. Ça fait du bruit, et ça le marque ; la limite est posée.

Les parents ne posent-ils plus de limites ?

On targue les parents d'avoir démissionné ou de ne pas aimer leurs enfants, ce n'est pas le cas. Je ne mets absolument pas en doute l'amour des parents actuels. L'explication vient d'ailleurs : ils considèrent l'éducation d'un enfant comme s'il s'agissait de l'éducation d'un épicurien et non pas d'un citoyen.

Qu'entendez-vous par là ?

Les parents offrent aujourd'hui à leurs enfants un potentiel de jouissance extraordinaire, se sacrifient pour eux, jusqu'à sacrifier leurs propres biens. Aujourd'hui, il faut tout donner à l'enfant : des baisers, des je t'aime, des bonbons, leurs chambres ressemblent à des magasins, etc. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans notre société de consommation où tout doit être agréable. Pour éviter le conflit et parce qu'ils craignent de ne plus être aimés de leurs enfants, les parents ne disent plus non. A 2 ans, les enfants disent « je ne t'aime plus » dès qu'ils sont contrariés, pour marquer leur colère, parce que la dualité amour-haine régit et structure les relations parents-enfants. Et c'est normal ! Mais ce n'est pas pour autant qu'il faut céder : les parents doivent marquer leur autorité, poser les limites. Et il faut sans cesse recommencer à cet âge-là.

Quel est l'âge charnière ?

La deuxième année de la vie d'un enfant est cruciale : il marche, veut attraper tout ce qu'il voit parce que tout est nouveau et qu'il est un vrai découvreur. Il faut tout le temps interdire tel objet, tel autre, faire attention à tout. Avant on mettait les enfants dans un parc avec leurs jeux, c'était leur petit monde. Aujourd'hui les parents n'en veulent plus parce que le parc est vécu comme une prison. Ils refusent même les baby-trotteurs qui entraveraient la liberté de découverte... il faut donc plus que jamais dire non à tout, puisque tout est accessible ! Deux ans, c'est l'âge où un enfant apprend les limites et se faisant se structure. En plus d'être des parents aimants, ce qu'ils sont toute leur vie, les parents sont des parents nourrisseurs jusqu'à 18 mois. Et à partir de cet âge-là, il faut qu'ils deviennent des parents punisseurs. A partir de 18 mois, les enfants apprennent toutes les règles : la propreté, la toilette, les repas sont autant d'apprentissage qui passent par le respect de contraintes. Ensuite, c'est-à-dire après 4 ans, tout sera beaucoup plus facile parce que ces règles auront été acquises.

LE COMPORTEMENT, IMITATION ET TRANSMISSION

La transmission correspond à divers mécanismes :

- l'observation et l'imitation directes de ce que le parent fait ;
- la médiation cognitive du modelage : la perception par l'enfant du comportement parental, ce que l'enfant croit que l'adulte fait (et ne correspond pas toujours à la réalité...)
- l'influence de facteurs communs aux comportements du jeune et à ceux de ses parents.

La transmission est un objet passionnant non seulement pour la recherche en sécurité routière, car c'est un « objet-carrefour » - génétique du comportement, étude de l'environnement prénatal, psychologie, psychanalyse, sciences de l'éducation, sociologie ethnologie, etc — mais aussi pour l'action de la sécurité routière, car les parents sont une cible majeure de cette action.

Bien avant l'accès à la conduite, l'enfant pendant dix-huit ans est un « redoutable magnétoscope » de ce que ses parents font au volant. Leur style de conduite reflète leurs motivations, leurs attitudes, leurs représentations, leurs valeurs. La banquette arrière, c'est le premier rang du cinéma

Les parents ont un impact important sur le comportement et le risque routier de leurs enfants, et ceci en raison de trois processus :

- le processus général de socialisation qu'opère la famille, à savoir la transmission des valeurs comme le respect des règles ou le respect d'autrui ;
- les modèles d'imitation qu'ils offrent ;
- la gestion de la phase dangereuse des quinze/vingt-cinq ans.

La façon dont s'opèrent les interactions et les filiations entre ces trois dimensions semble constituer une question fondamentale, et pourtant très peu de travaux ont été menés sur ce thème. En France, une seule étude a été réalisée par le CREDOC, en 2005, sur sept cent quarante-cinq familles. Celle-ci a montré les phénomènes de transmission des comportements routiers :

- accélérer à l'orange : 52 % des jeunes le font si les parents le font : contre 39 % des jeunes si les parents ne le font pas;
- ne pas boire dans les soirées : 55 % des jeunes le font si les parents le font, contre 42 % des jeunes si les parents ne le font pas;
- traverser au feu rouge : 40 % des jeunes le font si les parents le font, contre 29 % des jeunes si les parents ne le font pas.

Pour résumer, 65 % des parents ont une influence positive : le jeune copie principalement les comportements prudents. 15 % ont une influence neutre : influences positives et négatives se compensent. 21 % des parents ont une influence négative : le jeune copie principalement les comportements dangereux.

On observe une seule différence père/mère : l'influence positive du père est plus importante pour les garçons (70 % de concordance père/fils contre 58 % de concordance père/fille).

L'influence positive est davantage marquée chez les cadres ; elle est également plus forte chez les parents qui ne modifient pas leur comportement en présence de l'enfant... Ils n'ont pas besoin de changer ! On ne constate pas de différences sur ce point entre jeunes ayant pratiqué la conduite accompagnée et ceux ne l'ayant pas pratiquée.

« Jeunes en danger » - Jean-Pascal ASSAILL Y

L'ENFANT ET LA BÊTE

Pédiatres, psychologues, éducateurs, tous le confirment bien gérée, la présence d'un animal familier auprès du petit d'homme enrichit ses compétences et stimule son développement affectif.

Faits de mousse ou de peluche, ils dorment dans son couffin dès le retour de la maternité. Tout en formes et en rondeurs, ils donnent vie aux premiers récits qu'il entend, peuplent ses livres d'images, ses dessins animés et ses bandes dessinées. Loup ou agneau, souris ou éléphant, oiseau ou tortue : dans la vie de l'enfant, l'animal occupe sa place de façon immédiate, évidente, constante. Et sans doute ancestrale. Ce qui est nouveau, c'est l'intérêt que les psychologues, les pédiatres ou les éducateurs portent à ce lien privilégié. Pour affirmer, avec une belle unanimité, tout le bien que l'on peut en tirer.

« Il était une fois, au fond de la forêt... » Au royaume de l'enfance, tout commence par une histoire. Et comme les représentations animales des contes et légendes ne sont que le reflet déguisé de notre univers humain, les petits, une fois le langage acquis, n'aiment rien tant que partager leurs aventures, et vivre à travers elles leurs craintes et leurs espoirs.

Mais l'animal peut aussi partager « pour de vrai » la vie de l'enfant, de façon temporaire ou, plus souvent, permanente, la vogue des bêtes à poils, à plumes ou à écailles ne cessant de s'étendre sous la pression de notre progéniture.

Faut-il s'en plaindre ? Accéder à leur désir ? Affaire de goûts, de circonstances et de moyens. Mais une chose est sûre dans l'immense majorité des cas, l'enfant n'aura rien à perdre à fréquenter ce compagnon-là. Au cours des dernières années, de multiples travaux ont en effet montré qu'un animal familier présent auprès d'un jeune enfant peut contribuer à enrichir et stimuler son développement physique, voire devenir essentiel dans la vie de celui qui s'y est attaché.

Pourquoi ? D'abord, et peut-être surtout, parce que l'animal est perçu comme son égal. Stimulées par l'animalité de son compagnon et ami, les émotions et les compétences de l'enfant « libèrent son intelligence et sa pensée », n'hésite pas à confirmer Hubert Montagner, chercheur à l'INSERM. Dans *L'Enfant et l'animal* (Ed. Odile Jacob), il décrit longuement ce que l'animal peut apporter au développement intellectuel, affectif et relationnel du petit homme. Et au rôle qu'il peut jouer dans l'édification de ce qu'il appelle ses « *compétences-socles* », bases fondamentales qui lui permettront, dès sa naissance et durant ses premières années, d'installer les conduites nécessaires à ses besoins vitaux et de s'adapter à son environnement.

Autant d'acquis dont l'installation, le développement et la restauration peuvent être grandement favorisés par les relations avec un chien, un chat ou un cheval. Y compris lorsque l'enfant présente des troubles adaptatifs, ou encore lorsqu'il est handicapé.

Pour ceux auxquels le monde extérieur semble trop inhospitalier, ceux qui ne s'y acclimatent pas ou que les parents maltraitent, ce complice docile et muet, qui ne punit ni ne trahit jamais, sera parfois un véritable sauveur. « *L'animal familier est un « réceptacle-tabernacle », c'est-à-dire des yeux qui peuvent tout voir et des oreilles qui peuvent tout entendre », dit encore Hubert Montagner, pour qui les enfants trouvent, grâce à lui, « la possibilité d'évacuer un vécu relationnel, des images et des pensées qui les minent »,*

A partir de quand se tissera ce lien singulier ? « *La personnalité propre de l'enfant commençant à se constituer vers six mois, ce n'est que vers cet âge que l'animal vivant peut devenir un compagnon utile », estime le pédiatre Lyonel Rossant (Nice).*

« Catherine VINCENT — Le Monde — 24février 2004 »

L'OMNIPRESENCE DE LA VOITURE OU LA MISE AU PAS DU PIETON

Au début du XXème siècle, la rue était un espace de vie comme un autre pour les enfants. Dans les années 50, la quasi-totalité des enfants allait à pied à l'école, et leur mortalité routière reflétait cette exposition au risque : la grande majorité des enfants tués l'étaient comme piétons, une petite minorité comme passagers dans les véhicules. Aujourd'hui, ce rapport s'est inversé les piétons ne représentent plus que 25 % des tués, les passagers 57 %.

De même, en 1971, 80 % des enfants anglais de sept/huit ans allaient seuls à l'école. En 1990, ils sont 9% à ne plus être accompagnés. La différence depuis vingt ans est estimée à deux ans et demi, c'est-à-dire que ce qui était permis à un enfant de sept ans, en 1971, ne l'est qu'à neuf ans et demi aujourd'hui.

Ces observations sont à relier au phénomène de la motorisation, de la « prise de pouvoir » de la voiture et à son influence sur les attitudes des parents. L'hypothèse la plus probable est celle d'un transfert de modes d'usage de la route, du déplacement piéton vers le déplacement automobile. Au vu de ce qu'est devenue la circulation dans les villes aujourd'hui, laisser les enfants dans les rues comme dans le passé conduirait vite à un carnage. Plutôt que d'éloigner le danger des enfants, on a éloigné les enfants du danger ; plutôt que d'adapter la ville à l'enfant, on a adapté la mobilité de l'enfant à ce qu'est devenue la ville. En clair, on les « covoiture » en permanence pour le moindre déplacement, on s'organise entre parents, etc.

Cette évolution favorable de la mortalité piétonne des enfants n'est pas sans effets pervers : absence d'apprentissage du déplacement urbain et donc inexpérience de la mobilité piétonne qui créent des pics d'accidents piétons ultérieurement à onze/douze ans, lorsque l'enfant doit se déplacer seul. De la passivité, « scotchage » devant la télévision, l'ordinateur ou la console de jeux dès seize heures quarante-cinq, absence d'exercice physique et proportion grandissante d'obèses lors du passage aux visites médicales institutionnelles, etc. Ne serait-ce que sur le simple plan de la santé physique, la marche est généralement estimée comme un exercice bénéfique. Aussi, la diminution de sa fréquence chez les enfants, qui deviennent de plus en plus des passagers arrière, devrait être considérée comme un facteur négatif. Enfin ce problème n'est pas sans incidence sur l'emploi et le type d'emploi des parents (la mère le plus souvent) qui doivent « jongler » avec les horaires pour aller chercher l'enfant à la sortie de l'école et consacrent un important à cette activité d'accompagnement. Le « budget temps » consacré à cette activité augmente fortement dans la période contemporaine et constitue un facteur non négligeable des différences de salaires, de types d'emplois et de statuts (proportions de temps partiels) entre les femmes et les hommes au sein des entreprises...

Par ailleurs, de nombreuses négligences sont repérables dans le comportement parental de protection par rapport à l'insécurité routière de leurs enfants. Lorsqu'ils vont les chercher en voiture, trop nombreux sont encore les parents qui ne les attachent pas, ou mal, ou dans des sièges non homologués. Cette négligence s'explique notamment par le phénomène de déni ou de scotomisation : garder présent à la conscience l'idée que l'on pourrait tuer son enfant étant trop insupportable, on préférera se dire que l'accident « ne peut arriver » sur ces trajets quotidiens et routiniers. D'ailleurs, on observe une transmission intergénérationnelle du comportement : les parents qui ne s'attachent pas eux-mêmes n'attachent pas leurs propres enfants. Nous savons aussi que les comportements préventifs des parents en matière de santé et de sécurité sont corrélés entre eux : l'attachement dans les voitures est associé aux visites régulières chez le pédiatre ou le dentiste, à l'arrêt du tabac pendant la grossesse.

Lorsque les parents vont chercher à pied un enfant, ils l'exposent à un modèle adulte de sélection des sites de traversée, qui excède de loin ses capacités s'il devait les imiter lorsqu'il est seul, le tirent comme un paquet et ne saisissent quasiment jamais l'opportunité de lui apprendre quelque chose sur la sécurité des déplacements piétons.

« Jeunes en danger — Jean-Pascal ASSAILLY »

LES JEUNES EUROPEENS ET L'ALCOOL

Les premières consommations et les premières ivresses

En Europe, le début de la consommation est relativement précoce, avec un âge moyen de 12,9 ans chez les garçons, de 12,3 ans chez les filles. La première ivresse se situe, en moyenne, à un an de distance de cette première consommation, avec un âge moyen de 13,9 ans chez les garçons et de 12,6 ans chez les filles.

Si la première consommation tout comme la première ivresse ne se font pas partout au même âge, l'écart entre les pays est plus important pour la première consommation d'alcool que pour la première ivresse, et plus important pour les filles que pour les garçons. Ainsi :

- l'âge de la première consommation oscille chez les garçons entre 11,8 ans (République tchèque) et 13,7 ans (Italie), soit un écart de près de deux ans, et chez les filles entre 10,9 ans (République tchèque) et 13,2 ans (Italie), soit un écart de plus de 2,5 ans ;
- l'âge de la première ivresse oscille chez les garçons entre 14,6 ans (Ukraine) et 13,4 ans (Autriche), soit un écart de moins d'un an, et chez les filles de 14,1 ans (Italie) et 13,1 (Autriche), soit un écart d'un an ;
- la France se situe près de la moyenne pour l'âge de la première consommation comme pour l'âge de la première ivresse.

Force est donc de constater que l'initiation n'est pas plus précoce dans les pays qui ont une longue tradition de consommation d'alcool qu'ailleurs. Bien au contraire.

L'augmentation avec l'âge

En Europe, la consommation tout comme l'ivresse augmentent très sensiblement entre l'âge de 11 et 15 ans, et ce quel que soit le pays. Cette augmentation est indépendante du niveau de consommation (ou d'ivresse) initial et n'est pas plus faible dans les pays où les 11 ans sont peu nombreux à boire (ou à s'enivrer), ni plus forte dans les pays où les 11 ans sont nombreux à boire (où à s'enivrer)...

Cette augmentation est toutefois plus ou moins progressive. En France, comme dans la majorité des pays, l'augmentation se situe surtout entre l'âge de 13 et 15 ans alors qu'elle est plus progressive au Royaume-Uni, en Italie et, dans une moindre mesure, au Portugal. Mais, fait intéressant, en France cette augmentation est aussi moins importante qu'ailleurs. Ainsi, la France se situe : pour la consommation hebdomadaire au 20ème rang des 34 pays européens à l'âge de 11 ans, mais au 30ème rang à 13 ans et au 3ème rang à 15 ans ; pour la consommation répétée au 28ème rang des 34 pays européens à l'âge de 11 ans, mais au 32ème rang à 13 ans et au 31ème rang à 15 ans.

Plus les jeunes Français avancent en âge, plus ils se situent donc en queue de l'Europe ! Une « amélioration » qui n'est pas du tout perçue par l'opinion publique, volontiers accusatrice quand elle parle de la consommation juvénile. Rappelons que ce sont les adultes français qui se situent dans le peloton de tête de l'Europe, même s'ils ne sont plus, comme avant, les premiers consommateurs d'alcool du monde.

La différence entre les sexes

La différence entre garçons et filles n'existe pas dans tous les pays. En France, en Italie, au Portugal, en Belgique et en Pologne, les garçons sont nettement plus consommateurs (et s'enivrent plus souvent) que les filles, alors que dans des pays comme l'Allemagne, la Finlande et le Royaume-Uni, la différence entre les sexes est faible. On note même que les filles s'enivrent plus que les garçons au Danemark ou au Royaume-Uni. Cette différence de consommation entre garçons et filles est à relier non seulement au statut de l'alcool, considéré comme une boisson virile ou virilisante dans la majorité des pays du sud et de l'est de l'Europe, mais aussi au statut plus général de la femme. En effet, dans les pays où l'écart hommes/femmes est important (salaire, participation à la vie politique et sociale, etc.), l'écart entre le comportement des adolescents et des adolescentes est aussi important.

Notons qu'à Paris la différence entre garçons et filles est bien moindre qu'ailleurs, même si partout les garçons boivent plus (et s'enivrent plus) que les filles.

L'EUROPE DE L'ANTIDOPAGE RESTE A CONSTRUIRE

Bruxelles, le 14 juillet. Devant une quinzaine de députés polices, un universitaire français Christophe Brissonneau, commente le rapport qu'il vient de remettre au Parlement, sur « *le dopage dans le sport professionnel* ». Ce sociologue au centre de recherche sens, éthique, société, rattaché au CNRS et à l'université Paris-Descartes, s'est intéressé à la perception du phénomène dans les différents pays de l'Union. « *La lutte antidopage telle qu'elle est faite actuellement provoque de l'inégalité* », analyse-t-il. Inégalité entre les sports mais aussi et surtout inégalité entre les pays européens. « *Il vaut mieux être footballeur dans un ancien pays de l'Europe de l'Est que cycliste en France* », résume le chercheur, qui travaille depuis onze ans sur le dopage.

Si pratiquement tous les pays de l'Union ont une loi antidopage, leur contenu diffère considérablement. « *Ce sont parfois des lois spécifiques, parfois des articles dans le cadre de lois sur la santé, sur le sport ou sur le trafic de stupéfiants* », explique le sociologue. L'appareillage répressif varie en fonction de la philosophie du sport et de l'être humain qui prévaut. « *Dans certains Etats, le sport professionnel est considéré comme une activité économique, gérée par le secteur privé. Là, on intervient moins* », dit Christophe Brissonneau. C'est le cas du Royaume-Uni, des pays anglo-saxons en général, dont les représentants à Bruxelles ne s'étaient d'ailleurs même pas déplacés.

D'autres pays considèrent le sportif professionnel d'abord comme un salarié. « *Le travail, c'est de la fatigue, explique le sociologue. On a donc le droit de se soigner, voire d'user de produits comme les stéroïdes ou les corticoïdes qui permettent de travailler plus et gagner plus. Et puis dans quel autre milieu du travail demande-t-on à un salarié d'uriner ou de donner son sang ?* ». Ailleurs, ce sont les policiers ou les douaniers qui ne sont guère motivés par la chasse aux tricheurs, considérant que « *le dopage ne porte pas préjudice à l'ordre public* ».

« *A l'autre extrême, la France est la plus dure dans sa politique de lutte contre le dopage* », poursuit Christophe Brissonneau. Au point de criminaliser, désormais, la détention de produits améliorant la performance. « *On est dans la pureté, dans l'esprit de Coubertin* dit-il. *Non sans contradictions, d'ailleurs. On voudrait à la fois avoir les médailles et l'idéalisme* ».

Le rapport du sociologue, prolongé par un livre récent coécrit et publié aux PUF (*l'Epreuve du dopage*), s'inscrit dans une réflexion de l'Europe sur l'intérêt d'une directive. L'Union n'a pas compétence en matière de sport. Mais elle pourrait cependant intervenir, dans le cadre de ses pouvoirs en matière d'activité économique, de santé publique ou d'éducation (et par là d'éthique). « *Le contenu changera forcément selon le mode d'entrée* », constate l'universitaire.

Les variations culturelles sur ce qu'est vraiment le sport, spectacle ou tabernacle de la vertu, restent le principal frein à une action commune. « *L'organisation d'une lutte contre le dopage sous l'égide ou l'impulsion de l'Union suppose que les instances européennes adoptent une position juridique claire sur la qualification de la pratique sportive en compétition* », écrit le sociologue dans son rapport de 90 pages.

Les différences se perçoivent sur le Tour de France, ce microcosme international pédalant. A chaque nouvelle affaire, on s'y affronte sur la gravité du fléau, on guerroie, atteinte à la dignité humaine contre atteinte à l'équité sportive.

« **Benoît HOPQUIN - Le Monde -18 juillet 2008** »

UN EFFET SPECIFIQUE DE L'ORDRE DE NAISSANCE DANS LA REUSSITE SCOLAIRE

*Entretien avec Robert Gary-Bobo, professeur des universités
à l'Ecole nationale de la statistique et de l'administration économique*

Vous avez étudié la réussite scolaire dans les fratries, un domaine assez peu observé : quelles sont vos principales conclusions ?

L'étude, non encore publiée, et réalisée avec Ana Prieto (CNRS), portait sur un échantillon de 12 000 hommes et 10 000 femmes ayant quitté l'école en 1992, L'un des principaux enseignements est qu'il y a un effet significatif et spécifique de l'ordre de naissance dans la réussite scolaire. Plus on est jeune parmi ses frères et soeurs, moins on a de chances d'aller loin dans ses études, à niveau social égal. L'aîné réussit mieux que le deuxième, qui réussit mieux que le troisième, etc. Les probabilités d'accéder au niveau bac + varient par exemple du simple au double entre le premier et le cinquième enfant, pour la population masculine observée.

Est-ce vrai quel que soit le nombre de frères et soeurs ?

L'effet du nombre de frères et soeurs est distinct de celui du rang, mais il est lui aussi négatif. Autrement dit, en moyenne, plus on a de frères et soeurs et moins on a de probabilité de pousser ses études. Les probabilités d'accès à l'enseignement supérieur se réduisent de 3 % en moyenne pour chaque enfant supplémentaire, indépendamment du rang de naissance. C'est dans les familles les plus pauvres que les effets sont les plus accentués.

Il faut nuancer ce résultat dans les familles de niveau socioculturel élevé, le nombre de frères et soeurs semble être au contraire un avantage. Mais les plus jeunes vont quand même en moyenne moins loin dans leurs études. Par exemple, le cinquième enfant d'un cadre supérieur sera sur un pied d'égalité avec le fils unique d'un agriculteur.

N'y a-t-il pas dans ces données, matière à nourrir un déterminisme un peu effrayant ?

Je pense que les effets que nous avons constatés existent bien, en moyenne j'y insiste, mais aussi qu'une multitude de facteurs complexes, pas forcément bien observés, jouent simultanément. Aux Etats-Unis, ce thème du rang de naissance est très à la mode. L'ouvrage du sociologue Dalton Conley, *The pecking order*, a connu un certain succès : il a pour thèse que les inégalités commencent à se constituer au sein même de la famille. Mais il y a toutes sortes de variables qui peuvent intervenir : divers facteurs environnementaux, culturels ou inconscients se traduisent par une inégalité des ressources attribuées à chaque enfant pour étudier.

Il faut prendre tout cela avec prudence. Une corrélation n'est pas forcément une causalité. Le public américain est familier de cette espèce d'idéologie où chacun est bien à sa place et où, à la limite, la génétique explique tout. Le fils aîné, né dans une bonne famille, doit aller à Princeton et réussir. De même, l'inverse peut fournir une excuse à l'échec. C'est une façon de se rassurer, ou de justifier les inégalités. En dépit de ce désir d'un déterminisme social et familial, la réalité peut être bien différente.

« Béatrice GURREY - Le Monde — 14juillet2008 »

LE VELIB' A CONQUIS LES PARISIENS

La robuste et lourde bicyclette grise dotée d'un panier a pris sa place dans le quotidien de l'habitant de la capitale, mais aussi de sa proche banlieue, puisque, d'après une enquête effectuée par TNS Sofres en mars dernier, un tiers des utilisateurs vivent en dehors des limites de Paris.

On prend un vélib' pour se rendre au travail, aller au cinéma, faire une course. « *Les gens apprécient le sentiment de liberté qu'il procure. On n'est plus obligé d'organiser sa journée en fonction du moyen de transport choisi le matin* », résume Anaïs Rocci, chercheuse à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), qui prépare une étude sur le comportement des utilisateurs.

Les Parisiens soulignent deux autres avantages du vélib', selon la chercheuse « *l'incitation à faire du sport et le prix du service, jugé très peu cher* ». Les abonnés déboursent 29 euros par an pour une utilisation illimitée, à condition de ne pas conserver un vélo plus d'une demi-heure d'affilée. Un quart d'heure supplémentaire est même accordé depuis le mois dernier aux « grimpeurs » qui rapportent leur monture dans l'une des 100 « stations d'altitude » situées sur l'une des collines de la capitale.

Les habitués, rapidement baptisés « vélibistes » ou « vélibeurs », voire « vélibaires » ou « vélibobos », ont développé des codes, comme celui qui consiste à retourner la selle d'un vélo présentant un défaut, roue crevée ou chaîne cassée. Certains, dit-on, utilisent désormais ce procédé pour s'assurer que personne ne prendra « leur » bicyclette...

Le vélib' a fait des émules. « *Chacun a pu constater que l'on peut rouler en costume ou avec des talons, sans être obligé de porter un short en Lycra comme les coureurs* », relève Christine Lambert, présidente de Mieux se déplacer à bicyclette (MDB), une association de cyclistes. Désormais, selon l'Hôtel de Ville, 3 % des déplacements dans Paris s'effectuent à vélib'.

Le succès de l'opération se mesure aussi au nombre de villes convaincues par le vélo en libre-service. Selon Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes cyclables, « *une vingtaine de municipalités françaises disposent d'un système similaire au vélib'* ».

Plus de 3 000 vélib' ont été dérobés, auxquels il faut ajouter un équivalent de cycles sérieusement dégradés. Au total, presque 40 % des vélos ont donc été mis hors service.

L'arrivée massive des vélibistes sur le pavé parisien a aussi modifié les conditions de circulation. Les infractions commises par les cyclistes sont souvent pointées du doigt, et chacun des trois accidents mortels de vélib' a suscité de nombreux commentaires, aussi bien au comptoir des bistrotts que sur la place publique. Pourtant, la cohabitation entre les différents types de véhicules « *ne se passe pas si mal* » assure Annick Lepetit, adjointe au maire chargée des transports. Le phénomène vélib' contribue à pacifier la circulation automobile, ajoute Mme Michaud. « *Les automobilistes sont contraints de tenir compte de la présence des cyclistes. Que ça plaise ou non, on roule moins vite et on regarde davantage le rétroviseur* » note-t-elle.

Selon les chiffres de la préfecture de police, le nombre de victimes d'accidents circulant à vélo a augmenté, entre 2006 et 2007, moins vite que la circulation cycliste. « *Mais dire cela, c'est être fataliste* », commente aussitôt, à la préfecture, Roland Maucourant, chargé de la sécurité routière, qui met en cause « *la conduite furtive des deux-roues et dénonce aussi « l'alcool au guidon* ».

« **Olivier RAZEMON - Le Monde — 15 juillet 2008** »