

POUR UN AUTRE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

LA PLACE DES ENFANTS ET DES JEUNES

Paris, 13 Octobre 2017



Photo Anne-Marie Rodenas



DOSSIER DOCUMENTAIRE

Actualisé au 1^{er} septembre 2017

Denis Moreau

CREATION DE LA RUE DE L'AVENIR

En 1988 à la suite d'une opération menée par la Ligue Contre la Violence Routière dans 40 villes en novembre 1987 et intitulée :



Membres fondateurs :

- Associations de sécurité routière et de victimes
- Associations spécialisées (vélos, cyclotourisme, piétons...)
- Associations de Parents d'élèves et d'éducation populaire

Objet :

- Améliorer les conditions de vie en milieu urbain
- Œuvrer pour un partage plus équilibré de l'espace public
- Faire adopter des mesures de modération de la circulation et de protection du cadre de vie urbain
- Favoriser la sécurité des usagers



Photo Alain Rouiller

PLUSIEURS CULTURES

GENERALISTE

ACTION PEDAGOGIQUE

LA PLACE DES ENFANTS ET DES JEUNES

Sommaire

INTRODUCTION p.4

HISTORIQUE ET ENJEUX p.6

CONSTATS p.13

UNE PRISE DE CONSCIENCE p.17

CHANGER DE REGARD p.20

APAISER LA VILLE p.23

EDUQUER AU QUOTIDIEN p.31

INTRODUCTION

La rue : enjeux d'une culture oubliée

La rue...La rue évocatrice et témoin de l'histoire de la ville, des villes... La rue, spectatrice de l'histoire de l'homme, des hommes, dans la diversité de leurs conflits, de leurs coutumes....la rue composante de l'espace public, la rue, si difficile à appréhender mais que je vais tout de même m'efforcer, en quelques mots et quelques minutes de définir

La rue, invariant de la vie urbaine. Elle possède ainsi une multitude d'effets induits et notamment celui d'être le reflet, à peu près exact, de la société du moment, en remodelage perpétuel, permanent, mais qui bénéficie pourtant d'une certaine pérennité (dans ses tracés, dans ses trajets, dans ses itinéraires....).

La rue « paradoxe » ... Phénomène de longue durée mais néanmoins assujettie à la vie quotidienne, donc forcément au changement. La rue « paradoxe », également, parce que pas forcément entièrement publique, contrairement à ce que l'on pourrait croire de prime abord. Certaines d'entre elles, beaucoup plus que qu'on ne pourrait le penser et l'imaginer, possèdent en effet un statut privé, notamment dans les quartiers parisiens hérités du XIXème siècle, tout en conservant pourtant une vocation publique. Obligation d'accessibilité oblige !

La rue « interface » : étroitement liée à la forme de la ville, la rue demeure l'interface entre le dehors (la circulation) et le dedans (le logement), entre l'espace public et l'espace intime.

Son tracé a toujours été à l'origine de la trame des constructions...Notre urbanisme n'est-il pas né de la réglementation de la rue de ses alignements ?

La rue « mise en scène » : des individus tout d'abord et de leur propre vie privée ensuite, par l'intermédiaire des constructions. Impossible, en effet, de penser à la rue, de concevoir la rue, d'imaginer la rue et d'occulter la construction. Et inversement ! La rue, aussi, source, entre autres, des différences culturelles que l'on rencontre d'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre, d'un quartier à l'autre.... Selon sa propre couche sociale, personne ne pratique la rue de la même façon....

La rue « promenade » ou la rue « liberté ». C'est en effet dans la rue que l'individu retrouve véritablement son indépendance. C'est d'aller où bon lui semble, quand il le désire, sans contraintes apparentes. Alors que le résidentiel « coup », « divise »...la rue rassemble, mélange et permet aussi si on le désire de rester complètement anonyme. Dans la rue, l'homme devient (redevient ?) un nomade....

La rue « mémoire » : mémoire du paysage urbain, mais d'un paysage tronqué. Car de la rue, nous n'avons qu'une vision partielle, subjective, de notre proche environnement. Une mémoire qui se transmet par le patronyme, le récit, la toponymie..... Ce sont les rues qui portent la toponymie de la ville et, par conséquent, l'histoire de la ville, sa mémoire.

Je dirai donc, à la lumière de tout ceci, que c'est par la rue, grâce à la rue, que s'apprend la ville. Aussi- je l'ai d'ailleurs déjà évoqué – son traitement, la manière dont nous la pratiquons...ne sont pas les mêmes selon les couches sociales auxquelles nous appartenons.

J'ajouterai aussi que la puissance piétonnière de la rue a toujours été présente et qu'il serait dommage qu'elle disparaisse. Qui ne garde pas un souvenir indélébile, lorsque, adolescent, il a réalisé sa première ballade tout seul, dans la rue ? Une véritable coupure du cordon ombilical !

C'est grâce à la rue que l'on prend conscience, à la fois de sa propre liberté et de la ville dans son ensemble.

Et lorsqu'on ne possède pas de « paysage » c'est encore par la rue que l'on forme son esprit et que, l'on découvre la cité, ses quartiers, ses activités... Malheureusement, l'automobile est passée par là ! Toutes ces choses que je viens d'évoquer vont-elles se perdre petit à petit ? Déjà, la rue semble abandonner son caractère « continu ». Elle permettait, en effet au piéton, depuis toujours, de passer d'un point à un autre, d'un quartier à un autre et de voir, d'observer, ce qui se passait « entre les deux ». Avec la voiture, la rue perd cette faculté et perd son pouvoir de surprendre (grâce, notamment aux différentes perspectives qu'elles offraient aux promeneurs, aux passants, à pieds, depuis le moyen âge). Automobile oblige, les rues sont maintenant de plus en plus droites, rectilignes, ne dissimulent plus rien et perdent lentement mais certainement une bonne partie de leur charme d'antan.

La tradition haussmannienne n'est-elle pas, à cet égard, en complète contradiction avec la tradition « primitive » de la rue, de la rue espace de vie, espace de commerces, espace d'échanges ? La voie haussmannienne n'a réussi qu'à fixer les cafés et les restaurants, éliminant « la boutique », pourtant l'une des plus belles réussites de Paris, en les confinant dans les petites voies adjacentes.

Aujourd'hui, l'heure est au mélange des genres. Il est ainsi très amusant de constater comment l'homme, considéré il y a quelques années encore, comme le destructeur de la rue, est désormais perçu comme son « porteur » !...Encore un paradoxe, un de plus, autorisé par la lutte des écoles, des modes et des attitudes.....

Marcel Roncayolo

Directeur d'études à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Directeur de l'Institut d'Urbanisme de Paris, Auteur du Livre « La ville et ses territoires », Intervention lors de la journée « La rue, production d'un espace public » Rue de l'avenir CAUE 92 15 décembre 1994



HISTORIQUE ET ENJEUX

L'ENFANT DANS LA VILLE

- **Pendant de nombreux siècles l'enfant vivait et circulait dans la ville**

- Antiquité, Moyen âge et jusqu'au XVIIIème siècle → cf. : Philippe Ariès et Arlette Farge
- Pas de distinction prononcée entre espace privé et public, maisons trop étroites, participation à la vie publique, travail.

- **A partir du XVIIIème siècle : processus de retrait**

- Les classes supérieures se retirent de la rue (pas de la ville) la place de l'enfant est à la maison (cf. Texte de JJ Rousseau)
- XIXème siècle vision hygiéniste : rue source de pollution physique et morale
- L'école provoque une rupture à la fin du XIXème et au début du XXème
- Pas de modification radicale jusqu'au milieu du XXème siècle : maintien d'une présence dans les quartiers populaires – petits métiers – (Cf. Serge Danet)

- **A partir du début des années 60 :**

- Modification de l'espace public / développement de la circulation automobile/ adapter la ville à l'automobile/ grands ensembles et périurbain
- Retrait de la rue pour des raisons de sécurité
- Mais aussi mise en place d'espaces spécialisés pour l'enfance espaces sportifs/éducatifs/jeux et développement d'une conception normative de l'espace public

- **Actuellement :**

- pour beaucoup et de manière excessive habitude d'être transporté en voiture
- Perte de la marche

C'est en donnant la priorité de manière excessive à la circulation motorisée, nous avons été amenés à ne plus penser à la place des enfants dans l'espace public.

L'enfant et la rue, de la ville à l'anti-ville

Philippe Ariès, n°2, 1979, pp. III-XIV

Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace urbain, avec ou sans ses parents. Dans un monde de petits métiers, et de petites aventures, il était une figure familière de la rue. Pas de rue sans enfants de tous âges et de toutes conditions. Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui cessait dès lors d'être un espace de vie épaisse, où le privé et le public ne se distinguaient pas, pour devenir un lieu de passage, réglé par les logiques transparentes de la circulation et de la sécurité.

Certes, l'enfant n'a pas été le seul exclu de cette grande œuvre de mise en ordre, de mise au pas : tout un monde bigarré a disparu avec lui dans la rue. Mais sa solidarité de fait avec ce monde-là est significative. Le fait important est donc double : d'abord nettoyer la rue d'un petit peuple indocile, qui avait été longtemps accepté, de plus ou moins bon gré, mais sans la volonté de l'en ôter, et qui est plus tard devenu suspect, inquiétant et condamné.

Ensuite, dans le même temps, séparer l'enfant de ces adultes dangereux, en le retirant de la rue. La rue est immorale tant qu'elle est un séjour. Elle n'échappe à l'immoralité qu'en devenant un passage, et en perdant dans l'urbanisme des années 30-50 les caractères et les tentations du séjour*.

C'est la faute à Rousseau : un texte instaureur

Dans ce premier véritable manuel de pédagogie qu'est l'Emile, J.J Rousseau raconte comment, précepteur du fils du fermier général Dupin, un enfant « difficile », il refuse d'accompagner son élève en promenade :

« Non, lui dis-je, en faisant votre volonté, vous m'avez appris à faire la mienne; je ne veux pas sortir. Eh bien, reprit-il vivement, je sortirai seul. Comme vous voudrez. Et je reprends mon travail.

Il s'habille, un peu inquiet de voir que je le laissais faire et que je ne l'imitais pas. Prêt à sortir, il vient me saluer, je le salue; il tâche de m'alarmer par le récit des courses qu'il va faire; à l'entendre, on eût cru qu'il allait au bout du monde. Sans m'émouvoir, je lui souhaite un bon voyage. Son embarras redouble. Cependant, il fait bonne contenance, et, prêt à sortir, il dit à son laquais de le suivre. La laquais, déjà prévenu, répond qu'il n'a pas le temps et qu'occupé par mes ordres, il doit m'obéir plutôt qu'à lui.

Pour le coup, l'enfant n'y tient plus. Comment concevoir qu'on le laisse sortir seul, lui qui se croit l'être important à tous les autres et pense que le ciel et la terre sont intéressés à sa conversation ? Cependant il commence à sentir sa faiblesse : il comprend qu'il va se trouver seul au milieu des gens qui ne le connaissent pas ; il voit d'avance les risques qu'il va courir ; l'obstination seule le soutient encore ; il descend l'escalier lentement et fort interdit. Il entre dans la rue, se consolant un peu du mal qui lui peut arriver par l'espoir qu'il m'en rendra responsable.

C'était là que je l'attendais. Tout était préparé d'avance ; et comme il s'agissait d'une espèce de scène publique, je m'étais muni du consentement du père. A peine avait-il fait quelques pas qu'il entend à droite et à gauche différents propos sur son compte. Voisin, le joli monsieur ! Où va-t-il ainsi tout seul ? Il va se perdre ; je veux le prier d'entrer chez nous. Voisine, gardez-vous en bien. Ne voyez-vous pas que c'est un petit libertin qu'on a chassé de la maison de son père parce qu'il ne voulait rien valoir ? Il ne faut pas retirer les libertins ; laissez-le aller où il voudra. Eh bien donc ! Que Dieu le conduise ! Je serais fâchée qu'il lui arrivât malheur.

Un peu plus loin, il rencontre des polissons à peu près de son âge qui l'agacent et se moquent de lui. Plus il avance, plus il trouve de l'embarras. Seul et sans protection, il se voit le jouet de tout le monde, et il éprouve avec beaucoup de surprise que son nœud d'épaule et son parement d'or ne le font pas respecter.

Cependant un de mes amis, mais qu'il ne connaissait point, et que j'avais chargé de veiller sur lui, le suivait pas à pas sans qu'il y prît garde et l'accosta quand il en fût temps. Ce rôle, qui ressemblait à celui de Sbrigani dans Pourceaugnac, demandait un homme d'esprit et fut parfaitement rempli. Sans rendre l'enfant timide et craintif en le frappant d'un trop grand effroi, il lui fit si bien sentir l'imprudence de son équipée qu'au bout d'une demi-heure, il me le ramena souple, confus, et n'osant lever les yeux. Pour achever le désastre de son expédition, précisément au moment qu'il rentrait, son père descendait pour sortir et le rencontre dans l'escalier. Il fallut dire d'où il venait et pourquoi je n'étais pas avec lui. Le pauvre enfant eût voulu être cent pieds sous terre. Sans s'amuser à lui faire une longue réprimande, le père lui dit plus sèchement que je m'y serais attendu : quand vous voudrez sortir seul, vous en êtes le maître ; mais comme je ne veux point d'un bandit dans ma maison quand cela vous arrivera, ayez soin de ne plus rentrer ».

Belle expérience de laboratoire...mais surtout texte fondateur de tout un courant pédagogique qui vise à écarter l'enfant de la rue, et plus généralement à dévaloriser la rue.

Le monde vous appartient

J'ai retrouvé un texte peu connu de Serge Danet, critique de cinéma qui est mort il y a deux ans, extrait d'un entretien avec le cinéaste Pascal Canet. , C'est un de ses souvenirs d'enfance. Il parle à partir de sa pratique de petit cinéphile et il y a dans ce texte quelque chose sur la ville, quelque chose sur la rue, quelque chose sur le monde qu'est la ville, la langue qu'est la ville, que je trouve bien résumé, condensé/

« Je me considère comme le produit typique de la ville et des images qui ont correspondu à la ville c'est-à-dire les images de cinéma. Ceci veut que dans ce quartier (de la Bastille) où je suis né, où j'ai toujours vécu, il suffisait de descendre l'escalier, de sortir de chez soi et dès qu'on rentrait dans la première salle de quartier, on avait le monde dans cette salle. Mai déjà dans la rue il y avait les cafés, il y avait le monde avec les adultes, il y avait la ville avec ses tentations, ses vitrines, son coté « son et lumière ». On n'avait jamais le sentiment qu'il manquait quelque chose. On pouvait être un enfant pauvre de l'après-guerre cela n'avait aucune importance. Il ne nous manquait rien et le cinéma jouait son rôle la dedans parce qu'on allait dans les salles où l'on voyait des films d'aventure ou d'explorateurs.

Ces films nous disaient : « Le monde vous appartient » -même si c'était en Amérique que ça se passait- Et d'ailleurs il y avait le cinéma italien et même français qui racontaient l'histoire des gens simples, des gens pauvres, les mélés, les histoires d'amour. Et ce cinéma nous disait ces gens-là sont aussi très importants, ils ont une histoire qu'on va vous raconter et on va pleurer à leurs malheurs. Aussi je n'ai pas le sentiment, repensant à tout cela, qu'il y avait une cassure mais qu'au contraire, le fil descendait l'escalier, traversait la rue, entrait dans la salle, que de la salle il allait vers l'écran et que dans l'écran il y avait le monde.

Et je dis bien le monde, pas la société, pas la planète, pas les autres, le monde comme on dit « courir le monde », ou « sortir dans le monde », ou « le monde m'appartient ».

Jean Christophe BAILLY Impromptu
« Espace public et patrimoine »
Rencontre 22 mai 1995



LES ENJEUX POUR LES ENFANTS

Pour l'enfant, que représentent le chemin de l'école, la découverte de la ville ?

Ce trajet de l'entre deux familles/école, la **conquête** de nouveaux parcours, la découverte de son environnement avec lequel souvent **il joue**, lui permet de se **confronter au réel**, de s'affirmer, de grandir.

- Cet apprentissage physique de son autonomie, son **initiation** au sein de la communauté, son inscription dans une histoire favorise de manière importante la **constitution de son identité**

La mobilité : mode d'apprentissage de l'autonomie dans la ville



Photo Mobilité piétonne

LES ENJEUX POUR ADOLESCENTS

Pour nombre d'adolescents l'espace public est **un lieu de vie privilégié**, choisi ou contraint, on parle ainsi pour les jeunes de banlieue d'une « génération espace public ». Occupation non conforme de l'espace public : vie de groupe, lieu d'isolement, rencontre autour d'un banc et non « circulation », usage détourné.

- **La relation et les enjeux sont liés au milieu familial et aux sites :**

- **Apprentissage** de la mobilité milieux aisés / difficulté des déplacements due à une incompréhension de l'environnement
- **Ville centre ou périurbain**. La mobilité dans ce cas est une dimension structurante du quotidien et les modes actifs n'ont pas été intégrés

- **Conquête de la citoyenneté**



Représentations et images de la ville

La ville est d'abord dans les têtes, avant même d'être dans nos vies. Elle est le lieu de tous les phantasmes, de toutes les déformations. Elle est comme nous nous la représentons et la lire c'est écouter ce qu'on en dit, c'est prendre acte de ses aspects multicolores, c'est en révéler les contradictions. La ville, lieu de perdition ou de salut, de solitude ou de réunion, de liberté ou d'oppression, de ségrégation ou d'intégration, de violences ou de protection, d'abondance ou de pénurie. Bref ville mère ou ville marâtre, ambivalente et hétérogène, elle se nourrit des tensions qui la constituent.

Nombreux sont ceux qui l'adorent et revendiquent « le droit à la ville ». Queneau la défend dans une drôle et violente diatribe : « *la cambrousse dans toute son horreur...ces tapis pouilleux des herbages, ces paillasons de graminées comestibles...l'homme ne s'accomplit que dans la ville* ». La ville est vécue comme un lieu de civilisation qui s'oppose aux espaces de sauvagerie naturels. Elle apporte l'innovation culturelle et technologique, elle est un lieu où s'épanouit l'intelligence. « *On a décrit la ville comme l'habitat naturel de l'homme civilisé : c'est dans la ville que se sont développées la philosophie et la science..... La ville représente la tentative la plus cohérente pour transformer selon notre propre désir le monde dans lequel nous vivons* » affirme Ezra Park.

Mais travailler sur la lecture de la ville, c'est aussi faire ressortir le pire. C'est parler du corps dans son rapport aux maladies urbaines : pollution, drogue, dépression. C'est montrer l'isolement des cités coupées du monde clair et brillant du centre. C'est regarder en face « la misère du monde ». C'est entrer « dans la jungle des villes », dans ces « villes tentaculaires » dont parlent les poètes indignés. Lire la ville, c'est se souvenir qu'elle peut être la métaphore du remords :

*« Bâtissons une ville avec sa citadelle ;
Bâtissons une ville et nous la fermerons.
Alors Tubalcaïn père des forgerons,
Construisit une ville énorme et surhumaine (...)
Et la ville semblait une ville d'enfer. »*

Et les jeunes, eux, quelle image ont-ils de la ville ? Une image ambivalente et paradoxale comme celle des adultes. Si vous dénigrez la cité, elle est aussitôt défendue, si vous la glorifiez, retournement d'opinion.... Le travail sur les représentations mené par l'équipe d'enseignants du collège Fabien à Montreuil, montre à quel point, pour certains enfants, la ville est rétrécie, rabougrie. L'espace se résume à celui, familial, de la cité, cinq cents mètres carrés de sécurité...Lire la ville consiste alors à faire traverser des frontières interdites pour oser aller rencontrer de l'autre côté des espaces urbains totalement ignorés, des voisins qu'on croyait hostiles, des territoires à conquérir. La ville peut alors devenir « l'immensité intime » dont parle Bachelard. Encore faut-il agrandir l'angle de vue.

*Marie Raynal Avant-propos du numéro hors-série
De la revue « lire et savoir « LIRE LA VILLE » Juin 1996*

La cité conquise

La ville plus positivement éducatrice sera celle qui multipliera les possibilités d'intégration et de socialisation et qui réduira au minimum les procès discriminatoires. La citoyenneté réside presque toujours dans la construction d'une double identité : de groupe (ou de quartier, classe, etc....) et globalement de la ville plus universelle.

La citoyenneté, n'est pourtant pas une catégorie qui, à un moment donné, est déterminée par une autorité quelconque. C'est une conquête. Chaque jour la ville est le cadre d'un procès individuel et collectif pour accéder à la civilité, à la citoyenneté. L'urbanité est peut-être semblable à une plante qui ne pousse qu'au milieu de la pollution, au bord des voies rapides les plus fréquentées et des usines les plus polluantes. Le citoyen est celui qui a participé à la conquête de la ville. Celui qui l'a faite sienne individuellement dès son enfance. Comme nous le disions au début de cet article, la ville est l'aventure initiatique pleine de possibilités qui s'ouvre au garçon et à la fille et qui va former leur raison et leur sentimentalité.

Jordi Borja Sebastia

La cité conquise Un point de vue de la sociologie

Dans « La ville éducatrice Congrès international Barcelone 1990

Pages 389-397

HISTORIQUE ET ENJEUX, REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sur la place des enfants

- Marie José CHOMBART DE LAUWE « **L'enfant dans la ville : oublié, enjeu ou messenger ?** »
Revue CCI : la ville et l'enfant
- Philippe ARIES « **L'enfant et la rue, de la ville à l'anti-ville** » Urbi N°2 1979 pp III – XIV
http://www.evad-dijon.fr/IMG/pdf/enfant_et_rue_aries.pdf
- Arlette FARGE « **Vivre dans la rue à Paris au XVIIIème siècle** » Folio Histoire 1979
- Arlette FARGE « **L'enfant dans la ville** » Petite conférence sur la pauvreté Collection les petites conférences Bayard 2005
- Jacques MARILLAUD « **La prise en compte de la sécurité des enfants ans les opérations d'aménagements urbains** »
Les accidents de la circulation dans l'enfance INRETS Centre international de l'enfance 1987
- Sabine CHARDONNET La prise en compte de l'enfant dans l'aménagement urbain à partir de deux exemples dans des communes de banlieue (Canteleu Seine Maritime – Saint Cloud Hauts de Seine) Doctorat de 3^{ème} cycle Université de Paris VIII –Institut d'urbanisme -
- Jean Christophe BAILLY « **La rue** » Intervention au Colloque « Espace public et patrimoine »
Rue de l'avenir 1995 Sur demande infosrda@ruedelavenir.com

- Thierry PAQUOT : « **Les enfants dans la ville** » Diversité 141 Juin 2015
<http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2013/06/Paquot-Enfant-et-ville.pdf> LI
- Paquot, Thierry (dir.). 2015. **La ville récréative**, Gollion, In Folio.
- Gayet-Viaud, Carole, Clément Rivière et Philippe Simay. 2015.« **Les enfants dans la ville** », Revue métropolitiques, <http://www.metropolitiques.eu.html>
- « L'enfant dans la jungle urbaine » France Culture 13 décembre 2016
<https://www.franceculture.fr/emissions/culturesmonde/just-kids-24-lenfant-dans-la-jungle-urbaine>
- Dossier de Rue de l'avenir Suisse : <http://www.rue-avenir.ch/themes/enfants/>

Sur la place des adolescents

- **Jeunes urbains es qualités** Annales de la recherche Urbaine N° 27 1985
- « **Des lieux pour les adolescents** » CODEJ et Ministère de la jeunesse et des sports M.P. LEFEUVRE
- « **L'espace des jeunes Territoires, identités et mobilité** » Michel KOKOREFF Annales de la recherche urbaine N° 59-60 Juin Septembre 1993
- « **Civilités, incivilités et espace public : la ville éducatrice ?** » Rue de l'avenir France Actes de la journée du 10 avril 1999
- « **Adolescents et jeunes des quartiers : construction de soi, rapport à l'autre** » Ateliers permanents du CR-DSU N° 8 décembre 2011
http://www.crdsu.org/c_9_25_Publication_1375_1_Adolescents_et_jeunes_des_quartiers_populaires_construction_de_soi_rapport_a_l_autre_Cles_de_lecture_et_initiatives.html#.U4jxZPI_vng
- « **Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien** » DANIC I, DAVID O, DEPEAU S, 2010 Presse universitaire de Rennes
- « **Ca bouge dans le périurbain !** » Place publique Eric Le Breton Bruno Le Corre Marion Steunou 2013
- « **Améliorer ses déplacements sur son territoire** » Guide méthodologique N°13 de l'Association Nationale des Conseils de Jeunes et de Jeunes Collaboration Rue de l'avenir Décembre 2013 10 euros ANACEJ Tel : 01 56 35 05 35
- « **La ville des enfants et des adolescents** » Annales de la recherche urbaine N° 111 Février 2016
<http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/la-ville-des-enfants-et-des-adolescents-r87.html>

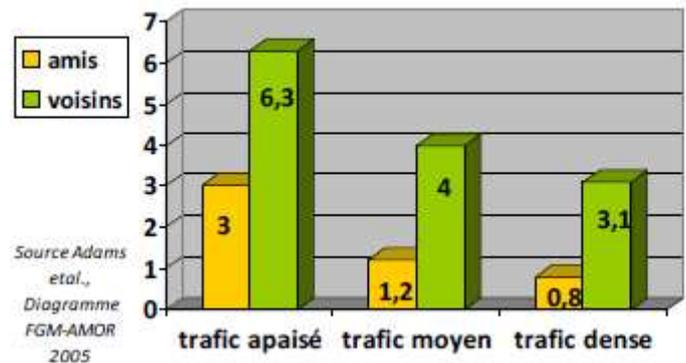
CONSTATS

CONSTAT : UN TRAFIC EXCLUANT L'ENFANT DE LA RUE

• **L'augmentation du trafic et l'adaptation de la voirie à la voiture** ont exclu l'enfant de la rue et plus largement de l'espace public, en réduisant notamment ses opportunités d'apprendre et de pratiquer les modes actifs.

– **La perception du danger dû à la circulation automobile** est le facteur principal de choix des parents d'autoriser ou non les jeux dans la rue (et non la personnalité ou leur relation avec l'enfant).

– La densité du trafic a aussi un impact fort sur **la convivialité et les relations sociales** (cf. schéma ci contre sur liens sociaux et densité de trafic).



Source : étude approfondie sur les enfants âgés de 5 ans à Zurich (extrait de *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Commission Européenne, 2002)



Photo : Gilbert Lieutier

CONSTAT : DES HABITUDES NUISIBLES POUR LA SANTE

- **Dans leurs déplacements, moins actifs.**

La moitié des jeunes n'utilise pas un moyen de **transport actif** (vélo, marche à pied, rollers) pour **se rendre à l'école**.

70% des enfants du cycle élémentaire en France se rendent, chaque jour, à l'école en voiture pour un trajet souvent compris entre 500m et 2km.

- **Dans leurs activités de loisirs/jeu, plus sédentaires.**

Les 3-17 ans passent environ 3 heures par jour en moyenne devant un écran (télévision, consoles de jeux et ordinateurs).

Moins d'un adolescent sur deux âgé de 15 à 17 ans (43,2 %), atteint un **niveau d'activité physique entraînant des bénéfices** pour la santé. **A l'école** nombre d'heures de pratique sportive diminue avec l'âge.

- **Les enfants font de moins en moins d'exercice dans leur vie quotidienne.**

Moins d'un adolescent sur deux âgé de 15 à 17 ans (43,2 %) atteint un niveau d'activité physique entraînant des bénéfices pour la santé.

Il est conseillé aux enfants et aux jeunes (5-18 ans) de pratiquer 60 min d'activité physique par jour.

- source : enquête Obépi
- Programme National Nutrition Santé
- Source : AFSSA
- SOURCE : EGT 2001

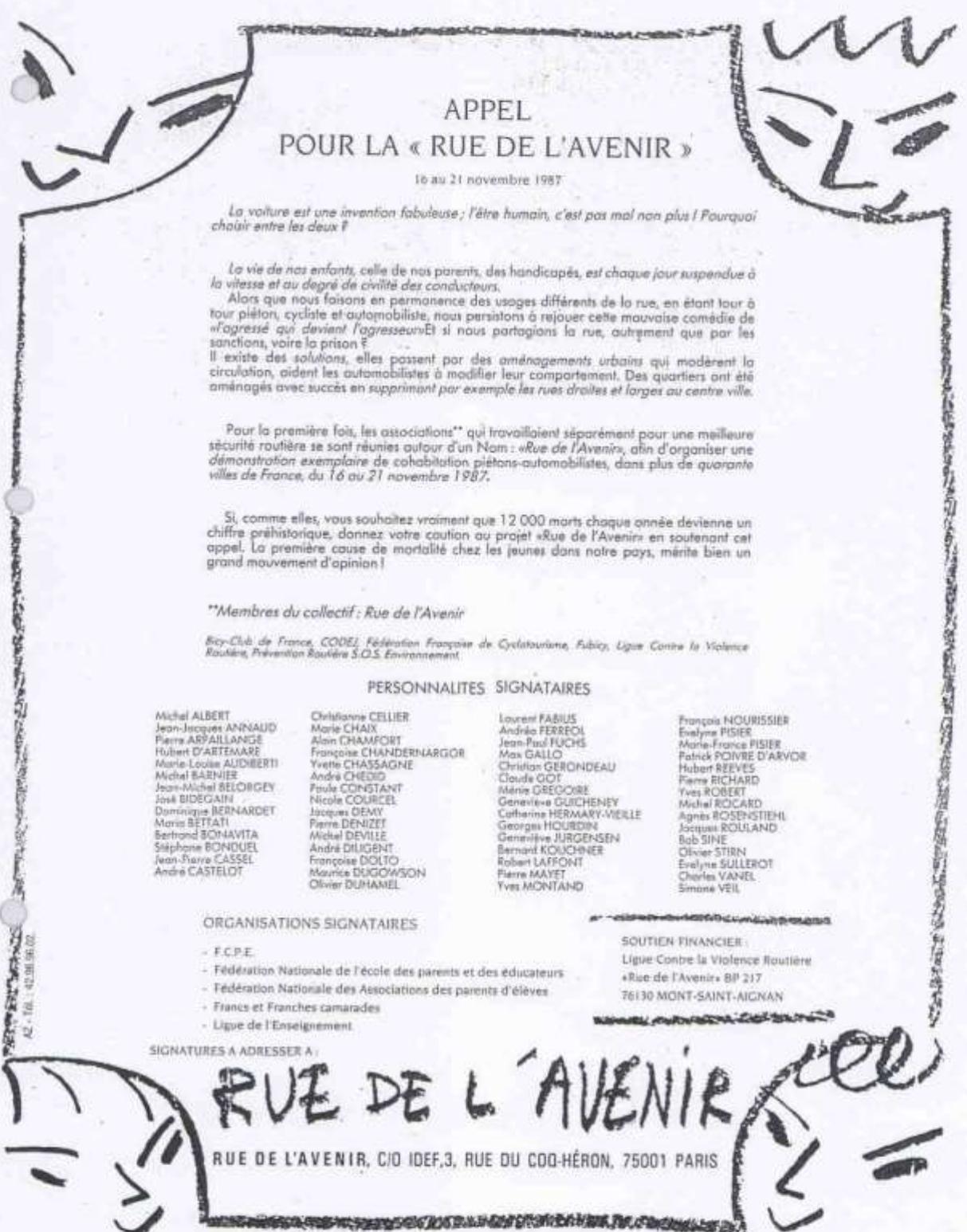
CONSTATS, REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- « **Villes d'enfants, Villes d'avenir** » Publication de la Commission européenne DG Environnement 2002
Approche globale de la place de l'enfant dans la ville des pays européens et des questions soulevées par les multiples nuisances
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2013/06/kids_on_the_move_frilles-avenir.pdf
- « **Les effets du transport sur la santé des enfants.** » Vers une évaluation intégrée des coûts et de la prévention
Programme Paneuropéen Transports Santé Environnement
<http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=23223&p1=00&p2=14&ref=17597>
- <http://sante.lefigaro.fr/actualite/2013/11/21/21538-enfants-sont-moins-endurants-qui-y-trente-ans>
« Conclusion des chercheurs australiens: les enfants d'aujourd'hui courent moins vite, et moins longtemps que leurs parents ne le faisaient au même âge. Depuis les années 1970, tous les dix ans, les enfants ont perdu en moyenne 5% de leurs capacités cardio-vasculaires. Des résultats valables pour les filles comme pour les garçons, quel que soit l'âge et (avec quelques menues variations toutefois) quel que soit le pays »
- « **Les oubliés de la circulation** » Une analyse de dessins d'enfants sur le thème des enfants dans la circulation, Winthertur 1987
- « **Promouvoir l'activité physique des enfants et des jeunes à partir de l'expérience d'Icaps** »
En téléchargement sur le site de l'Inpes : www.inpes.sante.fr/index2.asp?page=icaps/
- Un dossier complet sur la sédentarité et l'activité physique sur :
<http://www.isabelleetlevelo.fr/2017/03/01/ce-pays-ou-les-enfants-ne-jouent-pas/>

UNE PRISE DE CONSCIENCE

- 1970 Pays Bas Stop Kindermoord
- 1976 Décret Woonerf
- Amis de la terre 1977
- AFVAC (1979)/ LCVR (1983)
- Ville plus sûre quartiers sans accident 1982/1988
- GCR + Pro jeunesse 1981
- RDA suisse 1983
- 1990 « Le temps des rues » ATE
- 1987 Fondation du Roi Beaudoin Abords d'école
- Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix H.G.Vahl/ J Giskes 1987





APPEL POUR LA « RUE DE L'AVENIR »

16 au 21 novembre 1987

La voiture est une invention fabuleuse; l'être humain, c'est pas mal non plus! Pourquoi choisir entre les deux?

La vie de nos enfants, celle de nos parents, des handicapés, est chaque jour suspendue à la vitesse et au degré de civilité des conducteurs.

Alors que nous faisons en permanence des usages différents de la rue, en étant tour à tour piéton, cycliste et automobiliste, nous persistons à rejouer cette mauvaise comédie de « l'agressé qui devient l'agresseur ». Et si nous partagions la rue, autrement que par les sanctions, voire la prison?

Il existe des solutions, elles passent par des aménagements urbains qui modèrent la circulation, pident les automobilistes à modifier leur comportement. Des quartiers ont été aménagés avec succès en supprimant par exemple les rues droites et larges au centre ville.

Pour la première fois, les associations** qui travaillaient séparément pour une meilleure sécurité routière se sont réunies autour d'un Nom: « Rue de l'Avenir », afin d'organiser une démonstration exemplaire de cohabitation piétons-automobilistes, dans plus de quarante villes de France, du 16 au 21 novembre 1987.

Si, comme elles, vous souhaitez vraiment que 12 000 morts chaque année devienne un chiffre préhistorique, donnez votre caution au projet « Rue de l'Avenir » en soutenant cet appel. La première cause de mortalité chez les jeunes dans notre pays, mérite bien un grand mouvement d'opinion!

**Membres du collectif: Rue de l'Avenir

Bicy-Club de France, CODEL, Fédération Française de Cyclotourisme, Fubicy, Ligue Contre la Violence Routière, Prévention Routière S.O.S. Environnement.

PERSONNALITES SIGNATAIRES

Michel ALBERT
Jean-Jacques ANNAUD
Pierre ARPAILLANGE
Hubert D'ARTEMARE
Marie-Louise AUDIBERTI
Michel BAENIER
Jean-Michel BELORGÉY
Jonk BIDEGAIN
Dominique BERNARDET
Marie SETFATI
Bertrand SONAVITA
Stéphane BONDUÉL
Jean-François CASSEL
André CASTÉLDT

Christiane CELLIER
Marie CHAIX
Alain CHAMFORT
Françoise CHANDERNARGOR
Yvette CHASSAGNE
André CHÉDID
Paule CONSTANT
Nicole COURCEL
Jacques DEAMY
Françoise DENIZET
Michel DEVILLE
André DILIGENT
Françoise DOLTO
Maurice DENGOWSON
Olivier DUMANIEL

Laurent FABIUS
André FERREOL
Jean-Paul FUCHS
Max GALLO
Christian GERONDEAU
Claude GOT
Muriel GREGOIRE
Geneviève GUICHENEY
Catherine HERMARY-VIELLE
Georges HOURDIN
Geneviève JURGENSEN
Bernard KOUCHNER
Robert LAFFONT
Pierre MAYET
Yves MONTAND

François NOURISSIER
Evelyne PISIER
Marie-France PISIER
Patrick POIVRE D'ARVOR
Hubert REEVES
Pierre RICHARD
Yves ROBERT
Michel ROCARD
Agnès ROSENSTIEHL
Jacques ROULAND
Bob SINE
Olivier STIRN
Evelyne SULLEROT
Charles VANEL
Simone VEIL

ORGANISATIONS SIGNATAIRES

- F.C.P.E.
- Fédération Nationale de l'école des parents et des éducateurs
- Fédération Nationale des Associations des parents d'élèves
- Francs et Franches tamarades
- Ligue de l'Enseignement

SOUTIEN FINANCIER:

- Ligue Contre la Violence Routière
- « Rue de l'Avenir » BP 217
- 76130 MONT-SAINT-AIGNAN

SIGNATURES A ADRESSER A:

RUE DE L'AVENIR

RUE DE L'AVENIR, C/O IDEF, 3, RUE DU COQ-HÉRON, 75001 PARIS

UNE PRISE DE CONSCIENCE : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **Assez roulé ! On réfléchit** Les amis de la terre 1977
- **Des abords d'école accueillants** Fondation du Roi Beaudoin 1987
- **Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix** H.G VALH, J.GISKES 1988 Disponible au Cerema
- **La sécurité, les associations et l'espace public** D. MOREAU Annales de la recherche urbaine N° 40 1988
- **Ville plus sûre Quartiers sans accidents** Savoir Faire et techniques CETUR Avril 1990
Sur ce programme cf N° Mars 2010 Rue de l'avenir France
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/10/bulletin_26.pdf LI
- **Historique du Groupe conseil romand/ Rue de l'avenir Suisse** : N° 1/2004 de Rue de l'avenir Suisse « La reconquête de la rue : une utopie toujours vivante » http://www.rue-avenir.ch/fileadmin/user_upload/resources/rda-1-2004.pdf
- « **Des rues où grandir** » ATE Etude de 1995 Des espaces de vie pour les enfants Institut pour l'enfant Marie Meierhofer Zurich
M. HUTTENMOSER et D.DEGEN-ZIMMERMANN
- **La rue n'est pas la route** Association Transports et environnement 1997
- « **L'automobile en question** » Problèmes politiques et sociaux N° 851-852 2 février 2001
- « **La dépendance à l'égard de l'automobile** » Gabriel DUPUY Documentation Française 2006
- « **Le retour de la bicyclette Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050** » Frédéric Héran
Ed La Découverte Mai 2014 Cf. en particulier chapitres 4 et 5

CHANGER DE REGARD

« Nos revendications concrètes peuvent être résumées ainsi : partout où vivent des êtres humains et grandissent des enfants, le trafic motorisé doit être subordonné à leur intérêt. Ce qui veut dire que le 30 km/h généralisé doit être introduit en localité et qu'aux abords des espaces de jeu des enfants, c'est-à-dire là où ils évoluent de manière spontanée, il faut rouler au pas. Pour que les conducteurs adoptent une autre conduite, il s'agit de conjuguer mesures d'aménagements et contrôles. »

Marco Huttenmoser, 1995

- Sur la base d'une analyse-modèle du quartier de St. Johann, quartier fréquenté chaque jour par quelques 500 enfants, le Service du développement du canton et de la **ville de Bâle** a établi un instrument baptisé «**Hauteur d'yeux: 1.20 m**» en collaboration avec divers autres services. Cet instrument est destiné à promouvoir un développement urbain adapté aux enfants.

Démarche « changer de regard » :

- L'enfant n'est pas un adulte en miniature (capacités)
- Bambini Aménagements adaptés
- Rapports internationaux sur la nécessaire prise en compte des besoins des enfants dans l'aménagement urbain



Photo Ville de Bâle

Des rues où grandir / Thèses

Que faire pour que les enfants retrouvent un espace de mouvement, d'apprentissage et de vie?

Marco Hüttner émet les 7 thèses suivantes:

L'environnement proche

Pour que les enfants puissent se développer sainement aussi bien dans les villes qu'à la campagne, des mesures doivent être prises dans les lieux d'habitation défavorisés. Font partie de l'environnement proche non seulement l'espace non construit autour de la maison, mais aussi les rues le long desquelles les enfants habitent.

10

Thèse 1

Les enfants doivent disposer d'espaces de jeux suffisants. Ils doivent pouvoir y accéder sans être accompagnés, mais aussi avoir la possibilité d'atteindre à tout moment les adultes responsables.

Thèse 2

Les rues de quartier qui font partie de l'environnement proche doivent être conçues de telle façon que les jeux y soient possibles (tricycle, patins à roulettes, vélo, jeux de ballons, etc.)

Les environs

Le rayon d'action des enfants grandit avec eux. Il inclut principalement le chemin du jardin d'enfants puis de l'école, ainsi que le chemin qui mène chez les amis et aux terrains de jeux, aux magasins du quartier et aux arrêts de transports publics. Les enfants commencent à se déplacer en suivant un but.

Thèse 3

La cohabitation dans les rues de quartier entre enfants jouant et véhicules à moteur n'est possible que si les véhicules circulent au pas et que les places de stationnement sont limitées.

Thèse 4

Pour que leurs compétences motrices et sociales et en particulier le développement de leur autonomie soient favorisés, les enfants doivent aussi pouvoir se déplacer dans un environnement plus vaste sans accompagnement. Pour cela, la sécurité doit être assurée sur les parcours concernés.



Thèse 5

Pour que les rues soient plus sûres pour les enfants en âge scolaire et préscolaire, la circulation motorisée doit être modérée. Écarter les enfants de la route est une solution contre-productive en matière de développement moteur et social. Les enfants doivent avoir la possibilité d'apprendre sans danger à se mouvoir dans la circulation.

Thèse 6

Dans les petites localités, mais aussi dans les villes, les déplacements des enfants ne sont pas limités aux zones d'habitation. Les trajets qui longent des grandes routes et des carrefours doivent être aménagés de telle sorte que les enfants puissent les emprunter sans être accompagnés.

Thèse 7

L'éducation routière est une entreprise vouée à l'échec tant que l'aménagement des espaces d'habitation et du réseau des parcours ne répond pas aux exigences exprimées dans les thèses 1-6. Car une bonne éducation routière ne peut être construite que sur la base de capacités motrices et sociales et sur l'assurance et la confiance en soi des enfants.

CHANGER DE REGARD : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- « **L'enfant et la rue** » : Les oubliés de la circulation, la perception de l'enfant, la représentation de l'enfant, l'accident, un objectif 30km/h, étude de cas : un diagnostic pour les écoles du quartier Pasteur Falguière à Paris 15^{ème} FICHE 8 pages Rue de l'avenir France
[L'enfant et la Rue \(1,7 Mo\)](#) LI
- **Pro juventute Suisse**
Campagne plus d'espace pour nous
<https://freiraum.projuventute.ch/Campagne.3364.0.html?&L=1>
- **Sécurité des scolaires et code de la rue** : <http://www.ruedelavenir.com/session-de-sensibilisation-code-de-la-rue-7-juin-2013-a-pais-formation-gratuite-et-sur-inscription/> LI
Session Rue de l'avenir France 7 juin 2013
- **Institut national sécurité des enfants Jacques Robin** :
<http://www.securite-routiere-plus.com/medias/files/l-enfant-dans-la-circulation.pdf>
- **La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue** Florence Huguenin Richard
Enfances, familles, générations
<https://www.erudit.org/fr/revues/efg/2010-n12-efg3899/044393ar/>
- **Association Transports Environnement (ATE) Suisse** : <http://www.ate.ch>
Plan de déplacement scolaire : <http://www.mobilitescolaire.ch/>
- **Mobilité piétonne** (Suisse) : <http://www.mobilitepietonne.ch/fr/nos-themes/>
Le chemin de l'école : <http://www.mobilitepietonne.ch/fr/nos-themes/chemin-de-lecole/>
- **Rue de l'avenir (suisse) Plans de mobilité – pour les écoles aussi**
http://www.rue-avenir.ch/fileadmin/user_upload/resources/RdA-4-2012-web.pdf
-
- **La plate forme collaborative BAMBINI** : <http://bambini.arenidf.org/>
Zone de rencontre/ Rues pour enfants /Outils pédagogiques/ Mise en réseau
- **Pédibus** : <http://acteursduparisdurable.fr/eco-actions/bouger-leger/organiser-un-pedibus>
<http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9dibus>

APAISER LA VILLE



Photo Extrait Projet Bambini – ARENE Ile de France

La modération de la circulation vise à :

- Réduire la part des voitures dans les déplacements : meilleur équilibre entre les modes, requalification de l'espace public, réduction des nuisances

- Réduire les vitesses en ville par des mesures adaptées et en aménageant, le cas échéant, la voirie (sécurité et environnement)

Pour **rendre compatible la circulation auto et la vie locale** et permettre la cohabitation entre piétons, cyclistes et voitures.

APAISER LA VILLE : REDUIRE L'EXCES AUTOMOBILE

• Meilleur équilibre entre les modes :

- Zones 30 novembre 1990
- Code de la rue Juillet 2008 :
 - Principe de prudence
 - Double sens cyclable
 - Zone de rencontre
- Protection des piétons 2010
- PAMA 1 Décret du 2 juillet 2015

• Requalification des espaces publics

- Quais Bordeaux
- Voies sur Berge
- Place de la République
- En Italie protection du patrimoine Zone à trafic limité (ZTL)

• Réduction des nuisances

- Pollution diesel 42 000 morts
- ZCR (Zone de Circulation Restreinte)

• Réduction de la vitesse

Article 47 de la loi sur la transition énergétique 17 août 2015

« Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routière, de mobilité ou de protection de l'environnement. »



APAISER LA VILLE : REDUIRE LA VITESSE

De la zone 30 à la ville à 30 :

4 mai 2011 « Manifeste pour une ville à 30 »

Une ambition : « celle d'inverser la réglementation en matière de limitation de vitesse, la norme devenant le 30km/h en ville avec mise à 50km/h de certaines rues »

Passage de la ville « **espace de circulation** » à prédominance automobile à la ville « **espace de vie** » : vies des personnes, vie de la ville.

- la rue n'est plus un simple tuyau
- la rue est un espace urbain support d'une vie locale riche et complexe

27 septembre 2011 : Résolution du parlement Européen

13 novembre 2012 : Initiative citoyenne européenne

5 mars 2014 le PAMA propose de rendre possible le 30 km/h généralisé en ville



INITIATIVE CITOYENNE EUROPEENNE (TEXTE DE LA PETITION)

Quelques exemples d'aménagements choisis et adaptés :



Dimension des chaussées



Dispositifs ralentisseurs (chicanes, écluses...)



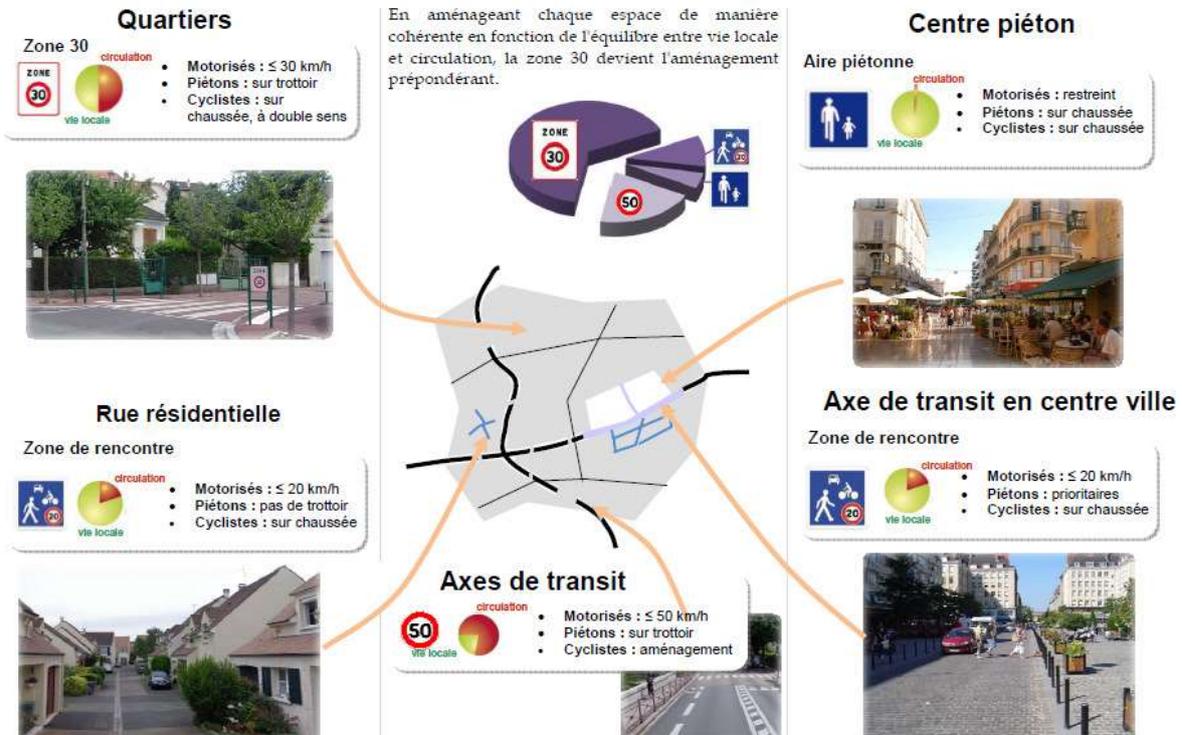
Conception des carrefours



« Portes » d'entrée

UNE AUTRE APPROCHE DE LA VILLE

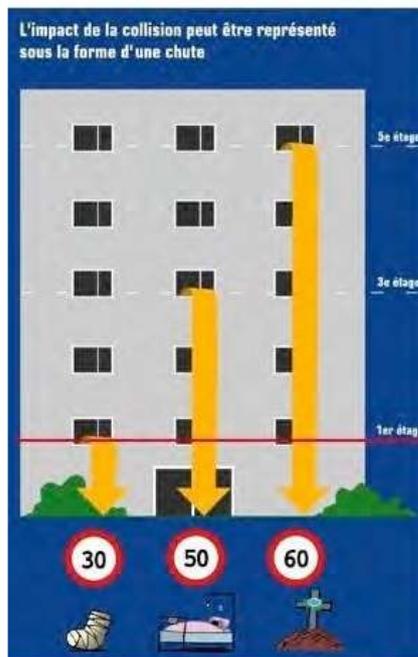
Ville 30



Patrice Nogue, FUB

- Pour plus de sécurité

A vitesse élevée, danger élevé



Tout véhicule en circulation accumule de l'énergie. Elle est d'autant plus grande que le véhicule roule rapidement. Une vitesse double provoque une force quadruple. Lors d'une collision, cette énergie est libérée et détermine de façon décisive les conséquences de l'accident.

Lorsque la vitesse de collision dépasse 30 km/h, les chances de survie des piétons impliqués décroissent rapidement.

On peut comparer la violence de la collision sur le corps humain avec la violence du choc subi lors d'une chute : une collision avec une voiture roulant à 30 km/h correspond par exemple à une chute du 1er étage.

- Pour plus de bien-être



Photos : Alain Rouiller



Le partage de la rue

le statut des voies

Trois types de secteurs bénéficient de règles particulières qui favorisent les trajets des piétons et des cyclistes
(Définitions : R 110-2 du Code de la route)

la zone 30



Où	Dans les quartiers urbains et les zones résidentielles
Vitesse	Vitesse limitée à 30km /heure
Priorité	Principe du droit du plus faible
Vélo	Les cyclistes peuvent rouler en sens inverse de la circulation
Stationnement	Le stationnement est autorisé
Panneau	

la zone de rencontre

Où	Dans les quartiers urbains et les zones résidentielles
Vitesse	Vitesse limitée à 20km / heure
Priorité	Le piéton a la priorité
Vélo	Les cyclistes sont admis
Stationnement	Le stationnement est autorisé mais doit être contrôlé
Panneau	



l'aire piétonne



Où	Dans les centres des villes, des quartiers et des bourgs
Vitesse	Zone interdite aux véhicules motorisés
Priorité	Le piéton a la priorité
Vélo	Les cyclistes sont admis à la vitesse du pas
Stationnement	Le stationnement est interdit
Panneau	

la rue n'est pas une route

La rue n'est pas seulement un espace de circulation ; c'est aussi et surtout un espace de vie. La logique routière n'a aucune raison d'être en ville : la rue n'est pas la route. Réduire la vitesse, c'est aussi :

- réduire le bruit et la pollution de l'air dus au trafic urbain,
- inciter les citoyens à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité,
- plus généralement, pacifier la ville et la rendre plus conviviale.





APAISER LA VILLE : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sur la modération de la circulation

- **L'ouvrage publié par Lydia BONAMONI**
« Le temps des rues » IREC EPFL et Groupe roman pour la modération de la circulation
Janvier 1990
- **Un cahier de l'IAU**
Vers une mobilité durable en Europe N° 150 Mars 2009
- « **Le piéton dans la ville L'espace public partagé** » Sous la direction de Jean-Jacques TERRIN
Parenthèses 2011
- L'ouvrage de Jane JACOBS publié en 1961 et traduit en 2012
« **Déclin et survie des grandes villes américaines** » Editions parenthèses 2012
- Le livre de Nicolas SOULIER « **Reconquérir les rues** » Editions Ulmer 2012
- **ZTL Italiennes**
Sur le site de Rue de l'avenir Suisse : un dossier
<http://www.rue-avenir.ch/themes/zones-30/demarches-30-a-letranger/ztl-en-italie/>
- Sur le site de Rue de l'avenir France Bulletin N° 23 Novembre 2008
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/10/bulletin_23.pdf LI
- **ZTL de Nantes**
<http://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/files/PDF/Guides-pratiques/ZTL-zone-traffic-limite-2012.pdf>
- **Les sites :**
- Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville
<http://voiriepour tous.cerema.fr/onzor-r178.html>
- Rue de l'avenir suisse : <http://www.rue-avenir.ch/>
- Rue de l'avenir France : www.ruedelavenir.com
- Le site sur les villes 30km/h <http://ville30.org/>
- **Le bonus !**
<http://vimeo.com/51232246>

La modération de la circulation en Europe Séminaire Rue de l'avenir du 4 avril 2014

<http://www.ruedelavenir.com/seminaire-la-moderation-de-la-circulation-en-europe-paris/> LI

Sur le code de la rue

- « **Le code de la rue. La rue dans le code de la route** »
- Grâce aux décrets du 30 juillet 2008 et du 12 novembre 2010, plusieurs mesures ont été adoptées : création des "zones de rencontre", instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre, et renforcement de la protection des piétons. Ces mesures, destinées à sécuriser les piétons et les cyclistes, favorisent la promotion d'une « ville apaisée » et d'un espace urbain plus convivial. Complémentaire d'une politique ambitieuse pour les transports publics, la démarche "Code de la rue" est donc globale : il s'agit de repenser la ville en termes de qualité de vie.
Public : enseignants Document de 32 pages Rue de l'avenir
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/Code-de-la-rue_Edition-2016.pdf LI
- « **Le code de la rue dans le code de la route** »
2 PPT complets qui expliquent le pourquoi et le comment des mesures de la démarche code de la rue
Une version courte une version longue : <http://www.ruedelavenir.com/publications/> LI
- **Le code de la rue simplifié**
PPT de 15 slides Rue de l'avenir : support pédagogique qui explique les mesures nouvelles de la démarche code de la rue
Public à partir de 8/10ans
<http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/10/Code-de-la-rue-simplifié.pdf> LI
- Sur le code de la rue **pour en savoir plus** : <http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>

Sur la réduction des vitesses

- Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville
<http://voiriepour tous.cerema.fr/onav-r189.html>
- Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaine d'emploi ?
file:///C:/Users/Denis/Downloads/fiche_zca2_mo_domaine_d_emploi_75dpi_cle1511dd-1.pdf

- Zone 30

CEREMA Direction technique Territoire et ville : Voirie pour tous
<http://voiriepour tous.cerema.fr/>

[Le site de Vélobuc](#)

Zone de rencontre

[Document CERTU – Premier bilan des Zones de rencontre](#)

Observatoire des zones de rencontre : <http://voiriepour tous.cerema.fr/onzor-r178.html>

[Lire le Bulletin Rue de l'Avenir Suisse 4/2009](#)

[Visionner le diaporama de la journée à Sion](#)

Ville à 30

- [Le site mis en place à la suite du manifeste pour une ville 30 : www.Ville30.org](http://www.Ville30.org)
- Un argumentaire Rue de l'avenir France 8 pages :
- <http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/10/plaquette-ville30-vfinaleweb.pdf>
- une brochure grand public Janvier 2014 : <http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2014/01/V8-RDA-A5-16pages-150dpi.pdf>

EDUQUER AU QUOTIDIEN

- APPRENDRE A LIRE LA VILLE
- APPRENDRE A VOIR LA VILLE
- APPRENDRE A DIRE LA VILLE
- APPRENDRE A AGIR ENSEMBLE
- APPRENDRE A ETRE ECOMOBILE

« Il existe des classes vertes, des classes de mer. On devrait faire des classes de ville. »

« La ville, c'est le frottement aux autres et une étrange ambivalence entre le désir de solitude et le besoin de rapprochement. Ma liberté butte contre celles des autres, et l'espace privés contre l'espace public »

« La ville : qu'est-ce que j'en fais quand je l'ai lue ? Une lecture critique doit construire des esprits libres, capables de refuser les images toutes faites et permettre de préparer l'action afin de contrôler plutôt que de subir. »

« Lire la ville, c'est donner des mots aux enfants pour qu'ils s'en servent, pour que leur parole neuve, conquise par la peur, résonne en écho avec le bruit du monde autour et brise l'indifférence. Lire la ville, c'est donner du pouvoir aux enfants. Leur regard curieux dénude et met à vif. Il construit la ville, celle-là ou une autre, demain, celle qu'ils pourront choisir »

*Extraits du texte de Marie Raynal Avant-propos du numéro hors-série
De la revue « lire et savoir « LIRE LA VILLE » Juin 1996*

EDUQUER AU QUOTIDIEN : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- « Lire la ville » Revue Lire & savoir Numéro hors série dirigé par Marie Raynal Juin 1996
- Vivacités Ile de France : <http://www.vivacites-idf.org/> Outils développés par des acteurs franciliens :

■ A destination des enseignants, éducateurs, animateurs | public jeune (dès 16 ans) et adulte :

Ecomob'IDF* : le jeu francilien sur la mobilité durable, conçu par le réseau Vivacités IDF.

■ Enseignants, éducateurs, animateurs | public enfant (5-11 ans)

Le Kit pédagogique "Je m'écotransporte !"*, conçu par l'ARENE IDF, avec l'appui du réseau Vivacités IDF.

■ Enseignants, éducateurs, animateurs | public scolaire : école & collège

Fiche "Espace public", conçu par le FNCAUE.

http://www.caue69.fr/Documents/Publications/PDFs/Bon_de_commande_-_50_activites_pour%20d%C3%A9couvrir.pdf"

■ Enseignants, éducateurs, animateurs, médiateurs | public adulte

Cahier n°7 - "Petites leçons d'espace public, situations essonniennes"*, conçu par la Maison de Banlieue ! <http://www.maisondebanlieue.fr/cahier-n%C2%B0-7-petites-lecons-d%E2%80%99espace-public-situations-essonniennes/> μ

■ Collectivités, associations ou habitants, désirant mettre en place une Rue pour enfants

Site collaboratif BAMBINI / fiches pédagogiques sur les "Rues pour enfants", conçu par l'ARENE IDF

■ Enseignants, éducateurs, animateurs | public enfant et adulte

Outil d'animation "Là où je marche"*, conçu par Raphaëlle Héliot dans le cadre du projet Rues pour enfants.

> Outils développés par des acteurs éducatifs en région :

Enseignants, éducateurs, animateurs | public jeune et adulte

Dossier pédagogique conçu par le réseau Action Climat-France.

<https://reseauactionclimat.org/publications/transports-moteur-changements-climatiques/>

■ Enseignants, éducateurs, animateurs | public enfant

Guide pédagogique sur la mobilité durable, conçu par Altère Bourgogne.

■ Enseignants, éducateurs, animateurs | public jeune (collège et lycée)

Le compte rendu de la matinée organisée le 5/11/13 par Vivacités « Ville d'enfant, ville durable, ville d'avenir » <https://www.thinglink.com/scene/522671318588456961>

Outils de sensibilisation, d'éducation à la mobilité et sécurité routière :

Outils référencés par le réseau d'éducation relative à l'environnement belge : IDée > www.reseau-idee.com , regroupés au sein d'une Malle pédagogique « Mobilité durable » qui compile jeu, livret méthodologique, BD.... <http://www.reseau-idee.be/outils-pedagogiques/malles/>

La Malle "Patacaisse" de Cardère

<http://issuu.com/bipedd.info/docs/bipedd.info?e=1846421/3299563>

Association prévention routière, "Sur les pas de Tom et Lila" :

<http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?article190>

Ville d'Angers, ADEME & Les Petits Débrouillards, "LE MOBILLO'POLE" :

http://www.angersloiremetropole.fr/fileadmin/plugin/tx_dcdownloads/broch_pres_mobilopole_ed_01_2006.pdf

Et plus largement :

Un outil d'éducation à l'environnement urbain, la malle pédagogique "la ville en valise" :

<http://reseauecoleetnature.org/fiche-ressource/la-ville-en-valise-01-07-2009.html>

Guide de l'APIEU de Montpellier Mèze, "Etre et bien être dans sa ville" :

<http://www.apieum.org/wakka.php?wiki=VenteApieum>

Education Nationale

Réseau canopée : <http://www.scren.com/#e>

Réseau eduscol : <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/>

Malette ville CRDP Créteil : <http://www.cndp.fr/crdp-creteil/telemaque/document/mallettes.htm#mallette2>

Fondation Crédit Mutuel : <http://fondation.creditmutuel.com/lecture/fr/axes/lire-la-ville/actions-lire-la-ville.html>

Association Ensemble demain

L'association Ensemble demain vise à créer et à développer des projets intergénérationnels de toutes sortes

<http://www.ensembledemain.com/>