



ROUTE OU RUE A VIVRE ?



Livret n°2

Mars 2012





Ce document a été réalisé par **l'ARENE** dans le cadre du projet européen **BAMBINI**, soutenu par le **Programme Energie Intelligente pour l'Europe** de la Commission européenne.

Auteur : Céline MEUNIER, ARENE Île-de-France

Date : mars 2012

Le contenu de cette publication implique la seule responsabilité de ses auteurs. Il n'est pas représentatif de l'opinion des Communautés Européennes. La Communauté Européenne ne peut pas être tenue pour responsable d'une quelconque utilisation des informations présentes dans ce document.



SOMMAIRE

ROUTE OU RUE A VIVRE ?	1
SOMMAIRE	3
a) La mobilité des enfants en jeu	4
1. Une socialisation très jeune à la voiture	4
2. Un trafic excluant l'enfant de la ville.....	4
3. Un changement d'habitudes néfastes à la santé	5
4. La vitesse en cause	5
5. Le budget familial	6
6. Les impacts écologiques	7
b) De la route à la rue à vivre	7
1. Pour des rues plus sûres.....	7
2. Pour des rues plus conviviales.....	8
3. Pour des rues plus épanouissantes	8
4. Pour des rues plus économes.....	8

Route ou rue à vivre ? C'est la **question centrale** que pose le développement de zone de rencontre en rue résidentielle. **Les choix d'aménagement des rues résidentielles ne sont en effet pas sans conséquence sur la mobilité des habitants et en particulier des enfants.**

Nous vous proposons ici une **approche transversale des enjeux liés à la mobilité des enfants**. Ces informations ont pour but de vous aider à vous **forger un discours** sur le sujet **avant d'initier un dialogue avec les parties prenantes** d'un projet de zone de rencontre ou de rues pour enfants.

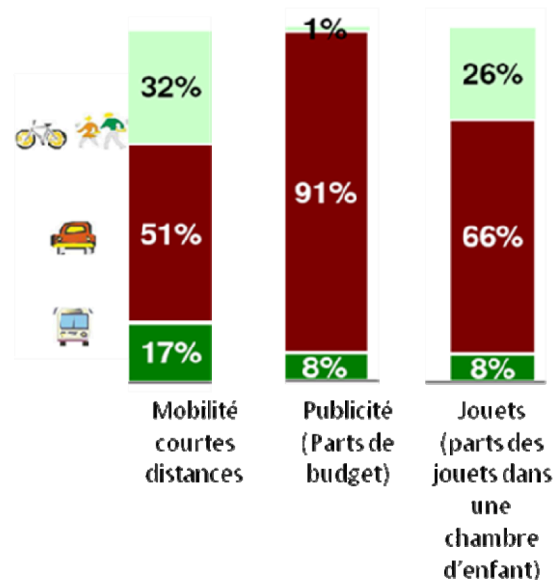
a) La mobilité des enfants en jeu

Certains faits illustrent le **raisonnement guidant le projet BAMBINI** au regard de la **mobilité des enfants**, de son évolution et de ses enjeux.

1. Une socialisation très jeune à la voiture

>> **Les enfants sont socialisés très jeunes au trafic motorisé**, en particulier à la voiture devenue une norme sociale et culturelle à atteindre.

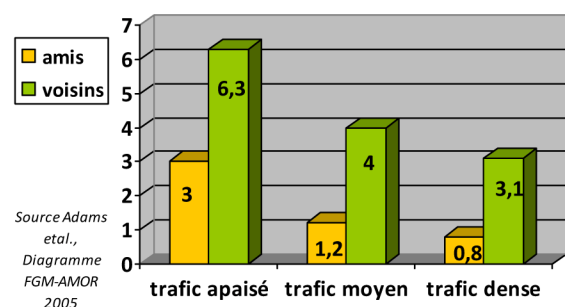
- Nombreuses **publicités** de l'industrie automobile cherchant à créer un lien émotionnel à leurs produits.
- Un nombre prédominant (66%) de **jouets** en lien avec le trafic motorisé sont présents dans les chambres d'enfants.



2. Un trafic excluant l'enfant de la ville

>> La **configuration de la voirie et le trafic** qu'elle supporte impactent directement la capacité des enfants à jouer et se déplacer dans la rue, et réduisent de fait les bénéfices physiques et psychosociaux inhérents à ces activités.

- **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)¹.
- La densité du trafic a aussi un impact fort sur **la convivialité et les relations sociales** (cf



¹ Source : étude approfondie sur les enfants âgés de 5 ans à Zurich (extrait de *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Commission Européenne, 2002)



schéma ci contre sur liens sociaux et densité de trafic).

3. Un changement d'habitudes néfastes à la santé

>> **Les enfants font de moins en moins d'exercice dans leur vie quotidienne.** 6 millions de Français (12% de la population) souffrent d'obésité² et ce de plus en plus tôt dans la vie. 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 santé⁹. Or, il est conseillé aux enfants et aux jeunes (5-18 ans) de pratiquer 60 min d'activité physique par jour³. On observe un **changement d'habitudes** des enfants et des jeunes peu favorables à leur santé.

- **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**⁴. En moyenne, 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 2km⁵.

- **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. En maternelle, elle est recommandée chaque jour. En primaire, trois heures par semaine. Quatre heures en sixième, trois heures en cinquième, puis deux heures au lycée. Les adolescents d'aujourd'hui sont 40 % moins actifs que ceux d'il y a 30 ans.⁶

- **Dans leur alimentation, plus riche et plus sucrée**⁷.

Les habitudes de mobilité jouent un rôle dans l'aggravation ou la prévention des risques liés à la sédentarité. Il est donc important que les voies résidentielles puissent offrir des opportunités de bouger aux enfants et aux jeunes, de moins en moins actifs depuis 30 ans. Rappelons que pour les enfants et les jeunes (5-18 ans), il est conseillé de pratiquer **60 min d'activité physique / jour**⁸.

4. La vitesse en cause

Ce changement d'habitudes des enfants et des jeunes a également induit un manque d'apprentissage de la circulation autonome en ville, ayant pour conséquence un pic d'accidents chez les 11-12 ans lors des trajets solo.

² source : enquête Obépi

³ Programme National Nutrition Santé

⁴ Source : AFSSA

⁵ SOURCE : EGT 2001

⁶ Source : AFSSA

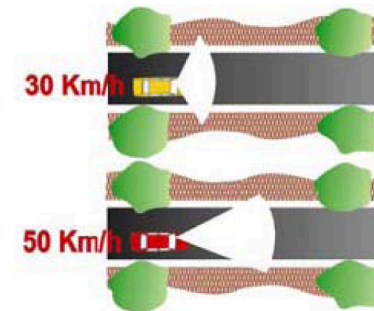
⁷ Source : OMS

⁸ PNNS : www.mangerbouger.gouv.fr

La vitesse est un facteur de risque et de gravité des accidents, notamment en raison de son impact sur le champ de vision, la distance d'arrêt et l'énergie du choc. En outre, une vitesse supérieure à 30km/h ne facilite pas la cordialité et cohabitation des usagers.

>> Le champ de vision

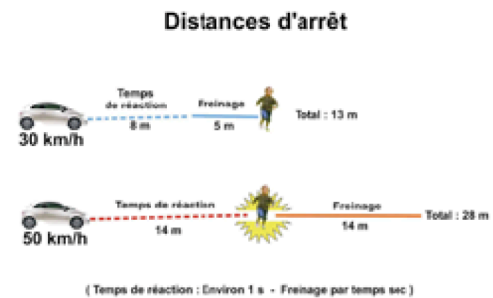
La vision périphérique s'élargit lorsque la vitesse diminue ; en modérant sa vitesse, le conducteur repère mieux et anticipe les déplacements des piétons, pour qui, voir et surtout être vus est un gage de sécurité. Dans le milieu urbain, la vision périphérique est très sollicitée. Plus on va vite, plus le champ de vision rétrécit.



Source : Données DSCR, France- Schéma CERTU

>> Les distances d'arrêt

Rouler à vitesse modérée garantit, en cas de freinage effectué en urgence, une distance d'arrêt réduite ; ainsi, le choc peut être évité ou, au pire, sa gravité diminuée. La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue d'abord pendant le temps de réaction, puis pendant le freinage (sur le schéma : par temps sec).

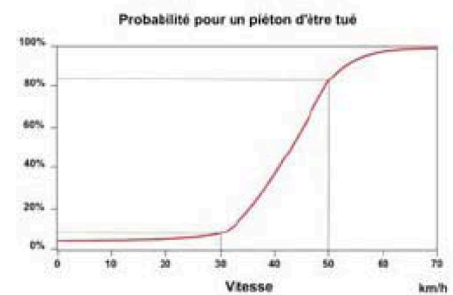


Source : Données DSCR, France- Schéma CERTU

>> La probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture

La vitesse du choc influe directement sur les risques de décès du piéton : 10 % pour un choc à 30 km/h contre 50 % pour un choc à 50 km/h. Dans le cas d'un choc à 70 km/h, les chances de survie d'un piéton sont nulles.

L'énergie du choc est proportionnelle à la masse du véhicule et au carré de la vitesse. Elle se réduit de 60 % lorsque le choc se produit à 30 km/h au lieu de 50 km/h.



Source : Waltz et al, 1983, Suède - Schéma CERTU

5. Le budget familial

>> Le transport est le 2^{ème} poste de dépense des ménages français (en moyenne 15,7% de l'ensemble des dépenses, et jusqu'à 25% pour certains ménages). Le budget transport c'est environ 5 140 euros/an dont **83% est dédié à la voiture**, après le logement (8 440 euros/an) et devant l'alimentation (4 980 euros/an)⁹.

⁹ source : INSEE 2004



La dépose en voiture des enfants contribue à enfler le budget familial pour les déplacements alors qu'il s'agit dans la majorité des cas de petits trajets.

6. Les impacts écologiques

Si les trajets vers les établissements accueillant les enfants (crèche, maternelle, accueil de loisirs, etc) sont en général de courte distance, ils n'en restent pas moins un enjeu de gains énergétiques et de réductions des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, à court et long terme.

>> A court terme, la multitude de petits trajets représente un gain non négligeable dans leur ensemble¹⁰. Par exemple, le trajet domicile-école, pour 300 élèves, représente par an en kilométrage environ 2 fois le tour de la Terre, soit plus de 6000 litres de carburant et 13 tonnes de CO2 !

>> A long terme, utiliser les modes actifs pour se déplacer avec ses enfants favorise la transmission de bonnes habitudes dès le plus jeune âge.

b) De la route à la rue à vivre

La zone de rencontre symbolise ce passage de la route à la rue à vivre. Nous dressons ici un argumentaire en faveur de ce dispositif en particulier au regard des enjeux précités, liés à la mobilité des enfants.

1. Pour des rues plus sûres

La zone de rencontre dispose de **4 atouts en faveur du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes**.

- **Le partage de la rue.** Tout le monde circule sur le même espace dans le respect des autres usagers. La zone de rencontre s'avère d'autant pratique lorsque la voie est étroite et ne dispose pas de trottoir.
- **La priorité donnée au piéton.** Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules (exception faite des tramways) y compris s'ils se déplacent à trottinette ou à rollers. La zone de rencontre protège l'utilisateur le plus vulnérable.
- **La vitesse de circulation à 20km/h** réduit le risque et la gravité des accidents, améliore la visibilité mutuelle et rend possible la cohabitation des usagers. En effet, à vitesse moindre, un automobiliste ralentit plus souvent pour laisser passer un piéton.
- **Le double-sens cyclable** est un bon avantage pour les cyclistes : il raccourcit les distances à parcourir, tout en permettant une sécurité avérée du fait d'un contact visuel réciproque entre les cyclistes et les automobilistes.

Pourquoi réduire la vitesse à 20 km/h ?

¹⁰ Les enfants et les jeunes (5-18 ans) effectuent 15 à 20 % de l'ensemble des déplacements.

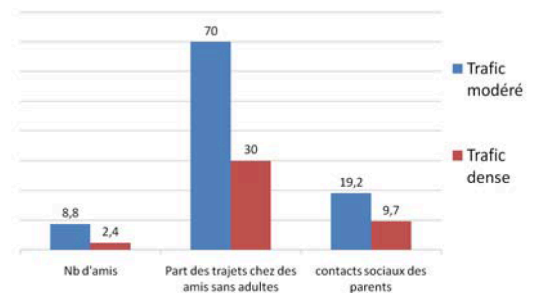


- Pour **avertir les automobilistes** qu'ils rentrent dans un **espace de vie locale**, nécessitant d'adopter une conduite courtoise
- Pour **faciliter le partage de la voirie** et de l'espace public par tous (piétons, cyclistes, automobilistes), on cède plus facilement le passage d'autant que l'on roule doucement
- Pour **favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes**, et en particulier des enfants
- Pour **améliorer le confort des piétons**, en particulier des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapés...).
-

2. Pour des rues plus conviviales

Dans la zone de rencontre, la vie locale est favorisée par rapport à la circulation.

- L'espace public est plus convivial et plus confortable pour les piétons.
- Qu'il s'agisse des parents ou des enfants, un trafic modéré favorise **les relations sociales** (cf graphique ci-contre¹¹).



3. Pour des rues plus épanouissantes

- **Des rues plus agréables à vivre, notamment pour les enfants.** La zone de rencontre offre un cadre agréable pour les quartiers résidentiels avec de nombreux enfants en leurs redonnant un espace pour apprendre et pratiquer les modes actifs en sécurité dès leur plus jeune âge (vélo, rollers, skate...).
- Les enfants qui jouent dans la rue ont un **cercle d'amis plus large et des jeux plus diversifiés**¹².
- Un trafic apaisé permet davantage de **trajet autonome par les enfants**¹³ (cf graphique).
- **Utiliser plus souvent la marche et le vélo pour les courts trajets est un facteur de bonne santé.** La pratique d'une activité physique régulière permet de réduire les risques d'obésité, de maladies physiques (risque cardio-vasculaire, cancer, etc) et mentales.

4. Pour des rues plus économes

La zone de rencontre facilite la circulation à pied et à vélo au cœur des quartiers. Elle met en place les conditions favorables pour opter pour les modes actifs.

Rapides pour les petits trajets, les déplacements à pied et à vélo sont sobres en énergie, non polluants et économes.

- La voiture représente une part importante de la **consommation d'énergie des ménages et par conséquent de leur budget !**

¹¹ Source : *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Commission Européenne, 2002

¹² Source : étude approfondie sur les enfants âgés de 5 ans à Zurich (extrait de *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Commission Européenne, 2002)

¹³ Source : *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Commission Européenne, 2002



- **Les petits trajets quotidiens peuvent représenter de nombreux km en fin d'année.** Un parent accompagnant tous les jours son enfant à pied, plutôt qu'en voiture, à la crèche ou à la maternelle (distance de 1km) réduit sa consommation annuelle de carburant d'environ 21 litres et ses émissions de CO₂ de 44 kg/an.

L'usage des modes actifs pour la dépose des enfants permet de réduire les conséquences écologiques et économiques des petits trajets réguliers. **Moins utiliser sa voiture, c'est moins de carburant consommé et donc moins d'émissions... et plus d'économies !**

>> Nos choix du mode de transport ne sont pas sans conséquence sur notre santé, notre environnement et notre budget ! Pour sensibiliser les acteurs de votre projet (habitants, direction d'écoles, élus,...), télécharger notre [dépliant d'information sur la zone de rencontre](#).

