

Pour un autre partage de l'espace public

La place des enfants et des jeunes



CREATION DE LA RUE DE L'AVENIR

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

Plusieurs cultures

Généraliste

Action pédagogique

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



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

L'enfant dans la ville

- 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 péri-urbain
 - 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 .

Les enjeux pour les enfants

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

Ce trajet de l'entre deux famille/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



Les enjeux pour les 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 dûe à une incompréhension de l'environnement
 - **Ville centre ou peri-urbain** . La mobilité dans ce cas est une dimension structurante du quotidien et les modes actifs n'ont pas été intégrés *Cf Muriel Roelants*
- Conquête de la citoyenneté

Les oubliés de la circulation

Une analyse de dessins d'enfants sur le thème des «enfants dans la circulation»

Dans son dessin, la petite Jacqueline, 5 ans et demi, a placé l'enfant tout au bord de la chaussée. Au point que la place lui manque. D'où vient que les enfants se sentent coincés, repoussés dans les caniveaux? Les réponses ne manquent pas, et Jacqueline nous en donne une.

L'enfant qu'elle a dessiné est au bord de la rue, quelques mètres après une bifurcation. Sa grosse tête, au visage expressif, est tournée vers la voiture rouge qui approche. On voit qu'il est tendu, perplexe, et cherche à comprendre. Tout lui fait pressentir que le véhicule va obliquer à gauche et arriver directement sur lui. Aussi bien, le nez pointu du radiateur est à l'évidence braqué dans sa direction. Pourtant, le conducteur ne va-t-il pas très vraisemblablement continuer tout droit sur sa lancée? L'enfant l'espère, ce que nous font comprendre les hachures brunes ajoutées au dessin pour suggérer une rue principale. Mais, pour l'instant, l'incertitude demeure. Aux blancs ménagés dans le visage de l'enfant répondent les glaces de la voiture, laissées aussi en blanc, tandis que ses traits, peints en jaune, se répètent en quelque sorte dans l'encadrement jaune des fenêtres. Celles-ci restent toutefois vides, bien qu'une silhouette humaine soit esquissée à l'arrière de la voiture. On ne voit, derrière les glaces, rien ni personne avec qui l'on puisse s'entendre. Il est évident que l'enfant debout au bord de la chaussée cherche vainement quelqu'un qui soit prêt à prendre contact avec lui et lui fasse signe. Cherchant désespérément un interlocuteur dans le maëlstrom de la circulation, où triomphe la mécanique, il n'en trouve aucun et se sent repoussé vers le bord.



Ces rues
où les enfants ont droit à nos égards.

5.304.002.0986

Espace public et mobilité
Enfants et jeunes

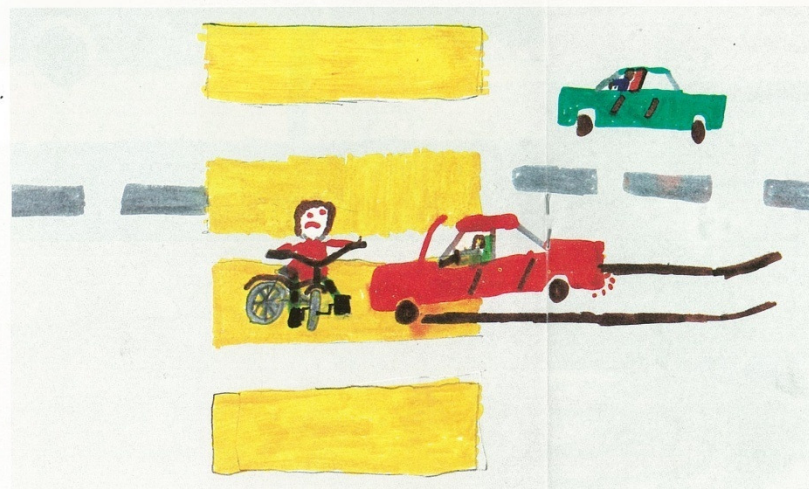
Arrêtés dans leur élan et dans leurs jeux

Dans leurs dessins, les enfants montrent inlassablement qu'il est dangereux de jouer sur la voie publique et que c'est interdit. Ainsi donc, ils ont compris une exigence cardinale de la circulation routière actuelle et respectent largement les interdictions qui en découlent. Circuler avec un tricycle, courir après une balle ou un ballon, tourner à bicyclette dans le quartier, tout cela correspond à des besoins fondamentaux de l'enfant. Il y a des jeux auxquels il ne peut se livrer dans les limites étroites d'un appartement, des jeux pour lesquels il faut sortir. Dès qu'il aborde, dans ses dessins, le thème du « jeu dans la rue », surgit l'idée de la transgression extrêmement dangereuse d'une interdiction. Il n'est que de jeter un coup d'œil dans nos rues pour s'en convaincre : pour jouer, les enfants sont depuis longtemps confinés dans les appartements ou sur des terrains de jeu clos. Mais, ce qu'ils ne peuvent dénoncer par leurs dessins, ce sont les effets de ce confinement toujours représentés : privation de mouvement, pauvreté des expériences vécues, rareté des occasions d'explorer l'environnement avec la participation de tous les sens. Tant sur le plan mental que sur le plan corporel, cela s'oppose au sain développement des enfants.



Lukas a six ans. Dans sa composition, un petit «chevalier» défend courageusement son ballon contre «l'auto-dragon fumant, crachant le feu et rugissant». On pourrait croire, à voir le «dragon rouge» furieusement planté sur ses pattes antérieures, que son adversaire a bel et bien réussi à le clouer sur place. Pourtant, aucun doute n'est permis. On sait lequel des deux aura vité les lieux après ce combat inégal. Par derrière, en effet, une autre voiture, tout à fait ordinaire celle-là, arrive menaçante sur l'enfant.

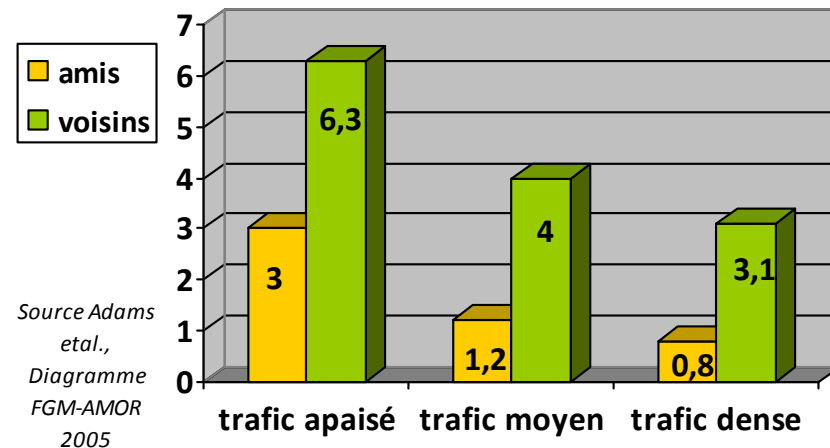
Un enfant a été victime d'un accident et gît, ensanglanté, en plein carrefour. Il pleure. Tous ceux qui peuvent le secourir, ambulanciers et policiers, sont là. Néanmoins, il est seul, étendu à côté de son vélo. Sa course s'est arrêtée là, brutalement. L'affreux accident évoqué par la petite Michèle, 5 ans, dans son dessin, doit l'avoir bouleversée elle-même. «Plus jamais ça!» s'est-elle dit, sans doute. Et d'écrire quatre fois, autour de la victime, le mot STOP en grandes lettres pour qu'il ne risque pas de passer inaperçu. «Ce que j'ai dessiné ne peut pas être vrai, pense-t-elle. Non, il ne peut pas être vrai que des enfants aient un accident dans la rue».



Les traces de freinage sont disproportionnées aux roues qui les ont laissées. Si l'automobiliste est parvenu à stopper sa voiture devant l'enfant au tricycle, c'est de justesse, et encore ne s'est-il arrêté qu'au milieu du passage aux rayures d'un jaune éclatant. Avec ces traces d'une largeur démesurée, Stefan, 8 ans, fait, pour ainsi dire, hurler la scène qu'il décrit. Peut-être sait-il, pour l'avoir vu, de quelle frayeur sont prises les mères dont les enfants jouent dehors, quand elles entendent les freins d'un véhicule déchirer l'air de leur crissement strident.

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)



Constat : des habitudes nuisibles pour la santé

- **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 santé⁹.
 - Il est conseillé aux enfants et aux jeunes (5-18 ans) de pratiquer 60 min d'activité physique par jour.

Cf Bambini

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

- **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.

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 juventute 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 (doc)

Changer de regard

Produktionsamt des Kantons Basel-Stadt
Kantons- und Stadtentwicklung

AUF AUGENHÖHE 1,20 m

Verwaltungsinterner Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung

Talbereich öffentliche und private Freizeum

«Auf Augenhöhe 1,20 m nimmt die Perspektive von Kindern ein. Der Leitfaden berücksichtigt die Wahrnehmung junger Menschen erstmals eins zu eins im Kontext von Quartier- und Stadtentwicklung. Ein Leitfaden mit vielen Tipps und konkreten Vorschlägen für eine kinderfreundliche Entwicklung.

1,20 m entspricht der durchschnittlichen Augenhöhe eines 9-jährigen Kindes. Aus dieser Perspektive verändert sich die Wahrnehmung des gewohnten Lebensraums komplett. Stolpersteine und Irritationen treten anders ins Bewusstsein als aus dem alltäglichen Blickwinkel eines Erwachsenen.

Der heutige Stadtraum wurde aus der Perspektive und den Erfahrungen von Erwachsenen entworfen. Die Wahrnehmung der Kinder und Jugendlichen findet dann kaum Berücksichtigung.

Zudem gehen frühere Spielbereiche wie Strassen, Höfe, Plätze oder Gärten immer mehr verloren. Ohne diese maulwüchsigen und spontanen Spielräume fehlen aber wichtige Erfahrungsorte. Körperliche, kognitive und emotionale Entwicklungsmöglichkeiten der Kinder werden dadurch eingeschränkt. «Auf Augenhöhe 1,20 m zeigt Fragen auf und liefert Impulse zu Konzeption, Planung, Ausführung und Betrieb von kindergerechten Orten und Situationen im Lebensraum Stadt.

Mit diesem verwaltungsinternen Leitfaden wollen wir Fachpersonen zur Auseinandersetzung mit der «Kinderspektive» anregen. Durch die neue Sichtweise werden Bedürfnisse von Kindern frühzeitig erkannt und fliessen gezielt in die Gestaltung ihres Lebensraums ein.

Willkommen auf Augenhöhe 1,20 m!

Dr. Guy Moyn
Regierungspräsident des Kantons Basel-Stadt

94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125

Changer de regard

- 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



Espace public et mobilité : quels enjeux pour les enfants et les jeunes ?

Apaiser la ville



Photo Extrait Projet Bambini – ARENE Ile de France

La **modération de la circulation**

visé 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 : réduire l'excès 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



- 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
ZAPA (Zone d'action prioritaire pour l'air)

Apaiser la ville : réduire 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

dimensions des chaussées



dispositifs ralentisseurs (chicanes, écluses,...)



conception des carrefours

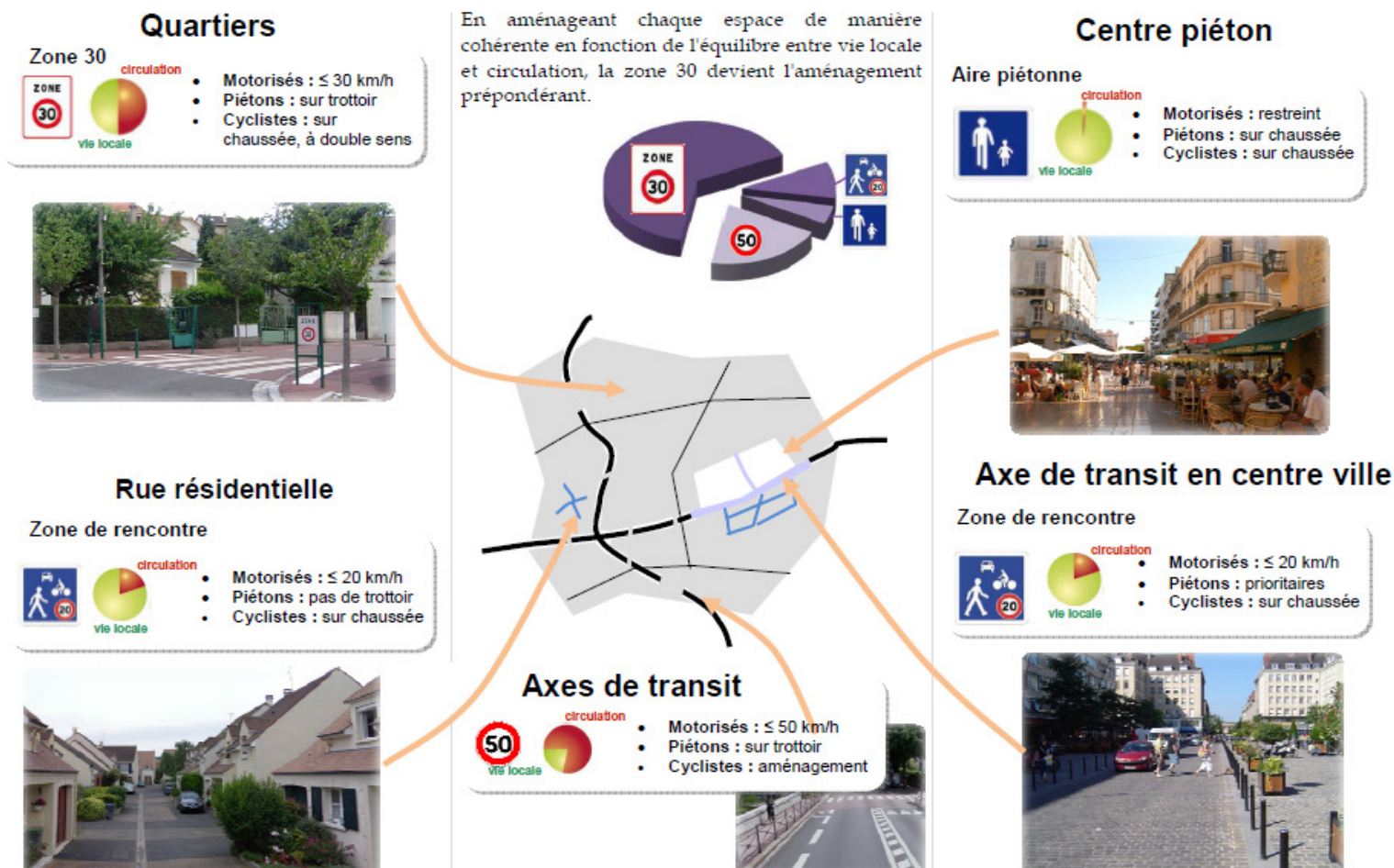


« portes » d'entrée,



une autre approche de la ville

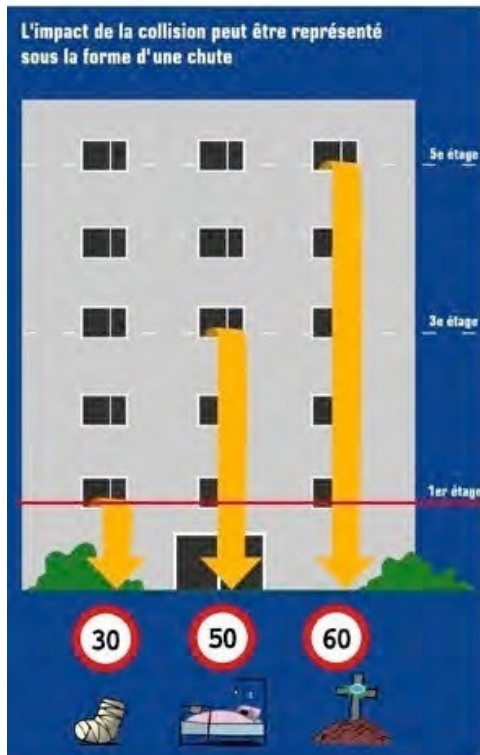
Ville 30



Patrice Nogues, 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.

Association Transports et Environnement **ATE**

RUE DE L'AVENIR

Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre

Rue de l'Avenir - Association loi de 1901

- ▶ Les oubliés de la circulation
- ▶ La perception de l'enfant
- ▶ La représentation de l'enfant
- ▶ L'accident
- ▶ Un objectif : 30km/h
- ▶ Etude de cas



PHOTO: ANNE FAURE

L'enfant et la rue

Introduction : « Les oubliés de la circulation »



PHOTO: ANTOINETTE LOURSE ET JACQUES ROBIN

Cette fiche a pour objet de décrire les spécificités des déplacements de l'enfant dans la rue. Son but est de sensibiliser les parents, les éducateurs, mais aussi les conducteurs de véhicules et les aménageurs, à ces données essentielles, pour que chacun à son niveau puisse agir/réagir avec pertinence. L'accidentologie routière touche encore trop souvent les enfants, or ce fait n'est pas une fatalité.

Cette première partie est complétée par un exemple de démarche en faveur d'une mobilité plus sûre et plus agréable aux abords de plusieurs établissements scolaires parisiens.

L'espace public a de multiples fonctions (promenade, travail, jeu, déplacement) mais dans la majorité des lieux ce sont bien les déplacements motorisés qui prennent le dessus. Cette situation entrave en particulier le développement physique et social des enfants¹ et menace leur santé². Dans la ville où les voitures occupent la majorité de l'espace public, les piétons doivent particulièrement être vigilants à leur sécurité. Cette attention nécessaire que nos sens soient habitués aux dangers de la circulation en milieu urbain. Regarder, écouter, réagir pour percevoir les dangers s'apprend. Personnes âgées, personnes à mobilité réduite et enfants sont les piétons les plus vulnérables. Alors que le code de la route vient d'adopter le principe de prudence pour qu'ils soient mieux protégés, il s'agit donc de porter une attention toute particulière à ces publics pour que cette mesure soit effectivement respectée.

La rue a été transformée en route et le code de la route s'est imposé. Aujourd'hui, le « code de la rue » propose des mesures d'apaisement de la circulation en ville et intéresse de plus en plus de citoyens désireux de retrouver des espaces publics conviviaux et sécurisés permettant aux enfants de se déplacer de façon plus autonome.

La circulation est conçue par et pour les adultes. Leur ouïe et leur regard sont sollicités par les flux motorisés et souvent ils ne prennent pas en compte avec suffisamment d'attention les « oubliés de la circulation » que sont les personnes vulnérables dont les enfants. Si, dès 3 ans, les enfants doivent apprendre à observer et s'il est important de leur expliquer le fonctionnement de la « rue » pour qu'ils conquièrent peu à peu leur autonomie dans la plus grande sécurité possible, il convient, avant tout, que les automobilistes soient sensibilisés à la sécurité des enfants dans la rue afin qu'ils changent leurs points de vue et leurs pratiques de conduite.

contact Rue de l'Avenir
34, rue de l'Eglise
75015 Paris
Tel./Fax : 01 45 57 12 20
www.ruedelavenir.com
infosrda@ruedelavenir.com

Septembre 2013

RUE DE L'AVENIR

Pour plus de bien être



Eduquer au quotidien

- Apprendre à lire la ville Apprendre à voir la ville
- Apprendre à dire la ville Apprendre à agir ensemble
- Apprendre à être écomobile