

La ville à hauteur d'enfants



© Nicolas Barriquand / Mediacités

Introduction

La ville à hauteur d'enfants a été le titre du congrès du RFVE qui s'est tenu à Lille le 13 décembre 2017 (1). Cette rencontre a été ouverte par le géographe Michel Lussault qui soulignait qu'il est urgent d'élaborer une «stratégie de rupture» pour repenser la ville du point de vue des enfants et non plus du point de vue des normes urbanistiques. Il propose de partir de la notion d'expérience spatiale, biographique, sociale et temporelle. «*Les enfants nous montrent une civilité de contact* » déclare Michel Lussault, en rupture avec l'anonymat prévalant dans les villes. Cela implique de changer son regard d'adulte sur les enfants (2).

Depuis cette date, l'expression a été reprise, en particulier à l'occasion des élections municipales de 2020, par Charlotte Brun, adjointe au Maire de Lille en charge de la ville éducatrice et de « la ville à hauteur d'enfants » ou à Rennes par la délégation de Lucile Koch, conseillère municipale à « la ville à taille d'enfants ».

Au-delà de l'appellation, cette notion a surtout désigné dans plusieurs villes une action

municipale permettant aux enfants, d'une part, d'agir et de donner leur avis sur des actions ou projets menés par leur ville mais aussi, d'autre part, de promouvoir un cadre urbain apaisé favorisant l'autonomie et une plus grande sécurité des enfants dans leurs déplacements. **C'est cet aspect de la «ville à hauteur d'enfants» qui sera développé dans cette fiche.**

Le contenu des actions menées doit beaucoup au livre de Francesco Tonucci, *La ville des enfants Pour une (r)évolution urbaine*, qui aborde le travail de la ville de Faro en Italie et décline les différents éléments constitutifs d'une ville qui reconnaît le rôle et la place des enfants.

Quatre axes peuvent être évoqués en ce qui concerne la place des enfants en ville :

- une démarche de concertation fondée sur la confiance
- un changement de regard
- une réglementation pour apaiser la ville
- une politique d'aménagement urbain en faveur de quartiers à vivre

La ville à hauteur d'enfants

1. Une démarche de concertation fondée sur la confiance

Longtemps réduite à des espaces spécifiques (aires de jeux, espaces de glisse, murs de graffiti...), emblématiques des lieux de leur assignation dans la ville, la participation des enfants et des jeunes s'est élargie à la conception ou à la modification d'espaces publics variés.

Ainsi après plus d'un an de concertation entre la ville et ses partenaires mais aussi avec la réalisation d'un séminaire enfants, la ville de Lille a adopté en 2022 son nouveau Projet Educatif Global (3) avec une forte ouverture sur la ville à hauteur d'enfants qui se traduit par l'ambition « le pouvoir d'agir des enfants ». C'est à dire considérer l'enfant comme un citoyen et l'associer à toutes les politiques publiques menées dans la ville comme l'aménagement du territoire, la participation, l'accompagnement aux projets...

Une des mesures de cette ambition a été de mettre en place, avec une coanimation de Charlotte Brun et de Clément Rivière, chercheur sociologue, un laboratoire « Ville à hauteur d'enfants ». Celui-ci a élaboré une charte après une dizaine de rencontres et une large consultation des enfants (plus de 1000 enfants) pour aboutir à une charte compréhensible par un enfant de 9 ans. Cette démarche de charte a également été celle de la ville de Strasbourg qui a élaboré un projet éducatif global (4). Montpellier (5), qui met en œuvre de nombreuses réalisations en faveur de la ville à hauteur d'enfants (rues aux écoliers, nouvelles aires de jeux, laboratoire...), est la première ville à avoir adhéré au réseau international des Villes à hauteur d'enfants de Francesco Tonucci. La municipalité de Rennes (6) a, quant à elle, mis en place une gratuité des transports publics pour les moins de 12 ans, un programme de création de rues aux écoles, une aire de jeux inclusive dans le parc du Landry avec des rochers, des

espaces arborés et des jeux éveillant tous les sens, de l'odorat au toucher, un budget participatif pour les enfants, et à la suite de plusieurs réaménagements de cours d'école, l'adoption d'un nouveau référentiel favorisant une répartition plus égalitaire de l'espace entre filles et garçons et une végétalisation de ces lieux.



Atelier participatif, Tournon-sur-Rhône
© Atelier Pop Corn



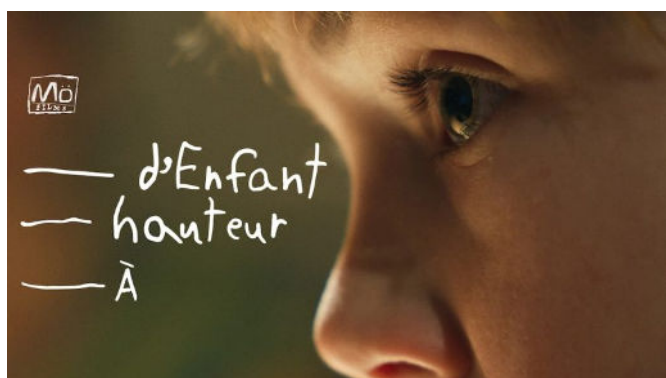
Atelier lors du Grand Débat à Hauteur d'Enfants, Nantes
© Récréations Urbaines

La ville à hauteur d'enfants

A Nantes Métropole, une enquête a été réalisée en 2023 (7) auprès des enfants de 6 à 13 ans dans le cadre du Grand Débat « La fabrique de nos villes ». Il s'agissait de leur expliquer comment se fabriquent et évoluent les villes, de se questionner sur la Ville du futur (dans laquelle ils et elles ne seront plus enfants, mais dans laquelle d'autres enfances pourront s'épanouir), se projeter sur des déplacements en toute liberté, en sécurité, en contact avec les autres et avec le vivant. L'enjeu était de faire un ou plusieurs pas de côté pour recueillir leur(s) perception(s) des villes actuelles et stimuler une vision prospective de la ville de demain.

2. Le changement de regard

« Pliez les genoux, accroupissez-vous, avancez sur le trottoir, puis tentez de traverser la rue. Vous voyez la voiture foncer sur vous, elle est terrifiante, et là, à la taille d'un enfant, vous mesurez enfin la violence ordinaire qu'elle provoque. » Thierry Paquot



Film documentaire québécois «A hauteur d'enfant»
© Mélanie Carrier et Olivier Higgins

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 personnes vulnérables, dont les enfants. Il convient donc que les automobilistes soient sensibilisés aux capacités spécifiques des

enfants pour mieux assurer leur sécurité dans la rue en changeant leurs points de vue et leurs pratiques de conduite, en particulier leur vitesse en ville. Par ailleurs, il est important d'être conscient des besoins des enfants dans un espace public qui se réduit de plus en plus et de les associer à la réflexion sur l'aménagement de la ville. Changer le regard des adultes est le préalable à une ville sûre et accueillante pour les enfants.

Comme le soulignait, à juste titre, dans les années 1980, la Ligue contre la violence routière: l'enfant « n'est pas un adulte en miniature ». Jusqu'à 10-12 ans, un enfant est pratiquement incapable de se débrouiller dans la circulation: il n'a ni le sens du danger, ni les réflexes ni les capacités sensorielles, ni les facultés de raisonnement d'un adulte.

Les enfants n'ont pas la même perception de la rue que les adultes du fait de leur taille, du développement de leur sens mais aussi de leurs préoccupations et de leurs besoins. Leur champ de vision est réduit du fait de leur petite taille, ils ont du mal à déterminer la provenance d'un son et ne sont pas conscients des distances nécessaires aux automobilistes pour stopper leur véhicule.

La connaissance de ces données, nécessaire pour tous les adultes, peut se révéler également fort utile pour ceux qui ont la responsabilité d'aménager la ville afin que les capacités et les besoins des enfants soient pris en considération à différents titres ce que soulignent les initiatives menées à Bâle et à Marseille.

Changer de regard, c'est en effet aussi considérer que les enfants interagissent avec l'environnement urbain et contribuent avec leurs compétences et leurs capacités spécifiques à façonner l'espace public et qu'il convient également de tenir compte de leurs besoins et de les associer pleinement à la réflexion sur l'aménagement de la ville.

La ville à hauteur d'enfants

3. Une réglementation pour apaiser la ville

Les deux premiers axes abordés pour promouvoir une ville à hauteur d'enfants n'auront d'effets que si, au préalable, est adoptée une politique globale comprenant des mesures pour apaiser la ville et, en particulier, ses quartiers d'habitation. Aussi les villes mentionnées ci-dessus sont-elles des municipalités actives pour généraliser le 30km/h ou la réduction du trafic automobile. Une ville à hauteur d'enfants ne peut être une ville qui admet une vitesse de 50 km/h et ne réduit pas la place de la voiture.

A cet égard, depuis 30 ans, s'est développée en Europe une politique d'apaisement de la circulation qui comprend un ensemble de mesures réglementaires et techniques. Elle a pour objectif de diminuer la vitesse des automobiles, d'organiser un meilleur partage de l'espace public favorisant les modes de déplacement non motorisés et de réduire le nombre des automobiles en ville afin, en modifiant le comportement des conducteurs, de préserver la sécurité des autres usagers de l'espace public et de favoriser l'environnement et la fonction conviviale des quartiers et de la rue. La rue, en effet, n'est pas la route et il convient de sécuriser et de reconquérir l'espace public qui est, pour les enfants, un espace vital essentiel pour leur développement personnel.

En France, en ce qui concerne la vitesse en milieu urbain, la réglementation a intégré en novembre 1990 la Zone 30 qui est un périmètre urbain dans lequel :

_la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules ;

_toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes (sauf dispositions différentes prises par le maire).

Le piéton demeure contraint au respect des règles générales du Code de la route. (8)



Cette mesure qui pouvait concerner un ou plusieurs secteurs d'une agglomération a été élargie par la loi du 18 août 2015 qui prévoit la possibilité pour les maires « de réduire, sur tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route. »

Concrètement, ce texte a permis d'accélérer le développement du mouvement des villes à 30km/h qui désormais concerne de nombreuses villes et villages et devrait être la première décision à prendre pour créer une ville à hauteur d'enfants (9).

D'autres mesures ont été mises en place pour garantir un meilleur partage de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons. Sans faire de bruit, le décret du 30 juillet 2008 a introduit une petite révolution dans nos villes. Elle repose sur trois mesures :

La ville à hauteur d'enfants

_l'édiction d'un principe général de prudence – le respect du plus faible par le plus fort – qui se traduit pour les piétons et les cyclistes par plus de sécurité et de confort;

_la création des « zones de rencontre », un concept situé entre l'aire piétonne et la zone 30, qui renvoie à une nouvelle notion de l'espace urbain destinée à favoriser la convivialité de certains lieux

_l'instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Ces premiers textes réglementaires ont été désignés comme étant le « Code de la rue dans le Code de la route » et ont été complétés par d'autres décrets afin de garantir la sécurité des personnes vulnérables et faciliter le déplacement des cyclistes. (10)



Aménagement de la rue du Molinel, Lille

© Dan R, Ville de Lille

Enfin des dispositifs peuvent être adoptés afin de réduire la circulation en ville. (11)

La réduction du nombre de véhicules motorisés peut être obtenue à l'aide de plusieurs vecteurs qui peuvent se combiner :

_une politique de stationnement reposant sur une limitation de l'offre. Des durées de stationnement et l'instauration d'une tarification sont des moyens efficaces car le stationnement est un déterminant principal pour l'usage des moyens de déplacement motorisés individuels. Elle peut aussi contribuer à redonner de l'espace

aux piétons et aux cyclistes (Rue de l'avenir, «[Stationnement et espace public](#)»);

_une régulation des flux par l'instauration de zones dont l'entrée est soumise à diverses modalités : Zone à trafic limité (ZTL) à Nantes, à Grenoble à Rennes à Paris

_un plan de circulation qui dissuade le trafic de transit sur l'ensemble de la ville (Groningen) sur le centre-ville (La Rochelle, Strasbourg, Lille), une fraction de quartiers (Barcelone et ses Supermanzanas), sur un quartier (Zone 30km/h, Zone de rencontre Metz, Besançon). C'est en effet dans le trafic de transit que se trouvent les usagers « pressés » dont la vitesse sera difficilement maîtrisable. Par ailleurs il arrive que le trop plein de trafic anéantisse l'efficacité des aménagements – par exemple zone 30 ou 20 – dans les quartiers.

4. Une politique d'aménagement urbain en faveur de quartiers à vivre

La prédominance de l'automobile dans le cadre de la fonction « circulation » de la rue doit céder la place à une rue qui, en tant que bien commun, doit être conçue, aménagée, organisée, entretenue pour mieux accueillir les usages multiples de promenade, flânerie, rencontre, repos, jeux qui concernent une population nombreuse non motorisée souvent vulnérable et/ou dont la capacité de mobilité est réduite.

Désormais de multiples mouvements informels ou associatifs, s'engagent pour lutter contre la pollution, pour agir contre des ilots de chaleur, pour une sécurité des déplacements à pied ou à vélo dans le quartier et pour se réapproprier au quotidien l'espace public, qu'il s'agisse de places requalifiées, de rues vertes, de rues aux enfants, de rues scolaires....

Parallèlement, de plus en plus de villes s'engagent dans une politique au niveau du quartier pour concrétiser une démarche

La ville à hauteur d'enfants

transversale et pluridisciplinaire dans laquelle l'apaisement de la circulation favorisant le développement de la pratique du vélo et de la marche est un des éléments d'une approche plus globale de «ménagement» d'un lieu de vie qui doit désormais tenir compte, de manière impérative, de problématiques écologiques.

Enfin, de multiples initiatives citoyennes viennent désormais revendiquer une vraie place pour les enfants dans l'espace public et prennent la forme de «rues scolaires» de «rues aux enfants», de «terrains d'aventure» de «classes dehors» et contribuent à recréer des quartiers à vivre. (12)



Rue Charles Baudelaire, Paris 12ème © Ville de Paris



Aménagement piétons/cyclistes à Toulouse
© Récréations Urbaines



Rue aux enfants, Templeuve © Templeuve en transition



»Toy box», Rotterdam



Aménagement du quai Rive droite, Lyon © Bruit du frigo

La ville à hauteur d'enfants

Références

- (1) [Réseau des villes éducatrices Rencontre du 13 décembre 2017](#)
- (2) Pour aller plus loin sur l'importance de la notion d'expérience : [conférence de Michel Lussault](#) au congrès de l'association française des villes éducatrices à Lille en 2017 « La ville à hauteur d'enfant » (à partir de 48min 49sec citant Jean Marie Schaeffer) / Également l'[intervention de Thierry Paquot](#) lors de cette conférence
- (3) [Le projet éducatif global de Lille 2022-2026](#)
- (4) [Strasbourg](#)
- (5) [Montpellier](#)
- (6) [Rennes](#)
- (7) Enquête de Nantes Métropole dans le cadre du Grand Débat [« La fabrique de nos villes »](#), 2023
- (8) CEREMA, [la zone 30](#)
- (9) [Site sur la ville 30](#) / Argumentaire Rue de l'Avenir [«Pour des villes et des villages à 30km/h»](#)
- (10) Rue de l'Avenir, [Le code de la rue et ses déclinaisons](#)
ADAV, [«La rue pour tous», guide pour un espace public apaisé](#), 2022
- (11) Argumentaire Rue de l'Avenir, [«La réduction de l'excès automobile»](#), 2023
- (12) Argumentaire Rue de l'Avenir, [«Une démarche de quartier pour apaiser la ville»](#), 2023

Autres ressources

Introduction

- _ Une rencontre à Rouen le 27 mars 2024 [« En Normandie Place aux enfants dans l'espace public ! »](#)
Rue de l'Avenir Agence Normande pour la biodiversité et le développement durable
- _ Un livret de synthèse : [Penser la ville à hauteur d'enfants](#)
- _ Clément Rivière, [«Qu'est-ce qu'une ville à hauteur d'enfants ?»](#)
- _ Francesco Tonucci *La ville des enfants pour une (r)évolution urbaine* Nouvelle édition 2019
- _ [Pour un espace public conçu pour et avec les enfants](#) Journée Rue de l'Avenir Suisse 27 septembre 2019

1. Une démarche participation fondée sur la confiance

- _ Chartes «Ville à hauteur d'enfants» : [Ville de Lille Juin 2024](#), [Ville de Strasbourg](#)
- _ Rue de l'Avenir, Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants, Fiche N° 8 [Faciliter la participation des enfants et des jeunes à l'aménagement de la ville](#)
- _ [Unicef, participation des enfants et des jeunes](#)
« En pratique, favoriser la participation des enfants et des jeunes consiste, pour les adultes, à leur donner l'information adaptée à leur âge, à les écouter, à les associer aux prises de décisions et à les consulter sur des sujets qui les concernent directement. Elle doit être voulue par les jeunes eux-mêmes et s'exercer sur des bases co-définies avec les adultes, que ce soit à la maison, à l'école, dans le quartier ou dans la commune. »

La ville à hauteur d'enfants

2. Changer de regard

_ Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants Fiche 3 [Changer de regard](#)

_ Sylvain Wagnon, avril 2024, «[Comment repenser la ville à hauteur d'enfants ?](#)»

_ [Une toise « Les yeux à 1,20m »](#)

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.

Il s'agit d'une toise pour inciter les adultes à regarder à travers deux trous à 1,20m de hauteur. Cet instrument est destiné à promouvoir un développement urbain adapté aux enfants.

_ [Le dossier des Ateliers sur Marseille](#) , Ville aux enfants ...ville pour tous, Plan M, Marseille 2018

3. Une réglementation pour apaiser la ville

_ Rue de l'Avenir, [Thématique ville 30km/h](#), [Thématique réduction de l'excès automobile](#)

Supports pédagogiques

« [Le partage de l'espace public et le code de la rue](#) » Laurence Picado – Rue de l'avenir

[Le partage de l'espace public et le code de la rue](#) [Quizz](#)

[Questionnaire Zone de rencontre](#)

[Quizz zone de rencontre](#)

[Questionnaire Zone 30](#)

4. Une politique d'aménagement urbain en faveur de quartiers à vivre

_ [Faire la taille : pour des territoires à hauteur d'enfants](#), ADEME, étude réalisée par Equal Saree, 2024

Analyse de 13 projets conçus pour favoriser la prise en compte des enfants dans les territoires via l'aménagement d'espaces publics conçus pour eux avec une évaluation de leur impact sur l'amélioration des conditions de vie de tous et toutes.

_ [Le webinaire Abords et chemins de l'école : vers l'apaisement du quartier ?](#)

7 décembre 2023, Rue de l'avenir & CEREMA

_ Rue de l'Avenir, dossier Ville apaisée quartiers à vivre, Fiche [Bien vivre dans son quartier](#), 2023

_ [L'aménagement des rues en fonction des enfants](#) par la « Global Designing Cities Initiatives » Initiative mondiale pour l'urbanisme » 2022

_ Rue de l'Avenir, [visite de terrain à Lille et à Gand](#)

_ Paris, [Programme embellir votre quartier](#)

_ Rue de l'Avenir, Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants, Fiche N°9 [Reconquérir de l'espace pour le jeu](#)

_ Voir aussi :

[Les rues scolaires](#)

[Les rues aux enfants](#)