

# Quelle place pour les enfants dans les espaces publics ?

De nombreuses études soulignent le déclin de leur présence dans la ville. Alors que cet espace de découvertes et d'autonomisation leur a été progressivement retiré, Denis Moreau, responsable de l'association la Rue de l'Avenir, plaide pour une ville apaisée, accueillante pour tous.



**Diagonal : L'enfant entretient une relation spécifique à l'espace urbain. Que nous dit-elle sur nos villes ?**

**Denis Moreau :** Dans le développement de l'enfant, le jeu est une activité quasi constante et fondamentale. Pourtant, en ville, l'espace où l'enfant peut s'exprimer librement s'est considérablement raréfié. En France, il se limite souvent à des aires de jeux normalisées (1).

Or pour l'enfant, l'adolescent qui développe son autonomie, il est important d'avoir des lieux et des moments privilégiés qui lui appartiennent, un entre-deux entre l'école et la famille pour construire son identité, sa citoyenneté dans une conquête de la ville. Aujourd'hui, cet espace de liberté, synonyme de découvertes et d'expériences, lui a été retiré.

## ■ ■ ■ Comment expliquer cette évolution ?

En Suisse, dans les années 1980, on pouvait lire sur les affiches d'une compagnie d'assurance : *"les oubliés de la circulation"*. S'appuyant sur des dessins d'enfants, elles sensibilisaient à leur sécurité sur les routes. Vu le développement considérable de la circulation routière en 40 ans, ce titre percutant reste parlant encore aujourd'hui.

Certes, la sécurité s'est nettement améliorée (2). Mais, les enfants sont bien moins présents dans l'espace public. On les accompagne souvent en voiture à l'école, surtout dans le primaire. Ils n'y vont plus aussi librement à pied ou à vélo. Aujourd'hui, la moitié des jeunes n'utilisent pas ces modes actifs. Vu l'importance actuelle de la sédentarité, ceci nuit à leur santé. L'activité physique, – normalement une heure par jour pour les enfants – a en effet un impact positif sur les fonctions cognitives, l'apprentissage et aussi sur la lutte contre le surpoids.

Créée en France en août 1988, l'association Rue de l'Avenir (3) promeut un autre partage de l'espace public. Apaiser la ville est un préalable indispensable pour que l'enfant, la personne vulnérable, retrouvent une place en sécurité dans la rue (4).

## ■ ■ ■ Sur quelles bases l'association s'est-elle fondée ?

Dans les années 1980, les accidents de la route étaient un problème majeur en France. On déplorait de l'ordre de 12 000 personnes tuées chaque année, dont des enfants. Quatre mères de familles se sont regroupées pour créer la Ligue (5) contre la violence routière.

Dans ce contexte, en novembre 1987, l'association a organisé, une opération *"rue de l'Avenir"* (6). Elle concernait une trentaine de villes. Nous avons sensibilisé à la sécurité de l'enfant, à sa place dans la rue. Des maires ont enfourché un vélo. Des parents d'élèves ont occupé des sorties d'écoles. Des voitures géantes ont



été mises dans la rue. Moins d'un an plus tard, en août 1988, la Ligue contre la violence routière créait avec différents partenaires l'association Rue de l'Avenir en France (7).

## ■ ■ ■ Aujourd'hui, comment mieux prendre en compte les besoins de l'enfant ?

Dans la conception de l'espace public, les services techniques se mettent assez rarement à la place des enfants. Même si la tendance s'inverse, notamment avec l'apparition de rues scolaires. En Suisse, la ville de Bâle a réalisé un travail remarquable (8). Face à cette méconnaissance, le bureau de l'enfance a contacté les services techniques. Pour faire avancer les perceptions, des marches exploratoires ont été organisées dans un quartier avec les enfants. Les services techniques les accompagnent, tirent avec eux des enseignements et les associent aux actions à engager dans leur quartier. Il s'agit d'aménagements de voirie, de cours d'école, de terrains de jeu, de règlements de copropriété... Associer les enfants à la conception de l'aménagement urbain, cette expérience compte parmi les plus avancées.

On change de regard, on se met à hauteur d'enfant. C'est-à-dire à 1,20 m. Effectivement, vous comprenez alors la perception de l'enfant, la taille de la voiture énorme, tous les problèmes auxquels il est confronté. Dans l'espace public, il y a un "excès automobile". Les autres usagers doivent aussi pouvoir bénéficier de ce bien commun et y retrouver leur place. Grâce à son nouvel outil, la ville de Bâle travaille désormais l'espace public en intégrant les besoins de l'enfant. L'implication de Rue de l'Avenir dans la dynamique des "Rues aux enfants rues pour tous", des "Rues scolaires", ou encore son site web avec ses fiches et ses outils (9) visent aussi à faciliter cette prise de conscience. Il convient, de manière urgente, de modifier une telle situation d'exclusion.

Pour concevoir l'espace public, il faut se mettre à la place de l'enfant, à la place de la personne âgée ou en situation de handicap. Car, au final, la rue doit être accueillante pour tous ! ■

Propos recueillis par Nathalie GARAT

1) En France, les aires de jeu sont normalisées pour des raisons de sécurité. Le plus souvent fermées avec des toboggans, elles se ressemblent toutes. Cette approche diffère de villes d'Europe du Nord (notamment en Belgique, aux Pays-Bas ou en Allemagne). À Berlin, par exemple, elles sont beaucoup plus stimulantes et créatives.

2) Entre 2005 et 2020, les décès de piétons de moins de 18 ans se réduisent de plus de moitié, passant en France de 49 à 20. De même pour les jeunes cyclistes, passant de 24 à 8. La sécurité routière s'est améliorée grâce notamment aux actions sur la vitesse, l'éducation routière mais le développement de l'accompagnement en voiture et l'attitude plus protectrice vis-à-vis des enfants ont sans doute aussi joué un rôle.

3) Une association "Rue de l'Avenir" existe aussi en Suisse depuis 1982. En France, elle a notamment travaillé sur le "code de la rue" renversant le principe de la primauté automobile, elle a porté l'idée d'une évolution vers un partage de l'espace public.

4) Cet apaisement de la ville passe par une réduction du nombre de véhicules motorisés et de leurs vitesses.

5) La Ligue contre la violence routière assure un rôle de sensibilisation auprès des victimes d'accidents et de leurs familles, notamment au travers d'un soutien moral et judiciaire.

6) En novembre 1987, une opération "Rue de l'Avenir" s'est appuyée à la fois sur la Ligue contre la violence routière, la Prévention routière, SOS environnement, des associations de cyclistes, de cyclotourisme et de piétons, et sur le secteur de l'éducation, avec la ligue de l'enseignement, les Francas, la FNEPE et des fédérations de parents d'élèves.

7) Fondateur de l'association "Rue de l'Avenir", en France, alors qu'il était secrétaire général de la Ligue contre la violence routière, Denis Moreau en a assuré la présidence d'août 1988 à 1992.

8) Traduit en français, le dossier de la ville de Bâle sur la démarche est disponible sur le site internet de l'association "Rue de l'Avenir". (cf <https://www.ruedelavenir.com/actualites/toise-bale-les-yeux-a-hauteur-denfant-120m/>)

9) Sur la place des enfants en ville, le lien vers les fiches de "Rue de l'Avenir" : <https://www.ruedelavenir.com/actualites/dossier-pour-une-ville-sure-et-accueillante-pour-les-enfants/>

Sur la Rue aux enfants rues pour tous :

[Rues aux enfants, rues pour tous !](#)

Sur la rue scolaire : [Les rues scolaires, on a tous un rôle à jouer - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)