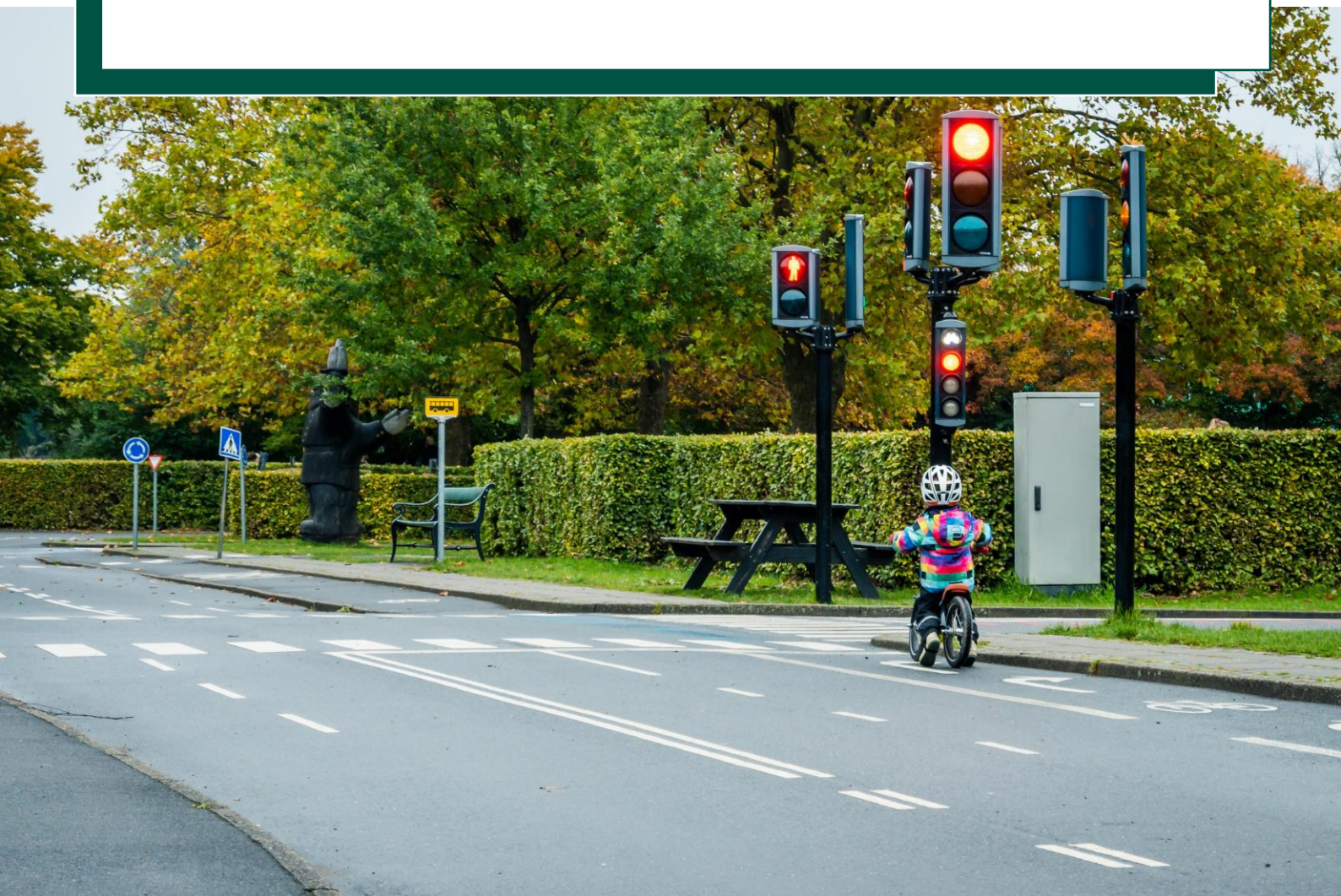


urbanistik

par JCDecaux

**LA VILLE À HAUTEUR D'ENFANT :
NOUVEL ÉTALON DE LA FABRIQUE DE LA VILLE**



LES ENFANTS EN MILIEU URBAIN

Selon la Convention internationale des droits de l'enfant (CIDE), les enfants sont définis comme des personnes âgées de moins de 18 ans. Cette part de la population a vocation à croître au cours des prochaines années : en 2030, 60% de la population urbaine aura moins de 18 ans. Cette croissance s'explique par l'augmentation générale de la population urbaine, qui va doubler d'ici 2050, notamment dans les pays à faibles et moyens revenus, qui représentent 92% de cette augmentation.

Malgré une représentation importante des enfants dans la population urbaine, on constate **une diminution de leur présence dans l'espace public**. Cette diminution peut se constater majoritairement en Europe et en Amérique du Nord, qui concentrent la grande majorité des études et donc de données à ce sujet.

Au Royaume-Uni, les enfants n'ont jamais passé aussi peu de temps à jouer dehors. En 2016, 75% d'entre eux y passaient moins d'une heure par jour, selon une étude rapportée par The Guardian qui soulignait à cette occasion que même un prisonnier au Royaume-Uni passait plus de temps dehors.

En France, en 1960, les enfants passaient en moyenne 3 à 4 heures par jour en dehors de leur domicile, contre seulement 47 minutes en 2021, dont 29 minutes de manière autonome.

Malgré une **représentation importante des enfants dans la population urbaine**, on constate une **diminution de leur présence dans l'espace public**.

Cette note apporte des éclairages sur les raisons qui engendrent l'exclusion de l'enfant de l'espace public en ville.

Elle présente par ailleurs des pistes de réflexion pour les acteurs de la fabrique de la ville, afin de rendre l'espace public plus sûr, plus accessible et plus attractif pour les enfants.

Nb : cette note s'appuie sur la présentation de grandes tendances et variables structurelles communes mais n'entre pas dans le détail des spécificités propres à chaque pays.

Les enfants en quelques données clés

Parmi les **4 milliards de personnes** vivant aujourd'hui **dans des zones urbaines, près d'un tiers sont des enfants.**

Source – UNICEF

En 2030, **60% de la population urbaine aura moins de 18 ans.**

Source – World Economic Forum, 2021

Au Royaume-Uni, **75% des enfants passent moins d'une heure par jour, à jouer dehors.**

Source – The Guardian, 2016

D'ici 2050, près de 70% des enfants du monde vivront dans des zones urbaines.

Source – UNICEF



L'IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU MILIEU URBAIN

Les interactions entre l'enfant et son milieu urbain constituent un levier essentiel dans sa construction, dans sa compréhension de la société dans laquelle il évolue et dans la perception du monde qui l'entoure.

C'est l'idée que développe notamment l'agence bordelaise d'urbanisme A'urba dans son rapport « Les enfants dans l'espace public ». Elle y réaffirme, en effet, que l'enfant doit se confronter à des lieux extérieurs à son environnement proche au quotidien et de manière autonome, pour pouvoir l'appréhender et s'y repérer. L'importance de **ce lien crucial à l'espace public** dans la vie quotidienne des enfants a été particulièrement soulignée lors de la pandémie de la COVID 19, à l'occasion, notamment, de la fermeture de nombreux espaces destinés aux enfants, telles que les aires de jeux et les jardins.

L'espace public représente pour beaucoup d'enfants le seul espace de « refuge », leur permettant de jouer et de se développer, notamment lorsque les logements ne disposent pas d'un espace extérieur (privé ou collectif).

UNE PRISE DE CONSCIENCE CROISSANTE

Certains pays, comme la Finlande, l'Allemagne, la Norvège, la Suède, ont néanmoins su développer des zones urbaines permettant aux enfants de s'y déplacer en autonomie et en sécurité dès le plus jeune âge. En Finlande, la majorité des enfants de 7 ans peuvent se déplacer seuls ou à vélo dans l'espace public.

En adaptant l'urbanisme aux enfants, cela leur donne un meilleur accès à l'espace public et à ses différents usages. De plus, cela permet la création de villes qui fonctionnent mieux pour tout le monde. De nombreux experts insistent sur l'importance de développer des villes qui répondent aux besoins des enfants. Selon eux, **concevoir une ville pour les usagers les plus vulnérables permet de garantir une ville plus inclusive et accessible au reste de la population.**

“ Si nous pouvons construire une ville prospère pour les enfants, nous aurons une ville prospère pour tous les citoyens. ”

Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogotá, Colombie



Des enfants jouant aux échecs dans la rue, Cuba © Adam Jones
adamjones.freesevers.com

DES INÉGALITÉS DE CONDITIONS DE VIE EN VILLE

Les enfants ne sont pas tous égaux dans l'accès à un espace public répondant à leurs besoins.

En 2020, il était estimé qu'un citoyen sur quatre dans le monde vivait dans un bidonville.

Cela représenterait plus de 300 millions d'enfants. Les conditions de vie de ces populations défavorisées peuvent constituer une violation du droit des enfants.

En effet, ils n'ont pas accès aux mêmes services (transports, soins, éducation) et généralement aucun espace public ne leur est dédié.

Pour rappel, selon l'UNICEF, les droits des enfants sont regroupés en trois catégories : **les droits à la survie et au développement**, qui donnent aux enfants l'accès aux ressources sanitaires et éducatives nécessaires à leur survie et à leur plein développement ; **les droits de protection**, qui garantissent une protection contre toutes les formes d'abus, de négligence, d'exploitation et de cruauté et **les droits de participation**, qui donnent droit à la liberté d'expression et à la participation à la prise de décision.

L'aménagement de l'espace public joue donc un rôle important dans le développement de l'enfant et dans sa construction au sein de la société.

Il apparaît essentiel que les enfants puissent **évoluer** dans la ville **en sécurité** et **s'approprier les espaces communs** ou des espaces qui lui seraient dédiés.

POURQUOI LES ENFANTS SONT-ILS SOUVENT EXCLUS DE L'ESPACE PUBLIC ?

Afin de comprendre pourquoi les enfants sont exclus de l'espace public, il est nécessaire de s'intéresser à **leurs attentes** relatives à cet environnement urbain. Selon le rapport de l'UN Habitat « Cities of youth », **elles correspondent à celles de l'ensemble des usagers** : « des rues sûres et propres, l'accès à des espaces verts, de l'air pur, des activités, la possibilité de se déplacer, la liberté de voir leurs amis, et un endroit où ils peuvent se sentir chez eux ». Ils mettent néanmoins en avant des particularités, qui ne sont toujours pas assez prises en compte par la ville.

UN ESPACE PUBLIC HOSTILE QUI N'INTÈGRE PAS LA VULNÉRABILITÉ PROPRE AUX ENFANTS

Les enfants sont des usagers particulièrement vulnérables sur l'espace public. Physiquement plus fragiles, ils sont aussi considérés comme moins responsables par rapport aux autres usagers. Ces spécificités les exposent plus particulièrement aux différents risques inhérents à l'espace public (pollution, accident, violence).

Le **trafic automobile** est la **principale source de pollution atmosphérique urbaine**. En France, ce dernier représentait 63% des émissions d'oxyde d'azote en ville, selon le rapport de l'UNICEF de 2019 : « Pour chaque enfant, un air pur ». Or, les enfants sont **particulièrement sensibles à cette pollution atmosphérique**. L'immatunité de leur organisme et la fréquence à laquelle ils respirent, les exposent à un grand nombre de pathologies directement liées à la pollution de l'air (asthme, allergies, eczéma, syndromes dépressifs, diabète, obésité...). Vivre près d'axes routiers à forte densité causerait 15% à 30% de nouveaux cas d'asthme chez les enfants.

La végétalisation en ville étant limitée (60% des habitants des villes européennes n'ont pas assez accès à des espaces de végétalisation), les enfants ne peuvent pas bénéficier de l'amélioration de la qualité de l'air qu'elle entraîne.



Trafic automobile en heure de pointe à Bangkok, Thaïlande. © Christian Haugen

En outre, **le trafic automobile est la principale cause de mortalité** pour les enfants de plus de 5 ans, en combinant la pollution atmosphérique qu'il entraîne et les accidents de la route. Chaque année, plus de 10 millions d'enfants sont blessés lors d'accidents de circulation. Les rues sont majoritairement pensées pour **répondre aux besoins des adultes** et ne prennent pas en considération ceux des enfants en matière de mobilité pouvant garantir leur sécurité.

UN ESPACE PUBLIC INADAPTÉ POUR LES ENFANTS

L'**essor de la voiture personnelle** au 20^{ème} siècle a conduit les aménageurs à construire la ville autour de ce moyen de transport. Cela a conditionné la largeur des chaussées, l'espace octroyé aux places de stationnement et donc l'espace accordé aux autres usagers de la ville. À **Paris**, en 2016, **50% de l'espace public est ainsi dévolu à l'automobile**. L'accès du piéton à l'espace public est d'autant plus limité, qu'il rencontre de nombreux obstacles sur son parcours : trottoirs étroits, barrières, plots, zones de travaux, encombrants, foule, etc.

Les enfants qui vivent dans un pays à faibles revenus ont 8 fois plus de risques d'être victimes d'un accident de la route que les enfants qui vivent dans un pays à revenus élevés.

En France, 2 500 enfants ou adolescents piétons sont victimes d'accidents de la circulation chaque année. Cette accidentalité élevée crée **un sentiment d'insécurité important** chez les parents, qui sont plus réticents à laisser leurs enfants se déplacer seuls ou jouer dans l'espace public.

Selon la Banque Mondiale, **les enfants** constituent **la catégorie de population la plus exposée à la violence urbaine**.

La violence urbaine est particulièrement présente dans les quartiers les plus défavorisés et ceux dans lesquels les inégalités sont les plus significatives. L'importance de cette violence en ville impacte considérablement la perception par les parents du danger lié à l'espace public.

Selon Clément Rivière, maître de conférences en sociologie à l'université de Lille, spécialisé en sociologie urbaine sur les questions autour de la place de l'enfant dans la ville, cela apparaît comme l'une des principales explications de ce qu'il qualifie comme « la disparition des enfants de l'espace public ». Pour les parents, la ville peut être synonyme de danger pour leurs enfants, qui limitent en conséquence leurs sorties en autonomie. Il se crée alors un cercle vicieux : moins il y a d'enfants dans l'espace public, moins les parents sont enclins à les laisser sortir et évoluer seuls.

Pour l'agence d'urbanisme A-urba, cela peut aussi entraîner une surutilisation de la voiture, considérée comme une bulle de protection, pour les déplacements du quotidien.

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

Source – Rue de l'Avenir, 2022

De plus, les aménageurs de la ville ont rarement pris en compte les particularités physiques des enfants dans la construction de la ville.

“ Il est nécessaire de **ne plus construire des villes pour des usagers de 30 ans en bonne santé, mais de commencer à intégrer l'ensemble des usagers « fragiles » dans la fabrique de la ville.** ”

Gil (Guillermo) Peñalosa, urbaniste, spécialiste et défenseur de la ville pour tous

Les espaces publics ont été pensés en espaces pour les adultes et où les enfants ne sont tolérés que sous certaines conditions, comme la présence d'un accompagnateur adulte, par exemple.

Outre les obstacles que rencontre tout piéton évoqués plus haut, les enfants font face à de nombreux obstacles visuels, à une signalétique inadaptée et à des mobiliers urbains trop hauts, freinant leurs déplacements en autonomie et en toute sécurité. On peut par ailleurs déplorer le **peu d'études** sur la perception de l'espace public par les enfants, illustrant l'**impensé** que ce sujet constitue.

Cette perte de mobilité a pourtant des effets négatifs majeurs à la fois sur leur bien-être, leur santé et leur développement personnel. Cela impacte en particulier leur condition physique (80% des adolescents dans le monde ont une activité physique insuffisante) et constitue un frein cognitif dans le développement de compétences sociales et de leur créativité.

UN ESPACE PUBLIC QUI NE PERMET PAS L'ACCÈS À DES ESPACES DE JEUX ADAPTÉS

Le jeu est essentiel pour le développement des enfants. « Le propre de l'enfant est de jouer », rappelle le philosophe Thierry Paquot, auteur du livre *Pays de l'enfance* (2022). Il permet de développer de nombreuses compétences physiques, sociales, émotionnelles, cognitives et créatives. La rue ne représente pas un espace assez sécurisé pour permettre à tous les enfants de jouer librement.

Des espaces spécifiques dédiés aux jeux ont été mis en place sur l'espace public (parcs, aires de jeux, etc.) mais ceux-ci ne répondent pas entièrement aux besoins des enfants. L'enquête IPSOS menée en 2020 auprès d'enfants et adolescents âgés de 8 à 16 ans a posé la question : « **Que faudrait-il améliorer en priorité dans ta ville ou dans ton village ?** ».

« **L'amélioration des espaces de jeux** » fait partie des priorités pour **51% des répondants** (et pour 66% des 8-10 ans).

Pour le cabinet A-urba, il est fondamental de retravailler la mise à disposition de tels espaces.

Aujourd'hui, ces aires de jeux prennent une forme trop standardisée avec des matériaux de construction potentiellement nocifs pour les enfants (plastique qui peut être toxique si ingéré), sont trop hyperspécialisées (aire pour 3-6 ans, aire pour 8-10 ans, etc.) et sont souvent mal localisées au sein de la ville (au sein d'une place délaissée ou trop bruyante).



Exemple d'une aire de jeux urbaine développée par Studio Carve, Potgieterstraat Amsterdam, Pays-Bas © Carve

REPENSER LA VILLE À HAUTEUR D'ENFANT

Face à ces enjeux, les experts des questions relatives aux enfants appellent à les réintégrer **au premier plan et de manière systématique** dans la planification et la conception des villes, au bénéfice de leur développement mental et physique, ainsi que de leur santé.

Pour Francesco Tonucci, chercheur italien en psychologie et penseur de la ville des enfants, « **le concepteur de la ville nouvelle sera le professionnel qui aura appris à échanger avec les enfants, à les écouter, les comprendre, travailler et créer avec eux** ». Commencer par prendre en compte les besoins des enfants dans la ville permet, selon lui, de conduire naturellement à une prise en compte des besoins des autres usagers, pour lesquels l'espace public n'est pas adapté non plus (les personnes âgées, les femmes, les personnes à besoins spécifiques, les plus démunis...).

Construire une ville à hauteur d'enfant implique également d'intégrer leurs besoins **dès l'amont**, en allant **jusqu'à les associer aux circuits décisionnels d'aménagement urbain**.

Des démarches apparaissent dans ce sens : des guides permettent de prendre en compte les enjeux de la ville à hauteur d'enfant, comme le guide « *Les yeux à 1m20* » développé par le canton de Bâle-Ville en Suisse.

La démarche Urban 95 développée par la fondation Bernard van Leer, une fondation privée se focalisant sur le développement et le partage de connaissances autour du développement de la petite enfance, recense les actions inspirantes au sein d'un blog et d'un kit. Ces deux exemples listent des principes pour que la ville soit adaptée aux enfants, de 6 à 9 ans pour le « *Guide les yeux à 1m20* » et dès 3 ans pour Urban95.

L'un des principaux enseignements tirés de ces démarches, est que les besoins des enfants doivent être pris en compte à tous les niveaux, non seulement dans le cadre de la planification et de l'élaboration des projets, mais aussi au niveau de l'exécution, de la gestion, de l'entretien et du contrôle de l'espace urbain.

En France, on note une prise de conscience des villes à ce sujet, notamment avec l'émergence de conseillers et de délégués à la ville à hauteur d'enfant (à Lille, Lyon, Rennes, Grenoble, etc.), la mise en place de budgets participatifs pour les enfants (comme ceux des villes de Rennes et de Lille) et de la diffusion de labels comme : « Ville amie des enfants » mis en place par l'UNICEF ou de réseaux comme « Ville des enfants », porté par le chercheur Franseco Tonocci (en 2023, Montpellier est la première ville française à l'intégrer).

Afin d'accompagner les enfants dans leur réappropriation de l'espace public, **les acteurs de l'aménagement urbain peuvent œuvrer à l'amélioration de 3 aspects de la ville :**

- sa sécurité
- son accessibilité
- son attractivité

RENDRE L'ESPACE PUBLIC PLUS SÉCURISÉ ET PLUS SAIN POUR LES ENFANTS (1/2)

Comme nous l'avons vu, la place de la voiture dans la ville est le premier frein pour rendre l'espace public sécurisé et sain.



Centre-ville piéton d'Oslo, Norvège © Doughtone

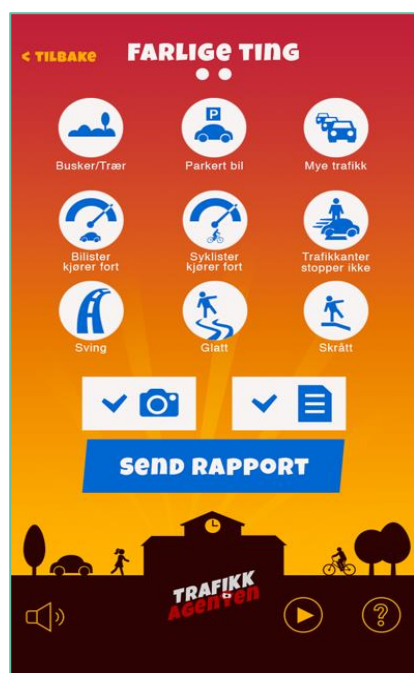
Réduire la place des voitures et favoriser les zones piétonnes

Plusieurs villes commencent à déployer des mesures permettant de réduire la place des voitures.

La première consiste à **réduire la vitesse de circulation des véhicules à 30km/h**.

En plus de réduire les risques d'accidents de la route, cette vitesse limitée réduit l'intérêt de l'utilisation de la voiture comparativement à certains modes de transports doux (vélos, marche, transports en commun).

Certaines villes vont même plus loin, comme la ville d'Oslo en Norvège, élue capitale verte de l'Europe en 2019. La municipalité a, en effet, choisi de contraindre l'utilisation de la voiture dans la ville en supprimant 700 places de parking dans le centre-ville et en créant des zones piétonnes, interdites à tous les véhicules.



Application mobile Trafikkagenten, Norvège
© Trafikkagenten

Développer des réseaux cyclables

Restreindre voire empêcher l'usage de la voiture doit s'accompagner de mesures alternatives pour ne pas nuire à la mobilité des enfants.

Le développement de réseaux cyclables, des transports en commun, ainsi que l'optimisation des infrastructures urbaines pour piétons, permettent de faciliter et de sécuriser l'accès à d'autres moyens de déplacement.

Toujours à Oslo, en collaboration avec le centre norvégien de recherche sur les transports, la municipalité a développé une application mobile « Trafikkagenten ». Cette dernière permet aux enfants de donner leurs avis, de façon ludique, sur les aménagements du territoire à réaliser, pour sécuriser les déplacements à pied, à vélo ou en transport.

L'objectif est de recueillir des données sur les déplacements, afin de faire remonter les anomalies ou au contraire, les points d'amélioration souhaités et *in fine*, d'augmenter la sécurité du trafic.

Favoriser l'usage de modes de déplacement doux

Pour aller plus loin, certaines collectivités mettent en place des micro-incitations, pour réduire l'utilisation de la voiture et favoriser l'usage de modes de déplacement doux par les enfants, en leur offrant, par exemple, l'accès gratuit aux transports en commun.

C'est le cas de la ville de Londres, qui permet aux enfants de moins de 11 ans, de se déplacer gratuitement dans les bus et dans les trams. Afin de réduire la place de la voiture dans la ville, la municipalité de Fortaleza au Brésil a déployé dans 5 stations de la ville, 50 vélos taille enfants en libre-service avec des roues d'entraînement rétractables. L'initiative lancée en juillet 2017 a été pérennisée et le service compte aujourd'hui 11 stations dans la ville, comptabilisant plus de 34 000 trajets depuis le lancement.

La ville de Pontevedra, en Espagne, a, quant à elle, adapté son espace public pour mieux intégrer les enfants dans l'espace urbain. Elle a modifié la chaussée, pour faciliter la marche à pied des enfants, rendu piétonne 70 % de la ville et construit 8 000 places de parking gratuites, en périphérie du centre historique. Cet ensemble d'aménagements a permis de réduire de 90% le trafic automobile et de 65% la pollution atmosphérique.



Flotte de vélos taille enfants en libre-service à Fortaleza, Brésil © Unimed Fortaleza



Corridor de végétation, Medellín, Colombie. © camaralucida1 – stock.adobe.com

QUELLES SOLUTIONS À ENVISAGER PAR LES AMÉNAGEURS URBAINS ?

Les aménageurs urbains ont donc tout intérêt à développer des stratégies consistant à combiner des actions de réduction de la place de la voiture, de développement des modes de déplacements actifs et de politique volontariste de végétalisation de l'espace public.

Mettre en place des espaces verts sur l'espace public

Pour rendre la ville plus saine et plus sécurisée, la mise en place d'espaces verts sur l'espace public constitue un complément nécessaire aux bénéfices multiples. La ville de Medellín en Colombie a créé 30 corridors de végétation interconnectés. Une étude a estimé qu'un seul de ces corridors pourra absorber 160 tonnes de CO₂ par an sur les premières années de développement de la végétalisation (soit l'équivalent des émissions moyennes annuelles de 160 Colombiens ou de 160 allers-retours Paris New-York en avion). De plus, autour des espaces verts, les violences urbaines et les accidents de trafic tendent à diminuer.

Certaines initiatives ont été expérimentées à Paris ces dernières années autour des écoles, pour rendre l'espace public moins pollué et plus agréable. Expérimenté à la sortie du confinement, le concept de la "rue aux écoles" implique l'aménagement de l'espace uniquement autour des mobilités actives dans les rues autour des établissements scolaires.

Ces aménagements permettent de lutter efficacement contre la pollution de l'air, en supprimant la voiture et en végétalisant ces rues. À Paris, ce sont 180 rues qui sont concernées par ces aménagements.

Repenser la ville en quartiers de taille réduite

Afin que les enfants et leurs accompagnants puissent facilement se déplacer, il est important de **prendre en compte leur capacité limitée de mobilité**. Les nouvelles approches centrées autour des enfants recommandent de **repenser la ville en quartiers de taille réduite**, pour favoriser le déplacement via les mobilités douces et pour permettre aux enfants d'explorer les espaces proches de chez eux et d'accéder facilement aux services dont ils ont besoin, ainsi qu'aux zones d'échanges et de jeu. Ce concept se rapproche de celui de ville du quart d'heure, développé par Carlos Moreno, un modèle de ville où l'ensemble des services essentiels se trouvent à une distance de quinze minutes à pied ou via des mobilités douces. Ce concept est mis en exergue par le guide Urban 95 parmi ses grandes recommandations.

La ville de Tirana en Albanie l'a mis en place, pour redonner accès à la ville aux enfants, en réduisant le trafic routier et en favorisant l'utilisation du vélo. Pour aller plus loin, sur le sujet de la ville du quart d'heure réintégrant les enfants, la Fondation Bernard Van Leer a développé un guide de bonnes pratiques, pour aider les villes à le déployer sur leurs territoires.

Dans l'esprit de la ville du quart d'heure, la ville de Paris a expérimenté l'ouverture de cours d'écoles revégétalisées le samedi pour les habitants du quartier. L'ouverture de ces « cours oasis » permet de rendre plus accessibles les espaces publics sécurisés, sains et attractifs, afin d'améliorer le bien-être des enfants.

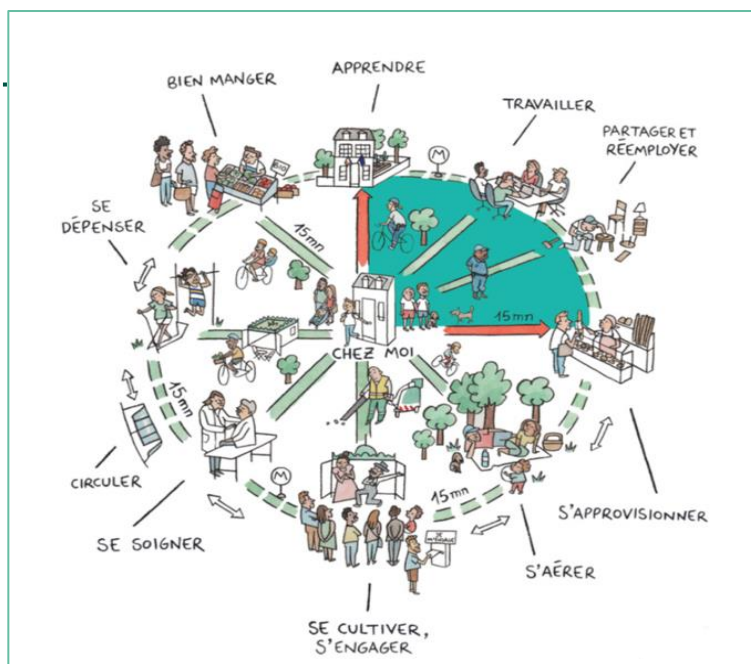
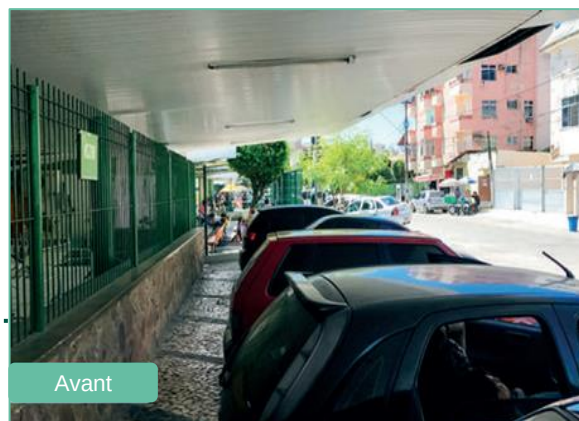


Schéma du concept de la ville du quart d'heure de Carlos Moreno
© Micaël Dessin / Paris en Commun



Avant/Après de la rue de hospital de Fortaleza, Brésil
© Global Designing Cities Initiative

Proposer un cheminement continu pour les piétons

Au-delà et avant même son adaptation aux mobilités douces, **l'espace public doit être clair, lisible et proposer un cheminement continu pour les piétons** intégrant les besoins spécifiques des enfants afin qu'ils puissent mieux s'y repérer. Par ailleurs, un enfant est souvent accompagné dans la rue (en tant que piéton, dans une poussette, etc.). Il a besoin de plus de place. Il faut donc élargir le trottoir et limiter les obstacles sur ces parcours.

De nombreux exemples montrent la réappropriation d'espaces initialement dédiés aux voitures, pour augmenter la place dédiée aux piétons.

C'est le cas de la ville de Fortaleza au Brésil qui a presque doublé la taille des trottoirs autour de l'hôpital pour enfant Albert Sabin. Cela a permis de réduire de 50% à 0% la part d'enfants marchant sur la route et d'augmenter le sentiment de sécurité de la traversée de la rue de 2% à 88%.

RENDRE L'ESPACE PUBLIC PLUS ACCESSIBLE AUX ENFANTS (2/2)

Dans ce contexte, **le mobilier urbain** joue un rôle parfois ambivalent, présenté à la fois comme un obstacle encombrant le trottoir mais aussi comme une solution : les rampes pour piétons et les plates-formes surélevées, les sièges, les éléments de jeu, les arrêts de transport en commun, les poubelles, viennent en effet utilement compléter les aménagements paysagers, les passages piétons ou encore les infrastructures cyclables.

Le mobilier et les équipements urbains doivent aussi **permettre aux enfants d'évoluer plus longtemps dans l'espace public** : éclairage public, toilettes publiques, fontaines à eau, bornes wifi et de recharge doivent mailler le territoire.

Il faut néanmoins prendre en compte, dès la conception, la taille des enfants, ainsi que la perception et l'usage futur du mobilier en question.

L'équipe de Design Street Cities Initiative, un collectif de designers et d'urbanistes, a créé le guide « *Designing street for kids* » et donne des conseils en ce sens, en proposant par exemple l'installation de sièges à 50 cm de hauteur, pour faciliter leur utilisation par les enfants. Ce guide se base sur leur précédent travail « *Design Street Cities Guide* », développé à partir des regards d'experts issus de plus de 42 pays, proposant de redéfinir le rôle des rues dans la ville en tant qu'espaces multimodaux, prioritairement destinés aux piétons, aux cyclistes et aux autres usagers des modes de transports actifs.



Panneau de signalisation Legible London, Londres, Angleterre © Maynard

Promouvoir une signalisation inclusive

Il existe à ce jour trop peu de signalétique adaptée spécifiquement aux enfants sur l'espace public, qui leur permettrait de mieux se repérer et de s'orienter. Certains exemples de signalisation inclusive, comme Legible London, s'adaptent tout de même à la taille des enfants et mettent en avant des symboles reconnaissables pour une meilleure lecture de l'information.

CONSTRUIRE UN ESPACE PUBLIC ATTRACTIF POUR LES ENFANTS (1/3)

Avec un espace urbain plus sain, plus sécurisé et plus adapté aux enfants, il convient désormais que les acteurs de la fabrique de la ville le rendent plus attractif aux yeux des enfants **en améliorant l'expérience de jeu et en rendant la culture plus accessible**.

Le jeu est une impulsion d'apprentissage instinctive, volontaire et spontanée de l'être humain, ainsi qu'un droit humain fondamental, inscrit dans l'article 31 de la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant, qui rappelle que « les enfants ont le droit aux loisirs, de se livrer à des jeux et des activités récréatives adaptés à leur âge ».

L'espace public constitue un lieu de développement pour les enfants. Ses concepteurs endossent dès lors un rôle particulièrement important dans la construction **d'une ville devant permettre de mieux jouer et plus souvent**.



Le parc naturel de Speeldernis à Amsterdam, © Pays-Bas De Havenloods

Favoriser la créativité et le jeu libre

Aujourd'hui, une nouvelle génération de lieux se dessine, en faveur de **la créativité et du jeu libre**. L'idée est de ne pas enfermer l'enfant dans ses pratiques, avec des jeux comme des toboggans ou des balançoires, mais de lui donner **un territoire à explorer avec des matériaux et des décors naturels**.

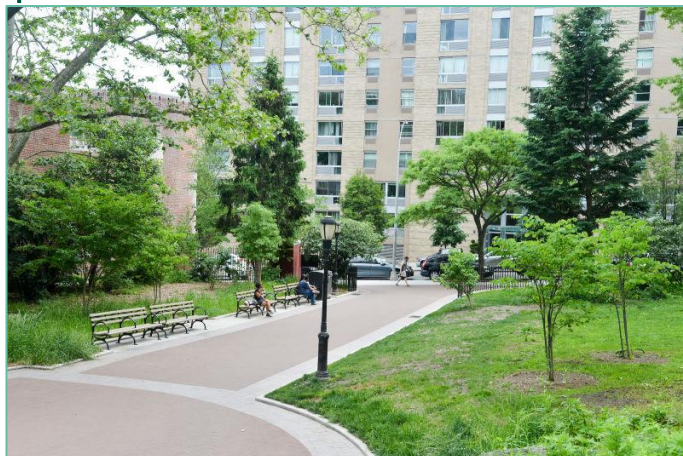
La ville de Rotterdam aux Pays Bas, a aménagé un parc de jeux naturel, donnant la possibilité aux enfants de jouer de manière non structurée. Leur slogan est édifiant : « Nous n'avons pratiquement pas de matériel de jeu, mais tout ce que la nature a à offrir ».

Rapprocher le jeu de la rue

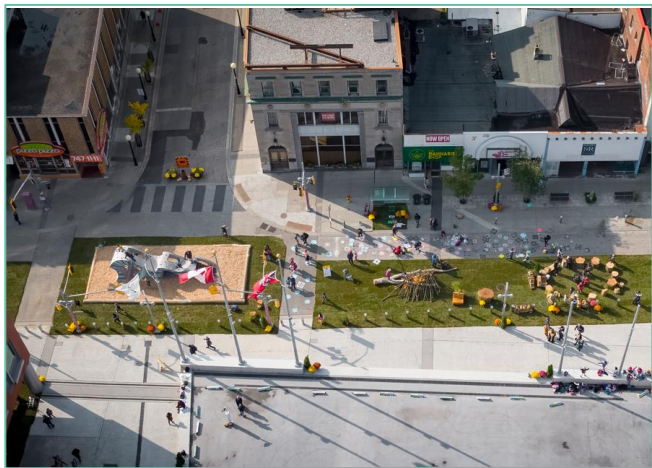
Les espaces de jeux ne doivent pas uniquement se situer dans des zones spécifiques et protégées. Il est aussi important **de rapprocher le jeu de la rue**. S'agissant de l'objet « rue » en particulier, il doit désormais assurer également un rôle de **destination** pour tous ses usagers et non plus uniquement être un lieu passage.

Pour désenclaver les zones dédiées au jeu et recréer du lien, certains projets tentent de faciliter leur accès depuis la rue. C'est l'objectif de l'initiative « Parks Without Borders », une démarche volontariste de la ville de New-York, qui consiste à unifier les différents espaces des parcs avec les quartiers environnants, en réduisant notamment leurs barrières, voire en les supprimant.

Ces zones deviennent, visuellement, le prolongement de la rue et paraissent plus accessibles et plus accueillantes.



Parc Jackie Robinson, New-York, États-Unis © Jackie Robinson Park



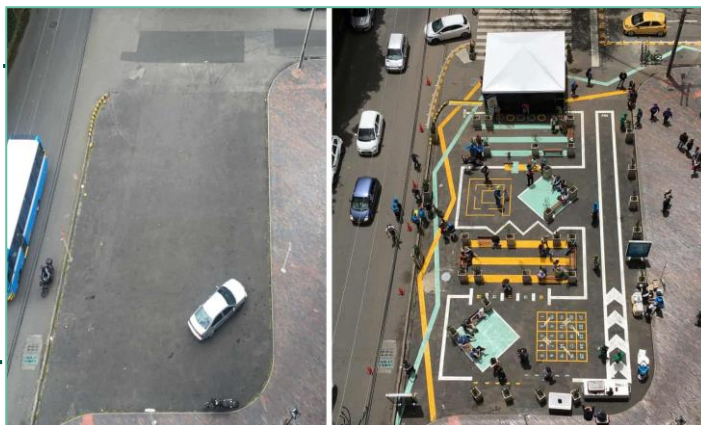
Parc éphémère, Kitchener, Canada © 8 80 Cities

Développer des aires de jeux inclusives

Il apparaît aussi intéressant de développer des aires de jeux inclusives, qui mélangent les populations de tous milieux sociaux et de tous âges. C'est la démarche que soutient l'organisation 8 80 Cities, créée par l'urbaniste Gil Peñalosa, au travers de sa mission : « Créer des villes pour tous ». Ils ont notamment participé à la mise en place d'un parc éphémère dans la ville de Kitchener pour engager l'ensemble des communautés de la ville et créer du lien autour du jeu.

Amener le jeu directement dans la rue

Le jeu peut être aussi directement amené dans la rue. La ville de Bogota, en Colombie, a travaillé avec la fondation Bernard Van Leer en utilisant le concept d'urbanisme tactique pour développer plusieurs infrastructures temporelles, dont un pop-up parc permettant aux enfants de jouer dans la rue.



Avant / Après la création d'un pop-up parc, Bogota, Colombie © PC-NACTO-GDCI



Rue « Dans ma rue on joue ! » dans la ville de Salaberry-de-Valleyfield au Canada © infosuroit.com

Utiliser l'espace et y jouer

Pour faciliter le jeu dans la rue, il est possible de laisser simplement des espaces vides, poussant les enfants à utiliser leur créativité pour s'emparer de l'espace et y jouer. C'est le concept que promeut l'initiative « Dans ma rue, on joue ! ». Développée par la ville de Beloeil au Canada, elle permet aux habitants d'identifier des rues, dans lesquelles les jeux sur la chaussée sont autorisés.

Grâce à un système de signalétique spécifique, les enfants peuvent s'approprié, sans risque, cet espace pour y jouer librement. Cette initiative est désormais reprise par plusieurs municipalités canadiennes.

CONSTRUIRE UN ESPACE PUBLIC ATTRACTIF POUR LES ENFANTS (3/3)

Apporter le jeu au sein de la rue au bénéfice de l'amélioration de la condition physique

Le design actif permet aussi d'apporter le jeu au sein même de la rue, au bénéfice de l'amélioration de la condition physique. L'exemple du projet « Mind the step » à Sao Paulo au Brésil, va dans ce sens : rénover un escalier, en y ajoutant de la peinture et quelques éléments pour jouer, comme un toboggan qui longe les marches, a permis aux enfants de se réapproprier l'espace. Suite à ce projet, l'utilisation de l'escalier a augmenté de 40%. Pour favoriser la pratique de l'exercice, il est aussi possible d'ajouter des services permettant d'avoir facilement accès à des équipements pour la pratique sportive.

C'est ce que propose la startup Equip, qui met à disposition, directement sur l'espace public, des équipements sportifs (balles, plots, etc.) via des casiers connectés.



Projet Mind the Step à Sao Paulo, Brésil © Cidade Ativa



Rendre accessible la culture à tous

L'article 31 de la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant indique aussi, qu'il doit pouvoir **participer librement à la vie culturelle et artistique**. L'espace public est un moyen de rendre accessible la culture à tous et de répondre à ce besoin des enfants. De plus, en promouvant la culture en son sein, l'espace public sera d'autant plus attractif pour ces derniers.

C'est l'objectif du réseau Playful Learning Landscapes (PLL) qui cherche à augmenter l'usage de l'espace public par les enfants en développant leurs connaissances. PLL a notamment mis en place plusieurs projets dans la ville de Philadelphie aux Etats-Unis. Le projet « Urban Thinkscape » permet d'allier le jeu à l'exploration du langage, de la couleur et des nombres autour du personnage de Martin Luther King Jr.

A gauche, arrêt de bus réaménagé avec le réseau Playful Learning Landscapes à Philadelphie, Etats-Unis © Sahar Coston-Hardy

Éveiller les sens musicaux

Le **mobilier urbain**, qui maille tout l'espace public, apparaît comme un moyen intéressant de donner accès à la culture dans la rue. Le cabinet d'urbanisme The Urban Conga a par exemple développé du mobilier urbain intégrant des instruments de musique, permettant à tous les usagers d'éveiller leurs sens musicaux. Le concept de boîte à lire est aussi un moyen simple de donner accès à la culture via le mobilier urbain sur l'espace public.



Banc musical, The Urban Conga, Fort Lauderdale, États-Unis



Boîte à livres, Anglet, France



Le musée mobile MuMo, Aurillac, France © Christian Stavel

Un musée mobile pour faciliter l'accès à la culture

D'autres services sur l'espace public permettent de donner accès à la culture et ainsi de le rendre plus attractif pour les enfants. Notamment, MuMo a développé un musée mobile à destination des enfants, favorisant la diffusion de la culture dans l'ensemble des territoires. En animant l'espace public, cette initiative invite les enfants à passer plus de temps sur l'espace public.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Les enfants ont besoin de l'espace public pour **se construire et se développer physiquement, mentalement et socialement**. Malgré leurs besoins similaires aux autres usagers, les enfants demeurent **des usagers particuliers avec des besoins spécifiques**, d'un espace public, qui, aujourd'hui, ne leur permet pas assez de s'épanouir.

Il est urgent de travailler à **redonner à l'enfant toute sa place sur l'espace public**.

En rendant la ville plus saine et plus sécurisée, plus accessible et plus attractive, les enfants pourront se réapproprier l'espace public.

Il est également essentiel d'avoir à l'esprit qu'améliorer la ville pour les enfants permet aussi de **créer une ville plus inclusive et adaptée pour l'ensemble des usagers**.

Les acteurs de la fabrique de la ville jouent un rôle essentiel dans cette perspective, avec comme mission, dans un premier temps, de **travailler sur la restructuration et l'adaptation de l'espace public**, avant de leur offrir des solutions innovantes, en **intégrant les enfants dès l'amont dans leurs circuits décisionnels et créatifs**.



Bibliographie

- Arup, Reclaiming play in cities, 2020.
- Arup, Cities Alive: Urban Childhood, 2017.
- Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, Les enfants dans l'espace public, 2021.
- Banque mondiale, Violence in the City: Understanding and Supporting Community Responses to Urban Violence, 2011.
- Banque mondiale, Urban violence: A challenge of epidemic proportions, 2016.
- Banque mondiale, Développement urbain, 2022.
- Bernard van Leer Foundation, Children growing up in Indian slums: Challenges and opportunities for new urban imaginations, 2017.
- Bernard van Leer Foundation, Urban95, 2019.
- Bloomberg, The 8-to-80 Problem: Designing Cities for Young and Old, 2012.
- Cerema, 1m20 à l'extérieur : Pour une ville accessible aux enfants, 2019.
- Child Health Initiative, These Are Our Streets: Manifesto 2030, 2020.
- Citego, L'enfant, la mobilité et la ville, 2021.
- Valentine G. et McKendrick J., Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood, 1997.
- Global Designing Cities Initiative, Global Street Design Guide, 2017.
- Global Designing Cities Initiative, Designing Streets for Kids, 2019.
- IFOP, Le regard des enfants sur leur ville, 2020.
- ITDP, Access for All: Babies and Toddlers, 2022.
- Lumières de la Ville, L'enfant, acteur urbain en devenir, 2019.
- Rues de l'Avenir, Kids on the Move, 2018.
- UNICEF, Shaping urbanization for children: A handbook on child-responsive urban planning, 2018.
- UNICEF, Child and Adolescent Road Safety: Technical Guidance, 2022.
- UNICEF, Necessity of Urban Green Space for Children's Optimal Development, 2023.
- Westminster Research, Play Safety in Public Space: Assessing Children's Risky Play Opportunities, 2015.

Sitographie

- 8 80 Cities, 2022, Kitchener Pop-Up Park, Disponible à : https://www.880cities.org/portfolio_page/kitchener-pop-up-park/
- Actu.fr, 2016, Montpellier, première ville française à adhérer au réseau international 'Villes des enfants', Disponible à : <https://actu.fr/montpellier-premiere-ville-francaise-a-adherer-au-reseau-international-villes-des-enfants>
- Banque Mondiale, 2020, Indicateur - CO2 emissions (metric tons per capita) , Disponible à : <https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E.PC>
- Better Bike Share, 2018, Bike Share for Kids: Brazilian City Ahead of the Curve , Disponible à : <https://betterbikeshare.org/2018/06/15/bike-share-for-kids-brazilian-city-ahead-of-the-curve/> Bicycletar, Site web , Disponible à : <https://www.bicycletar.com.br/>
- Brookings Institution, 2021, Understanding Child-Friendly Urban Design, Disponible à : <https://www.brookings.edu/research/understanding-child-friendly-urban-design/>
- C40 Knowledge Hub, 2019, Cities100: Medellín's Interconnected Green Corridors , Disponible à : https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Cities100-Medellin-s-Interconnected-Green-Corridors?language=en_US
- Carlos Moreno, Site web , Disponible à : <https://www.carlosmoreno.com/>

Sitographie

- Cerema, 2022, Design Actif : Comment aménager l'espace public pour favoriser l'activité physique ?, Disponible à : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/design-actif-comment-amenager-espace-public-favoriser-activite-physique>
- Child Friendly Cities Initiative, Growing cities, Disponible à : <https://childfriendlycities.org/growing-cities/>
- Cidade Ativa, 2018, Mind the Step - Jardim Nakamura, Disponible à : <https://cidadeativa.org/mind-the-step-jardim-nakamura/>
- Cities4Children, 2022, Conversations: Does the 15-minute city work for children and caregivers?, Disponible à : <https://cities4children.org/conversations-does-the-15-minute-city-work-for-children-and-caregivers/>
- EQUIP, Site web, Disponible à : <https://www.equip.org/>
- Frazer, John, 2019, The Reshaping of City Cores That Were Designed for Cars, Disponible à : <https://www.forbes.com/sites/johnfrazer/2019/11/12/the-reshaping-of-city-cores-that-were-designed-for-cars/>
- Futuribles, 2022, Vers la disparition des enfants de l'espace public?, Disponible à : <https://www.futuribles.com/fr/base/revue/134/vers-la-disparition-des-enfants-de-l'espace-public/>
- Global Designing Cities Initiative, 2018, Fortaleza Cares: Prioritizing Safer Access to Albert Sabin Children's Hospital, Disponible à : <https://globaldesigningcities.org/publication/fortaleza-cares-prioritizing-safer-access-to-albert-sabin-childrens-hospital/>
- Global Designing Cities Initiative, Site web, Disponible à : <https://globaldesigningcities.org/>
- ISGlobal, ISGlobal Urban Health Initiative, Disponible à : <https://www.isglobal.org/en/urban-health-initiative>
- Journal des Communes, 2020, Budget participatif : des enfants s'emparent des projets de leur ville, Disponible à : <https://www.journaldescommunes.fr/budget-participatif-des-enfants-semparent-des-projets-de-leur-ville/>
- Keetoo, Travelling in London with Kids: Fares, Tickets, and Advice, Disponible à : <https://www.keetoo.com/travelling-in-london-with-kids-fares-tickets-and-advice/>
- Le Monde, 2016, A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile, Disponible à : https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5030357_3244.html
- Le Télégramme, 2022, Chaque année, 2 500 enfants sont victimes d'un accident de la circulation en tant que piétons, Disponible à : <https://www.letelegramme.fr/france/chaque-annee-2-500-enfants-sont-victimes-d-un-accident-de-la-circulation-en-tant-que-pietons-2022-06-01-13087090.php>
- Lille.fr, Règlement du budget participatif, Disponible à : <https://www.lille.fr/Participer/Budget-participatif/Reglement-du-budget-participatif>
- Lumières de la Ville, 2019, L'enfant, acteur urbain en devenir, Disponible à : <https://lumieresdelaville.net/lenfant-acteur-urbain-en-devenir/>
- Métropole de Rennes, 2023, Budget participatif des enfants : où en est-on ?, Disponible à : <https://metropole.rennes.fr/budget-participatif-des-enfants-ou-en-est-on>
- Métropolitiques, 2022, Ville du quart d'heure, ville des GAFA ?, Disponible à : <https://metropolitiques.eu/Ville-du-quart-d-heure-ville-des-GAFA.html>

Sitographie

- The Guardian, 2016, Three-quarters of UK children spend less time outdoors than prison inmates - survey, Disponible à : <https://www.theguardian.com/environment/2016/mar/25/three-quarters-of-uk-children-spend-less-time-outdoors-than-prison-inmates-survey>
- The Urban Conga, Why Sit When You Can Play, Disponible à : <https://www.theurbanconga.com/why-sit-when-you-can-play>
- Transport for London, London Streets: Design Standards (Yellow Book), Disponible à : <https://tfl.gov.uk/info-for/suppliers-and-contractors/design-standards>
- UN-Habitat, 2013, Cities of Youth: Public Spaces and Youth in Nairobi, Disponible à : <https://unhabitat.org/books/cities-of-youth-public-spaces-and-youth-in-nairobi/>
- UNICEF, Child and adolescent injuries, Disponible à : <https://www.unicef.org/child-and-adolescent-injuries>
- UNICEF UK, UN Convention on the Rights of the Child, Disponible à : <https://www.unicef.org.uk/what-we-do/un-convention-child-rights/>
- UNICEF, Convention relative aux droits de l'enfant, Disponible à : <https://www.unicef.org/child-rights-convention>
- UNICEF, Urbanisation, Disponible à : <https://www.unicef.org/urbanisation>
- UNICEF, Ville Amie des Enfants, Disponible à : <https://www.unicef.fr/ville-amie-des-enfants>
- Urban Movement, 2019, Child-Friendly Cities, Disponible à : <https://urbanmovement.com/child-friendly-cities>
- Urbislemag, 2022, Enfants dans l'espace public : enquête sur une disparition, Disponible à : <https://urbislemag.fr/enfants-dans-lespace-public-enquete-sur-une-disparition/>
- Ville de Beloeil, 2016, Dans ma rue, on joue!, Disponible à : <https://www.beloeil.ca/dans-ma-rue-on-joue/>
- Ville de Montpellier, 2023, Une semaine avec Francesco Tonucci pour construire le Laboratoire Ville des Enfants, Disponible à : <https://www.montpellier.fr/une-semaine-avec-francesco-tonucci-pour-construire-le-laboratoire-ville-des-enfants>
- Ville Intelligente Mag, 2018, Une ville sans voiture (ou presque), c'est possible !, Disponible à : <https://www.villeintelligente-mag.fr/une-ville-sans-voiture-ou-presque-cest-possible/>
- World Economic Forum, 2021, Building better cities for children: Coordinating within and across city agencies to harness the power of playful learning, Disponible à : <https://www.weforum.org/agenda/2021/04/building-better-cities-for-children-coordinating-within-and-across-city-agencies-to-harness-the-power-of-playful-learning/>
- WWF France, 2019, Pour chaque enfant, un air pur, Disponible à : <https://www.wwf.fr/actualites/pour-chaque-enfant-un-air-pur>

Sitographie

- Musée Mobile, Site web, Disponible à : <https://www.museemobile.com/> Nations Unies, Objectif de développement durable 11 : Villes et communautés durables, Disponible à : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>
- Norvège-FR, 2017, L'appli The Traffic Agent sécurise le parcours des enfants, Disponible à : <https://norvege-fr.com/lappli-the-traffic-agent-securise-le-parcours-des-enfants/>
- NYC Parks, How It Works: Parks Without Borders, Disponible à : <https://www.nycgovparks.org/planning-and-building/planning/parks-without-borders/how-it-works>
- Organisation mondiale de la santé, 2021, Physical Activity, Disponible à : <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>
- Playful Learning Landscapes, Urban Thinkscape, Disponible à : <https://playfullearninglandscapes.com/urban-thinkscape>
- Rue de l'Avenir, 2022, Les enfants, Disponible à : <https://www.ruedelavenir.com/les-enfants/>
- Speeldernis, Site web, Disponible à : <https://www.speeldernis.nl/>

urbanistik

par JCDecaux

Urbanistik est un dispositif de partage de veille urbaine créé par JCDecaux. Urbanistik poursuit une vocation : rendre compte des évolutions urbaines et éclairer de futures tendances.

**Envie d'en savoir davantage ?
Nous sommes à votre écoute !**

Vous pouvez nous contacter à l'adresse : urbanistik@jcdecaux.com