

Les enfants dans la ville

Par Lola Clavreul - Prat

Mots-clés : espace public, autonomie, libre circulation, liberté, développement

« Quelle est la représentation de ce que c'est qu'être dehors et de ce qu'est la rue quand on a nous a interdit d'y marcher toute notre enfance ? C'est le rapport au monde des enfants qui est transformé.¹ »

« Les oubliés de la ville² »

Les possibilités de mouvements et d'actions des enfants dans l'espace public ont été considérablement réduites en quelques générations. La cartographie urbaine s'est transformée, monopolisée dans sa majorité par les voies de circulation des divers véhicules qui peuplent nos villes, conditionnant —voire interdisant— désormais les déplacements libres de l'enfant avant un âge avancé. En parallèle, des transformations profondes des modes de vie ont accompagné ces mutations urbanistiques : modifications des rythmes de vie et de travail, intensification de l'individualisme et passage d'une communauté de vie à des cercles familiaux plus restreints et plus indépendants, sans oublier l'enfant mué en « enfant désir³ », devenu précieux et « qu'il faut protéger ».

"Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace urbain, avec ou sans ses parents. Dans un monde de petits métiers et de petites aventures, il était une figure familière de la rue. (...) Cette ville où les enfants vivaient et circulaient, nous l'avons perdue ... Ce qui l'a remplacée n'est pas une autre ville, c'est la non-ville, l'anti-ville, la ville intégralement privatisée."⁴

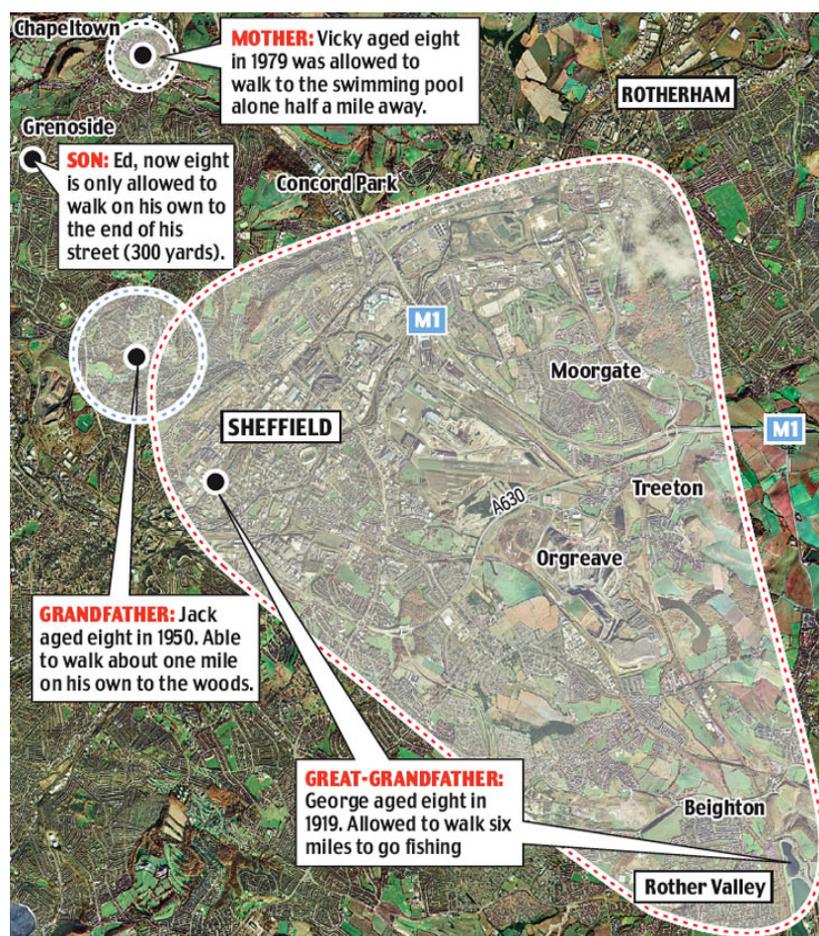
¹ Sabine Chardonnet-Darmaillacq, <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20141001.RUE6001/comment-on-a-interdit-aux-enfants-de-marcher.html> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

² Pascale Legué <https://www.lagazettedescommunes.com/475485/la-place-de-lenfant-dans-la-ville-un-oubli-des-politiques-urbaines-pascale-legue/> (dernière consultation le 03 juillet 2019)

³ Marcel Gauchet (2004). « L'enfant du désir ». *Le débat*, n° 132, novembre—décembre, p. 98–121.

⁴ Philippe Ariès, « L'enfant et la rue, de la ville à l'anti-ville » in « Essais de mémoire 1943-1983

Comme le montre Marjolaine Koch⁵, la ville est devenue un lieu de passage de lieu privé en lieu privé, « hostile à ceux qui tentent d'en faire un autre usage », et en particulier hostile aux enfants, qui sont ceux qui ont perdu le plus d'espace disponible en quelques décennies. En 2007, le médecin britannique William Bird a publié une carte rendant compte de l'ampleur des zones géographiques dans lesquelles les enfants de 8 ans pouvaient circuler, et ce, pour quatre générations successives⁶ : le résultat est sans appel. Là où l'arrière-grand-père George disposait d'une large aire de circulation et pouvait marcher seul près de 9 kilomètres pour aller à la pêche, Ed, 8 ans en 2007, est seulement autorisé à aller tout seul au bout de sa rue, à moins de 300 mètres.



Comment pouvons-nous comprendre ce phénomène de rétrécissement de l'espace public pour les enfants ? Quels en sont les contextes et les conséquences ? Quelles initiatives visent à la réintégration et à la réappropriation de l'espace public pour et par les enfants ? Quels en sont les freins, du côté des adultes ? Du côté des enfants ? Telles sont les questions que nous nous posons ici.

⁵ Marjolaine Koch « Espace public : quelle place pour les enfants dans la ville ? », 2016, disponible en ligne : <http://www.lettreducadre.fr/13048/espace-public-quelle-place-pour-les-enfants-dans-la-ville/> (dernière consultation le 29 juillet 2019).

⁶ <https://www.dailymail.co.uk/news/article-462091/How-children-lost-right-roam-generations.html> (dernière consultation le 18 juillet 2019).

L'enfant et la ville au cours des siècles

Une des raisons qui expliquent la quasi disparition des enfants de l'espace public tient au fait que la place et le rôle de l'enfant se sont considérablement modifiés au cours des siècles. Etudiant les représentations iconographiques de la famille, l'historien Philippe Ariès met en évidence un fonctionnement familial où la spécificité de l'enfant est d'abord ignorée et méconnue, puis peu à peu intégrée dans l'ensemble familial⁷. Au XXe siècle, avec les possibilités de planification des naissances grâce notamment à la contraception, l'enfant devient davantage un choix, un projet. Ce glissement va se poursuivre jusqu'à ce que l'enfant occupe une place centrale au sein de la famille. En devenant pour la bourgeoisie le porteur du projet familial, c'est-à-dire celui qui va réaliser le projet d'ascension sociale, il devient un « bien précieux », celui sur qui l'avenir repose... et qu'on ne peut donc plus laisser aller librement dans la rue sans crainte.

Cette reconnaissance du caractère unique de chaque enfant s'est réalisée en parallèle de fortes transformations dans sa façon d'habiter l'espace public urbain. Pour Philippe Ariès, « *un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui cessait dès lors d'être un espace de vie épaisse où le privé et le public ne se distinguaient pas, pour devenir un lieu de passage réglé par les logiques transparentes de la circulation et de la sécurité...*⁸ ». En quelques décennies, les enfants ont subi cette transformation de la ville d'un lieu de vie à un espace de circulation, et se retrouvent cantonné·e·s dans des espaces de vie réduits et sécurisés. En effet, les villes se sont adaptées à la circulation toujours plus rapide et intensive de toujours plus de véhicules. Malgré le fait que, en partie sur le modèle de la gentrification, certaines zones piétonnières aient été créées dans les centres, la ville est dominée par la circulation motorisée⁹ et ne favorise souvent guère la mobilité des piétons en toute sécurité, et encore moins celle des enfants. Ajoutons à cela, que les espaces et temps de vie se sont considérablement transformés : là où une certaine vie en commun existait par le contact quotidien avec le voisinage et les commerces de proximité, les adultes travaillent désormais souvent plus loin de chez eux, les trajets se font alors plus longs, et davantage en voiture, et la vie de quartier se raréfie au profit d'une vie dans des espaces cloisonnés (espace familial, travail, consommation). Ce retrait progressif de la vie de quartier vers des espaces privatisés s'accompagne de mutations dans la perception de la rue : ne pourrait-on pas affirmer que cet espace public extérieur est peuplé des craintes multiples des adultes : accidents divers, enlèvements, violences physiques ou verbales... ? Et ce d'autant plus que disparaît peu à peu un regard de la communauté qui pourrait garantir la sécurité des enfants. Dans un double mouvement, le retrait progressif des enfants de l'espace public (parfois brutalement accéléré par des événements tragiques comme l'affaire Dutroux en Belgique) et la colonisation des villes par des « adultes motorisés¹⁰ » utilisant la ville comme lieu

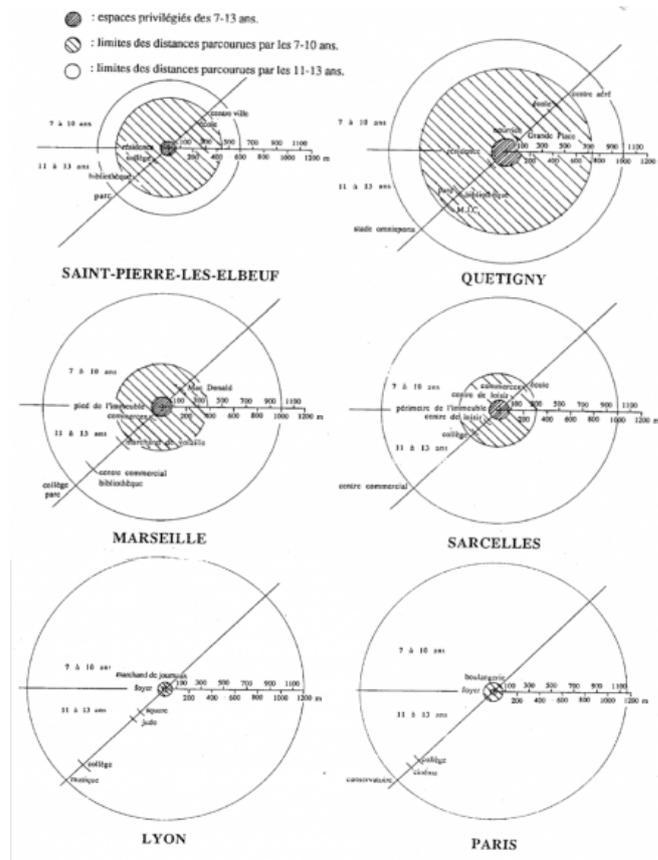
⁷ Philippe Ariès, « L'enfant et la rue, de la ville à l'anti-ville » in « Essais de mémoire 1943-1983

⁸ Philippe Ariès, op. cit.

⁹ Voir à ce titre : <http://www.copenhagenez.com/2014/09/the-arrogance-of-space-paris-calgary.html>

¹⁰ Voir aussi : <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20141001.RUE6001/comment-on-a-interdit-aux-enfants-de-marcher.html> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

de passage, ont résulté en un « abandon de la rue par les enfants » selon l'anthropologue Pascale Legué.



Sphères concentriques représentant les déplacements autorisés des enfants dans divers univers urbains. « L'enfant dans la ville », étude ethnologique, Pascale Legué, 1994, SCIC-CDC

Mais les restrictions de mouvement qui en découlent vont-elles dans le sens du bien-être global des enfants ?

Besoins de l'enfant

Paradoxalement, alors que les enfants ont un besoin physiologique de bouger et de se dépenser, ils/elles se trouvent relégué·e·s dans des espaces de vie de plus en plus réduits et réduit·e·s à une mobilité autonome limitée, que ce soit dans le cadre familial ou scolaire. On peut se demander d'ailleurs si la réponse à ce besoin n'est parfois pas organisée de manière utilitariste, sortant de toute idée de plaisir. L'exercice physique, enjeu de santé et injonction faite aux parents pour leurs enfants, se trouve contredit par les pratiques qui font que les enfants sont aujourd'hui

majoritairement cloisonné·e·s dans des espaces amenuisés et dans des trajets motorisés¹¹. Or, si le corps est limité à des déplacements contraints et utilitaristes, où est passé le plaisir de pouvoir se mouvoir librement, que ce soit pour se rendre à l'école ou à un loisir ?

Les enfants, lorsqu'ils/elles occupent l'espace public, vont souvent se trouver dans lieux « standardisés dans leur aménagement¹² ». C'est donc non seulement leur liberté de mouvement qui se trouve réduite, mais aussi la possibilité de prendre des risques et de rentrer dans une véritable dynamique d'exploration, deux moteurs fondamentaux de l'apprentissage¹³. « Il faut défendre le droit à l'aventure pour nos enfants surprotégés¹⁴ » titrait Claire Levenson dans une article paru en 2014 où elle mettait en évidence la nécessité de laisser les enfants apprendre à mesurer les risques et dangers par eux-mêmes. Ceci peut-il se faire dans un environnement « aseptisé » ou sur-sécurisé ? Peut-on appréhender le monde dans un parc à jeux fermé et au sol recouvert de dalles amortissantes ?

Il s'agit donc non seulement de permettre peu à peu aux enfants de développer leur motricité globale, mais aussi de leur permettre d'appréhender leur environnement, c'est-à-dire de l'observer et d'y trouver leur place, et de ne pas restreindre leur besoin de découverte. Face à ces constats, comment recréer des espaces publics propices à répondre à ces besoins spécifiques des enfants ?

En 2019 : des initiatives existantes pour que les enfants se réapproprient l'espace ?

Dans de nombreux établissements scolaires naissent des initiatives visant à permettre aux enfants de découvrir leur environnement : des sorties vélos, pour apprendre à circuler en ville et maîtriser les codes de circulation, ou encore des « vélobus » pour permettre aux enfants de ne pas toujours aller à l'école en voiture.

En ce qui concerne la circulation à pied dans un environnement urbain, on peut citer les « classes de ville ». Ces séjours éducatifs existent un peu partout en Belgique et proposent à des groupes scolaires de partir à la découverte d'ensembles urbains. Si pour certaines, l'intérêt est d'abord

¹¹ <https://www.touring.be/fr/presse/touring-enquete-les-belges-conduisent-leurs-enfants-en-voiture-a-ecole> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

Voir aussi : Bertrand Montulet et Michel Hubert, « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 15, mis en ligne le 11 février 2008 <http://journals.openedition.org/brussels/535> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

¹² Marjolaine Koch « Espace public : quelle place pour les enfants dans la ville ? », 2016, disponible en ligne : <http://www.lettreducadre.fr/13048/espace-public-quelle-place-pour-les-enfants-dans-la-ville/> (dernière consultation le 29 juillet 2019).

¹³ Annick Faniel « De l'importance de la prise de risque dans l'éducation et le développement moteur de l'enfant » <http://www.cere-asbl.be/spip.php?article14> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

¹⁴ <http://www.slate.fr/culture/85803/enfants-aventure> (dernière consultation le 21 juin 2019)

touristique, pour d'autres elles s'appuient sur des enjeux d'autonomie et d'apprentissage de la confiance en soi, et ce dès le plus jeune âge¹⁵.

Par ailleurs on observe une amélioration des abords des écoles avec parfois même la fermeture de certaines rues aux heures scolaires afin de permettre aux enfants de disposer de la rue sans véhicules en circulation. Ainsi à Bruxelles, des mesures ont été prises pour transformer treize rues en « rues scolaires »¹⁶. Si ces mesures ont d'abord été prises pour améliorer la qualité de l'air aux abords des écoles et dans les cours de récréation, le ministre de la mobilité, Pascal Smet, propose d'aller plus loin en améliorant la sécurité non seulement des abords des écoles, mais également des trajets scolaires en passant par des « traversées sécurisées, des pistes cyclables séparées et des trottoirs de qualité¹⁷ » afin de permettre que « la ville dans sa globalité [soit] aménagée en tenant compte des enfants ». Car c'est là tout l'enjeu : dans son ensemble, l'espace urbain est rarement pensé pour convenir à tous les types de piéton, et en particulier pour les enfants¹⁸. Même si de nombreuses villes amorcent des transitions vers d'autres modèles de partage de l'espace, en créant par exemple des espaces piétonniers ou des pistes cyclables, l'enfant reste difficile à aborder comme un élément central de la réflexion urbanistique. Faut-il créer des aménagements pour rendre acceptable un espace inadapté, ou faut-il repenser la façon dont nous créons ces espaces communs ? On note une difficulté à penser ces aménagements urbains en prenant en compte « les aspects évolutifs et imprévisibles de la vie », et dans une perspective d'exigence du risque zéro, face à des enfants dont la nature fait qu'ils/elles « ne se confirment que rarement, et certainement moins que des adultes, à des usages attendus¹⁹».

Enfin, on peut se demander quelle est la participation des enfants dans la façon d'envisager, de créer ou de modifier ces mêmes espaces : quelle place est donnée à leur participation active et citoyenne dans les aménagements possibles de l'espace public ?

Conclusion

Les espaces internes et extérieurs coïncident: la possibilité de circuler renvoie à la question de la liberté non seulement de se mouvoir mais également de penser. Les enjeux liés à la libre circulation dans l'espace public concourent à une participation plus incarnée des enfants au monde auquel ils et elles appartiennent. La rue est un lieu d'apprentissage social: le risque zéro étant utopique, il est possible de la voir comme un lieu d'expériences, de rencontres, de découvertes. Dans une perspective d'inclusion, n'est-il pas fondamental de donner dès le plus jeune âge aux

¹⁵ Voir à titre d'exemple : <https://www.parcparmentier.be/classes.html> (dernière consultation le 9 juillet 2019) ou encore les classes de ville de la Province de Liège, offrant un autre regard sur la ville aux enfants de 6 à 12 ans : <https://www.provincedeliege.be/fr/node/230> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

¹⁶ <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire> (dernière consultation le 9 juillet 2019)

¹⁷ https://www.rtb.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-bientot-13-rues-scolaires-pour-securiser-les-abords-de-26-etablisements?id=10188892 (dernière consultation le 9 juillet 2019)

¹⁸ Bendicht Weber, « L'enfant : un impensé du travail de conception architecturale ? » disponible en ligne <https://www.metropolitiques.eu/L-enfant-un-impense-du-travail-de.html> (dernière consultation le 11 juillet 2019)

¹⁹ idem

enfants des clés nécessaires à la libre appréhension de notre univers commun, qu'il soit urbain ou plus largement citoyen? Pour paraphraser Kahn, une ville devrait être telle qu'un enfant puisse ressentir, en marchant dans les rues, ce qu'il/elle voudra être un jour²⁰.



Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles

²⁰ Louis Kahn, « Silence et lumière. Choix de conférences et d'entretiens, 1955-1974 », traduction française de Mathilde Bellaigue et Christian Devillers »