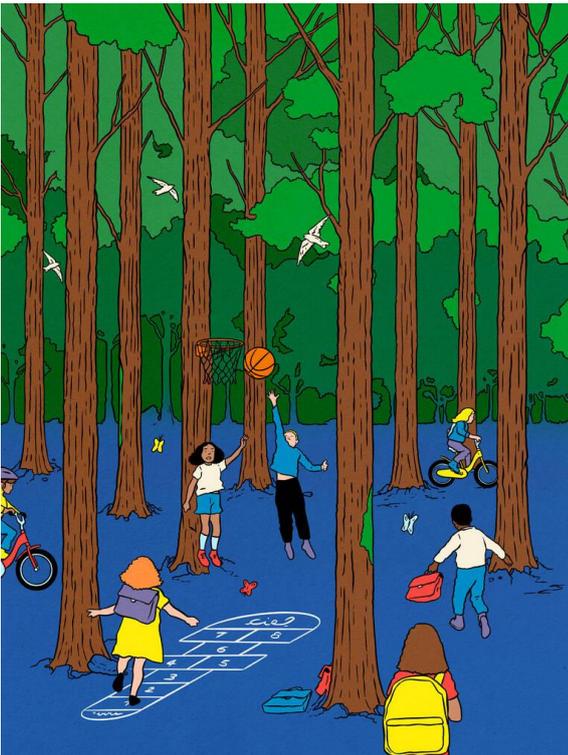


Contre le changement climatique, réinventer les villes à hauteur d'enfant

Climat Libé Tour Lyon : enquête

Longtemps effacés des systèmes urbains, les plus jeunes pourraient être une clé pour les collectivités dans leur lutte contre le défi climatique. En s'adaptant à leur échelle, les agglomérations contribuent à rendre leurs espaces plus sains et plus inclusifs.



L'éducation au changement des adultes passe par celle des nouvelles générations. (Simon Bailly/Libération)

Transports, rénovation industrielle, végétalisation... En 2023, [Libé explore les enjeux de la transition écologique](#) à travers une série de rendez-vous inédits. Objectif : trouver des solutions au plus près des territoires. Ses deux premières étapes à Bordeaux et Paris ont été un succès avec la présence cumulée de 8 000 visiteurs ! La prochaine étape se tiendra les 13 et 14 mai à l'hôtel de ville de Lyon ([entrée libre sur inscription](#)). Un événement réalisé en partenariat avec la métropole de Lyon, la Ville de Lyon, le Crédit coopératif, Velux, Vert le média, La Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (Popsu), Nowu, le média de l'écologie de France Télévisions et la fondation Jean-Jaurès.

Des rues piétonnes devant les écoles, des [cours de récréation végétalisés](#). A [Paris](#), Lyon ou Grenoble, la transformation verte de la ville commence par les enfants. Comme si [l'attention portée aux plus jeunes](#) en ville était un allié dans [l'adaptation et la lutte face au changement climatique](#). L'idée plaît à Frédéric Martinez, [chercheur en psychologie sociale à l'université Gustave-Eiffel \(Seine-et-Marne\), basé à Lyon](#). Pour ce spécialiste des changements de comportement, le problème du dérèglement climatique, c'est qu'il nécessite de se projeter dans le futur, un élément peu mobilisateur notamment pour les personnes en difficulté. En s'intéressant aux enfants, on peut avoir des effets plus concrets du phénomène. «*Quand on*



piétonnise une rue pour le bien-être et la sécurité, on voit concrètement les conséquences», explique-t-il. Même son de cloche à l'Unicef où Jodie Soret parle d'«un cercle vertueux entre la mise en oeuvre des droits de l'enfant et les atteintes des objectifs de développement durable» . L'organisation déploie un réseau Ville amie des enfants en France.

«Apaisement»

Lyon est un bon exemple de l'idéologie du «tout-voiture» de la fin du XXe siècle. La ville a même été traversée par une autoroute récemment reclassée en boulevard urbain. Dans cette folie automobile, l'autonomie des enfants a été sacrifiée. Anthropologue et urbaniste, Pascale Legué s'intéresse depuis les années 90 à ceux qu'elle appelle «*les oubliés de la ville. On parle des enfants entre 7 et 14 ans. Ils sont complètement effacés du système urbain, la ville n'est pas du tout organisée pour eux*», explique-t-elle. Un rapport anglais de 2007 illustre [la perte d'autonomie des enfants en s'intéressant à la famille Thomas dans la ville de Sheffield](#) . En 1926, George avait l'autorisation de parcourir jusqu'à 9,6 kilomètres seul. En 2007, cette distance était passée sous les 300 mètres pour son arrière-petit-fils Edward.

Réduire la circulation automobile est donc un enjeu clé à la fois pour limiter le changement climatique en cours mais aussi pour rendre aux enfants, et plus largement aux piétons, un espace plus sécurisé pour évoluer. A Lyon, cette révolution passe notamment par le vélo, avec, par exemple, le tunnel de mobilité douce sous la colline de la Croix-Rousse qui a vu passer 5 400 vélos par jour en 2022 contre 2 700 en 2017. Dans le même temps, le nombre de voitures sous le tunnel routier est passé de 48 000 à 38 000. Autre projet fondamental : «*l'apaisement* » de la presqu'île, comprendre la limitation drastique du trafic automobile dans le coeur de la ville. A horizon 2030, il s'agira d'avoir réussi à faire cohabiter voitures, transports en commun, vélos, trottinettes et piétons.

Elément de réponse

La voiture n'est pas le seul danger du piéton. A Paris, une consultation citoyenne s'est exprimée à une très large majorité contre les trottinettes électriques, notamment en raison de l'insécurité ressentie par les piétons qui doivent partager le trottoir avec des engins circulant à plus de 10 km/h. Une difficulté de partage de l'espace qui fait dire à l'urbaniste Jean-Marc Offner que «*dans une ville très dense, le vélo n'est peut-être pas toujours la solution. S'il manque d'espace de voirie, le duo transports en commun-piétons peut être une meilleure solution*» . Si la cohabitation est inévitable, il faut emprunter aux Néerlandais le concept de «cour urbaine» . Soit une rue sans trottoir dans laquelle vélos et voitures peuvent passer mais en roulant au pas. Un concept repris dans le guide de [la Rue commune](#) , publié en mars, écrit par les cabinets Richez Associés, Franck Boutté Consultants et Leonard (groupe Vinci). La rue comme un lieu de vie et non plus simplement de passage. Avec des bancs, de l'ombre et un espace pour se dépenser pour les jeunes. Un rapport de l'Organisation mondiale de la santé [pointait](#) que «*la majorité des adolescents du monde ne sont pas assez actifs physiquement, ce qui met en danger leur santé actuelle et future*» . Une rue commune réinvestie en terrain de jeu comme un élément de réponse.

Une rue commune entre piétons, vélos, voitures, mais aussi végétaux. La végétalisation est le principal axe de travail des municipalités pour lutter contre les îlots de chaleur en été. Et cela passe encore, en premier, par les cours d'école et les abords des établissements scolaires. «*Quand on vient piétonner autour des écoles, on ne bouscule pas trop les adultes. Mais c'est un premier pas vers une évolution de la ville. Au début, il y a des réticences à lever. On réapprend les notions de risques (est-ce qu'une piqûre d'orties est plus grave qu'un genou écorché sur le béton) et de sale. Si la nature est accessible les enfants se salissent plus, mais est-ce très grave ?*» explique Stéphanie Cagni, cofondatrice de l'atelier Pop Corn qui a déjà mené vingt-cinq projets de végétalisation de cours d'école entre Lyon et Grenoble. Elle a découvert en questionnant les enfants, à quel point ceux-ci sont demandeurs de contact avec la végétation.

Une remarque corroborée par les travaux de la chercheuse en psychologie environnementale Sandrine Depeau, qui a étudié le trajet d'enfants jusqu'à leur école à Rennes et dans son agglomération. A l'aide de GPS, d'observations, mais aussi de parcours commentés, elle essaie de comprendre pourquoi ils choisissent un itinéraire plutôt qu'un autre. *«Les enfants ont une très forte sensibilité à la nature. Elle leur permet d'atténuer les bruits des automobiles et le stress du déplacement. Elle leur donne du plaisir, certains privilégiant de passer à côté de tel jardin non tondu car il leur plaît plus. Les trajets verts favorisent aussi leur socialisation. On peut faire plein de choses avec la nature : interagir, observer, jouer»*, explique-t-elle. Et on part de loin. La déconnexion est parfois grande. Stéphanie Cagni raconte volontiers avoir entendu un enfant dire un jour *«mais madame, les forêts, c'est dans les contes, ça n'existe pas en vrai»*. *«Ce sont 11 000 enfants qui bénéficient de l'aménagement "rues aux enfants, qui peuvent se déplacer en sécurité pour rejoindre l'école»*, explique Grégory Doucet, le maire de Lyon.

Autonomie par le bus

Moins de voitures et plus de végétaux sur le trajet de l'école, c'est aussi l'assurance d'un air plus sain et d'une meilleure santé. Les enfants sont décidément des alliés dans la lutte contre, et l'adaptation au changement climatique. L'urbaniste Jean-Marc Offner vient quelque peu doucher notre enthousiasme. *«On passe beaucoup de temps politique, technique et financier à s'occuper de ce qui se passe dans les villes-centres mais l'essentiel de la mobilité est périurbain.»* Heureusement, la géographe Florence Huguenin-Richard vient à notre secours. *«L'autonomie des enfants ne se limite pas à pouvoir rentrer seuls de l'école. Ils vont à des activités extrascolaires, ils rendent visite à leur famille, leurs amis. Autant de trajets pour lesquels la voiture l'emporte. Pourtant accéder à des activités socialisantes de manière autonome est important. C'est quand il n'est pas supervisé par un adulte qu'un enfant acquiert les compétences requises !»*

Aujourd'hui, l'indépendance des enfants en ville passe par le bus. C'est le moyen de transport en commun privilégié, notamment à l'entrée au collège. *«Le bus, par rapport au vélo, permet de voyager à plusieurs, ce qui est sécurisant. Le métro n'est pas pensé pour les enfants, la signalétique, par exemple, n'est pas adaptée pour eux. Dans nos travaux, les enfants qui se sentent capables de prendre le bus sont ceux qui se sentent capables de faire un trajet inconnu»*, livre Sandrine Depeau.

Pour que la ville de demain soit adaptée au dérèglement climatique et réduise son empreinte écologique, il faut donc que la ville soit dès maintenant plus inclusive pour les plus jeunes. *«Si les enfants d'aujourd'hui sont habitués à la présence de végétaux et à l'absence de voiture, ils seront enclins à reproduire cela à l'âge adulte»*, explique Frédéric Martinez. L'éducation au changement des adultes passe par celle des nouvelles générations.