

Espace de circulation convivial pour les enfants

Conditions requises pour l'aménagement d'espaces de circulation adaptés aux enfants et recommandations d'actions pour la pratique



Table des matières

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Avant-propos | 4 |
| 2 | Situation de départ | 6 |
| 2.1 | L'enfant dans l'espace de circulation | 6 |
| 2.2 | Du bébé au jeune adulte – besoins liés à l'âge | 9 |
| 2.3 | Droits de l'enfant et espace de circulation | 10 |
| 2.4 | Objectifs de développement durable des Nations Unies | 13 |
| 2.5 | Conditions requises pour un aménagement de l'espace de circulation adapté aux enfants | 14 |
| 2.6 | Défis pour la planification et l'aménagement de l'espace de circulation | 17 |
| 3 | Recommandations d'actions pour les intervenant·e·s | 20 |
| 3.1 | Cartographie des intervenant·e·s | 20 |
| 3.2 | Recommandations pour chacun·e des intervenant·e·s | 22 |
| 3.3 | Champs d'action | 27 |
| 4 | Études de cas | 35 |
| | Notes de bas de page | 36 |
| | Bibliographie | 36 |

La conception de l'espace de circulation a une influence majeure sur la croissance et le développement des enfants et des jeunes. Elle joue un rôle clé pour décider si et dans quelle mesure les enfants et les jeunes peuvent séjourner et se déplacer de manière autonome dans l'espace public.

UNICEF Suisse et Liechtenstein s'engage pour la protection, la promotion et la participation des enfants et des jeunes dans l'espace de circulation.

1 Avant-propos

Les besoins accrus de mobilité, la croissance démographique et la planification du milieu bâti, des transports et du trafic axés sur l'automobile ont considérablement modifié l'espace public depuis les années 1960. Dans certains endroits, les espaces publics par ailleurs de grande qualité pour la population, tels que les espaces verts, les places publiques, les aires de jeux, etc., ont perdu en accessibilité et en qualité d'accueil en raison du bruit, des gaz d'échappement et des risques pour la sécurité.

L'espace public est important pour la socialisation et le développement des enfants et des jeunes. Jouer librement et sans surveillance, explorer et façonner le cadre de vie – espace de circulation compris – permet de développer des compétences comme la capacité d'évaluation des dangers et de soi-même. Grâce à une interaction active avec l'environnement spatial, les enfants et les jeunes développent leur confiance en soi et font l'expérience de leur efficacité personnelle.

Pouvoir se rendre à l'école de manière autonome rend les enfants et les jeunes indépendant·e·s et responsables.

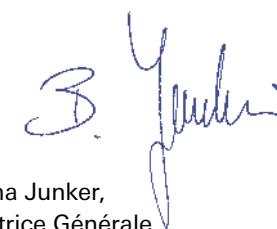
Aujourd'hui, les inquiétudes concernant la sécurité routière de la part des titulaires de l'autorité parentale ou des enfants et des jeunes eux-mêmes, ainsi que le manque de qualité d'accueil dans

l'espace de circulation, font que les enfants et les jeunes explorent de moins en moins leur environnement par leurs propres moyens et passent de plus en plus de temps à l'intérieur (Institut Robert Koch, 2020).

Un peu partout est livrée une bataille pour la place dans l'aménagement des espaces de circulation. Plus de place pour le trafic motorisé, plus de place pour le stationnement, plus de place pour les transports publics tels que les trams et les bus, plus de place pour les pistes cyclables, plus de place pour la circulation piétonne. Or d'autres solutions existent. Si, avec la participation de la population, les exigences de la société dans leur ensemble sont mises au cœur de la planification et de l'aménagement de notre espace de circulation, sans additionner les surfaces mais plutôt en les considérant dans leur intégralité, il est possible de créer des espaces attrayants avec une qualité de vie élevée pour tout le monde. L'implication efficace des enfants et des jeunes est essentielle, car ils/elles savent le mieux où ils/elles se sentent à l'aise ou non dans l'espace de circulation et quelles solutions peuvent être apportées. Créer des possibilités pour que les enfants et les jeunes puissent s'impliquer n'a rien de secondaire. La Convention de l'ONU relative aux droits de l'enfant (en abrégé: Convention des droits de l'enfant) stipule clairement le droit des enfants et des jeunes à être impliqué·e·s dans toutes les questions qui les concernent.

Beaucoup de démarches sont d'ores et déjà entreprises dans les villes et les communes pour améliorer la qualité d'accueil dans les espaces de circulation. Citons par exemple la création d'espaces de rencontre et l'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h. Cependant, la mise en œuvre n'est pas toujours facile dans de nombreux endroits, ce qui se reflète, entre autres, dans la résistance à la suppression de places de stationnement. Par ailleurs, il arrive souvent que les besoins des enfants et des jeunes ne soient pas suffisamment pris en considération. Soit les possibilités de participation pour les enfants et les jeunes font défaut, soit la conception des procédures de planification n'est pas adaptée aux enfants.

Les politiques, les urbanistes, les associations, la science et, en fin de compte, l'ensemble de la population ont, par leur action, une grande responsabilité envers les enfants et les jeunes et leurs conditions de vie. En ce sens, nous souhaitons vous encourager à relever les défis actuels et à rendre l'espace de circulation sûr et attrayant pour les enfants et les jeunes. Cette publication a pour but de vous aider à comprendre comment mettre en œuvre la Convention des droits de l'enfant jusque dans les espaces de circulation.



Bettina Junker,
Directrice Générale
UNICEF Suisse et Liechtenstein

Dans le manuel «Planification et aménagement d'espaces de vie conviviaux pour les enfants» publié en avril 2020, UNICEF Suisse et Liechtenstein montre à l'aide de check-lists et d'études de cas comment réussir dans la pratique un développement urbain et communal adapté aux enfants.



unicef.ch/fr/manuel

2 Situation de départ

2.1 L'enfant dans l'espace de circulation

Dès qu'un enfant sort de la maison ou de l'appartement, il/elle se retrouve presque partout dans une rue. La circulation a des conséquences énormes sur la croissance et le développement des enfants et des jeunes¹. Les gaz d'échappement, le bruit et l'agitation déroutante dans les endroits à fort trafic ont des répercussions négatives sur leur bien-être. Qui plus est, les enfants et les jeunes doivent constamment se concentrer sur les aspects de sécurité dans les rues très fréquentées afin de ne pas courir de risque ni mettre autrui en danger. Une telle réalité contraste fortement avec des cadres de vie à faible densité de trafic et dotés de nombreux espaces naturels et verts. Les villes ainsi que les communes sont concernées. Car même les petites communes de Suisse et du Liechtenstein sont souvent traversées par des rues très passantes. De plus, il n'est pas toujours agréable ni sûr de se trouver ou de circuler dans les rues ou sur les routes communales. L'augmentation du trafic motorisé en particulier est considérée comme la plus grande menace à la liberté de mouvement des enfants dans les zones urbaines (Verkehrsclub Deutschland, 2023).

Dans de nombreux endroits, la densité du trafic et le système de circulation déterminent si les enfants et les jeunes se rendent à l'école et se déplacent de manière autonome pendant leur temps libre et s'ils/elles peuvent se trouver dans l'espace public sans la surveillance d'une tierce personne.

Des chercheurs canadiens ont étudié dans quelle mesure les sociétés centrées sur l'automobile en Europe occidentale et en Amérique du Nord avaient entraîné un déclin de la mobilité autonome chez les enfants et les jeunes depuis le milieu du XIXe siècle (Frohlich & Collins, 2023). La capacité des enfants et des jeunes à se déplacer de manière autonome dans l'espace public est considérée comme une condition essentielle pour leur permettre de se déplacer à pied, d'utiliser un vélo ou de jouer à l'extérieur. Le modèle d'aménagement du territoire d'une ville adaptée aux voitures a également fait son apparition en Suisse et au Liechtenstein dans les années 1960 et continue de façonner nos villes et nos communes aujourd'hui (Union des villes suisses & ewp, 2019). Les recherches actuelles

sur l'enfance montrent que le déclin de la mobilité autonome des enfants et des jeunes, et le manque de contact avec leur environnement qui en résulte, a des effets négatifs sur leur santé physique, mentale et sociale (UNICEF Office of Research, 2022).

Sur le chemin du jardin d'enfants ou de l'école, le sentiment de manque de sécurité des enfants et des parents devient un problème qui ne fait que s'amplifier automatiquement. La peur de mettre les enfants en danger dans les espaces de circulation est l'une des raisons les plus courantes pour lesquelles les parents et les titulaires de l'autorité parentale conduisent leurs enfants en voiture au jardin d'enfants ou à l'école (Association transports et environnement, 2017). Or les parents-taxis² constituent un risque supplémentaire pour les enfants qui vont seul·e·s à l'école. Dans de nombreux endroits, les communes et les écoles tentent de réduire le nombre de ces parents qui font le taxi, avançant que le chemin de l'école est un lieu d'apprentissage important pour les enfants. Aller à l'école de manière autonome favorise également la santé physique et mentale grâce à l'exercice physique, aux contacts sociaux avec les pairs et au développement de l'autonomie.

Les inégalités sociales se reflètent dans l'ampleur de l'impact de la circulation sur la santé et le développement des enfants et des jeunes.

Les familles ayant un statut socio-économique plus faible sont plus susceptibles de vivre dans des endroits à fort trafic et où les limites de vitesse sont plus élevées (Uhr et al., 2017). Les enfants et les jeunes qui y vivent doivent donc traverser des rues plus dangereuses. Ils/Elles disposent de moins d'espaces de jeu et de rencontre atteignables en toute sécurité par leurs propres moyens. Les enfants de milieux socio-économiques inférieurs sont également moins susceptibles d'être accompagné·e·s par des adultes. En conséquence, leur risque d'accident est accru et leurs possibilités de se déplacer et de jouer librement dehors sont moindres ou inexistantes. Cela se reflète aussi dans la pollution sonore due au trafic. Selon Eurostat, les ménages suisses avec enfants aux revenus plus faibles³ vivent plus souvent dans une situation exposée au bruit de la circulation que les ménages avec enfants à revenu moyen (Eurostat, 2023). Le bruit a également des conséquences sur la santé mentale et physique ainsi que sur la réussite scolaire des enfants et des jeunes (Tangermann & Röösl, 2018). En conséquence, les enfants et les jeunes ayant un statut socio-économique plus faible sont plus susceptibles d'être exposé·e·s au non-respect de leurs droits liés à la circulation.

Le terme «**espace de circulation**» regroupe dans cette publication toutes les voies de circulation publiques sur lesquelles s'effectue la mobilité ou qui sont réservées à la circulation, y compris les zones piétonnes (trottoirs, espaces piétons, arrêts de bus). Il s'agit notamment des routes nationales, cantonales, communales, des aires de stationnement et des espaces pour les bus et les trams. Cela concerne aussi les espaces de rencontre⁴, les zones piétonnes ou les zones 30. Le réseau ferroviaire ainsi que les chemins et rues privés dans les zones résidentielles ne sont pas inclus dans la définition de ce terme.

L'espace de circulation peut alors être considéré comme **convivial pour les enfants** s'il prend en compte les droits de l'enfant tels que garantis par la Convention des droits de l'enfant (cf. chapitre 2.3 Droits de l'enfant et espace de circulation).

L'expression «**trafic motorisé**» inclut tous les véhicules à moteur à usage privé et commercial. Il s'agit notamment des voitures, motos, scooters et camions.

L'expression «**mobilité douce**» comprend tous les types de locomotion qui reposent sur la force musculaire. Cela inclut notamment la marche à pied, le vélo (avec et sans assistance au pédalage), mais aussi l'utilisation de draisiniennes, de trottinettes ou de skateboards.

2.2 Du bébé au jeune adulte – besoins liés à l'âge

Les besoins des enfants et des jeunes en matière d'espace de circulation varient considérablement en fonction de leur âge et de leur niveau de développement. Tandis que, pour se développer sainement, un bébé a avant tout besoin de calme pour dormir et d'une protection contre les bruits soudains (Bottino et al., 2012), des exigences particulières en matière de sécurité et de qualité se font jour à partir de l'âge de la marche. Ce n'est qu'à neuf ans que les enfants sont généralement capables d'estimer correctement la distance, par exemple, d'un véhicule qui s'approche (Uhr, 2015). À partir de 10-12 ans environ, les jeunes sont capables d'évaluer correctement les vitesses, même si des jeunes de 13 à 14 ans peuvent encore commettre des erreurs lorsqu'ils prennent des décisions pour traverser.

Il en résulte des exigences particulières en matière de sécurité routière. Avec l'âge, les distances parcourues augmentent et, avec elles, le besoin de mobilité indépendante. Les élèves du jardin d'enfants et du primaire font volontiers des détours pour accompagner d'autres enfants. L'itinéraire emprunté varie considérablement et dépend des ami·e·s, de la période de l'année ou de l'humeur (Mobilité piétonne Suisse, 2009). Les «chemins secrets» ou les itinéraires comportant des obstacles qui obligent à grimper ou à ramper pour les franchir sont particulièrement appréciés. Souvent, ce n'est pas le chemin prévu pour se rendre au jardin d'enfants ou à l'école. Le trajet se fait à pied, à trottinette ou à vélo. En revanche, les enfants plus âgés et les jeunes cherchent souvent à se déplacer efficacement. Ils/Elles



parcourent de plus longues distances de manière autonome à vélo, vélo électrique, cyclomoteur, moto ou en transports publics. Comparativement aux usagers de la route plus âgés, les jeunes et les jeunes adultes sont plus susceptibles d'avoir des accidents (Bureau de prévention des accidents, 2023a). La plupart des accidents graves se produisent à moto. Les causes incluent

l'inattention, la vitesse excessive, le manque d'expérience ou la consommation d'alcool.

Des pistes piétonnes et cyclables attrayantes et sûres ainsi que des transports publics bien développés, le week-end et la nuit, peuvent répondre aux exigences des jeunes en matière de mobilité efficace tout en améliorant la sécurité routière.

2.3 Droits de l'enfant et espace de circulation

La Convention des droits de l'enfant (Nations Unies, 1989) est un traité de droit international composé de 54 articles. Les droits de l'homme y sont formulés de manière à s'adapter aux besoins spécifiques des enfants âgés de 0 à 18 ans. Le Liechtenstein a ratifié la Convention relative aux droits de l'enfant en 1995 et la Suisse en 1997. Les droits des enfants sont ainsi devenus un droit national et l'enfant est passé d'objet de droit à sujet de droit. Cela signifie que les enfants sont des sujets de droit autonomes dotés de droits exécutoires. Les droits de l'enfant peuvent donc également être défendus par des plaidoyers,

par exemple de l'animation socioculturelle enfance et jeunesse, lorsqu'il s'agit de processus de participation ou d'aménagement d'espaces de circulation. La Suisse et le Liechtenstein sont tenus de mettre en œuvre la Convention des droits de l'enfant à tous les niveaux politiques et de l'appliquer à tous les enfants. Il ne s'agit pas simplement de protéger les enfants, mais aussi de les encourager et de les impliquer activement dans les processus décisionnels. Il faut donc aussi appliquer les droits de l'enfant lors de la planification et de l'aménagement de l'espace de circulation.

Principes fondamentaux de la Convention des droits de l'enfant

Art. 2 Droit à la non-discrimination



L'art. 2 de la Convention des droits de l'enfant accorde l'ensemble des droits à tous les enfants. Les enfants doivent pouvoir se déplacer de manière autonome et en toute sécurité dans les espaces de circulation, quels que soient

leur lieu de résidence, leur statut socio-économique et leur condition physique, en tenant compte des limitations liées à l'âge. L'aspect de l'accessibilité est ici essentiel. Les rues à fort trafic peuvent constituer un obstacle insurmontable pour un enfant. La suppression des obstacles visuels (places de stationnement ou végétalisation des rues mal placée) ainsi que la réduction de la vitesse peuvent encourager les enfants à se déplacer de manière autonome. Il faut accorder une attention particulière aux enfants issus de milieux socio-économiques inférieurs. En effet, ils/elles vivent de manière disproportionnée dans des rues ou à des carrefours à très fort trafic, ce qui limite leur accès aux espaces extérieurs (Uhr et al., 2017).

Art. 3 Intérêt supérieur de l'enfant

Chaque fois que sont prises des décisions susceptibles d'avoir des conséquences pour les enfants, l'intérêt supérieur de l'enfant prévaut. Les besoins de l'enfant doivent par conséquent être intégrés dans les projets de planification des espaces de circulation. Par exemple, les intérêts et les demandes des enfants doivent également être pris en compte lors du (ré)aménagement d'un carrefour, d'une rue à fort trafic ou d'une rue de quartier. Le fait est qu'ils/elles séjournent également dans

l'espace de circulation et l'utilisent pour se rendre à l'école, chez des ami·e·s ou à d'autres endroits.



Art. 6 Droit à la vie et au développement



Les enfants ont droit à la vie, à la survie et au meilleur soutien possible dans leur développement physique, psychique et social. En ce qui concerne l'espace de circulation, la protection contre les accidents, les gaz d'échappement et le bruit ainsi que la garantie de grandir en bonne santé sont essentielles. Les possibilités réduites de jouer, de se rencontrer et d'exercer une activité physique ou le manque d'accès aux espaces verts peuvent aussi constituer une restriction de ce droit.

Art. 12 Droit de faire entendre son avis et de participer

Les enfants ont le droit que leurs besoins soient entendus et pris en considération dans toutes les questions qui les concernent. Cela s'applique aussi à la planification et à l'aménagement de l'espace de circulation. Pour pouvoir intégrer les questions concernant les enfants dans l'espace de circulation, il est essentiel de les informer d'une manière adaptée aux enfants et de les impliquer dès le début dans toutes les étapes de la planification. Au-delà de la planification, ce droit s'applique également à l'aménagement de l'espace de circulation, par

Pour la planification du trafic, cela signifie que les espaces de circulation doivent être sûrs et favoriser le jeu, les rencontres et l'activité physique. Des pistes piétonnes et cyclables spacieuses et agréablement aménagées ou la création d'espaces de rencontre peuvent, entre autres, le permettre. Pour protéger les enfants des accidents, il faut mettre en œuvre des mesures suffisantes concernant la densité du trafic, la vitesse, les obstacles à la visibilité et d'autres mesures structurelles. Face au changement climatique, la protection contre la chaleur excessive acquiert aussi plus d'importance. Plus d'espaces verts, des voies de circulation ombragées, par exemple grâce à des arbres, et moins d'espaces de circulation imperméabilisés et de places de stationnement peuvent y contribuer (Office fédéral de l'environnement, 2018).

exemple lors de l'aménagement d'un espace de rencontre. En dehors de la participation directe des enfants et des jeunes, il faut toujours assurer une représentation qui défende leurs intérêts en permettant d'intégrer sur le plan technique leurs préoccupations dans le projet.



2.4 Objectifs de développement durable des Nations Unies

Les 17 objectifs de développement durable sont au cœur de l'Agenda 2030 (Assemblée générale, Nations Unies, 2015). Ils devraient être atteints à l'échelle mondiale et par tous les États membres de l'ONU d'ici 2030. La Suisse et le Liechtenstein sont aussi invités à mettre ces objectifs en œuvre au niveau national. La durabilité est essentielle pour garantir la quasi-totalité des droits des enfants, aujourd'hui et demain. Quant à l'espace de circulation, les objectifs 3 et 11 revêtent une importance particulière.

Objectif 11:

Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables

Cet objectif inclut l'accès des enfants à des systèmes de transport sûrs, abordables et durables. La sécurité routière doit être améliorée, notamment grâce au développement des transports publics. Il faut ce faisant accorder une attention particulière aux besoins des enfants.

Objectif 3:

Permettre à toutes les personnes de vivre en bonne santé et promouvoir leur bien-être à tout âge

Cet objectif inclut autant la protection des enfants et des jeunes contre les accidents que l'égalité des chances en matière de santé et de développement.

2.5 Conditions requises pour un aménagement de l'espace de circulation adapté aux enfants

La mise en œuvre des droits de l'enfant et les objectifs de développement durable comportent un certain nombre d'exigences qualitatives envers l'espace de circulation.

Un espace de circulation adapté aux enfants...

... répond à des normes élevées de sécurité routière.

Pour protéger les enfants des accidents, il faut mettre en œuvre des mesures suffisantes pour garantir un espace de circulation lisible, éviter les obstacles visuels (par exemple des voitures garées ou des plantations gênantes) et prendre en compte la vitesse réelle des véhicules. Il faut accorder une attention particulière à la hauteur de vision et à la perception limitée des enfants en matière de distance et de vitesse.



... contribue à la santé des enfants et des jeunes.

Pour y parvenir, il convient de placer la promotion structurelle de l'activité physique au centre de la planification et de la réglementation de l'utilisation de l'espace de circulation. Il est ainsi essentiel de donner plus de place à la mobilité active (draisienne, trottinette, vélo, marche, etc.) par rapport au trafic motorisé. Les mesures visant à réduire le bruit et les émissions peuvent également contribuer à des améliorations. En font partie l'abaissement de la vitesse, les interdictions temporaires et partielles de circuler⁵ ou encore la suppression de voies pour le trafic motorisé. Des revêtements routiers peu bruyants qui réduisent le bruit de roulement des véhicules peuvent localement contribuer à la réduction du bruit (Office fédéral de l'environnement, 2023a).

... est doté d'une importante végétalisation des rues.

Arbres, buissons, haies ou prairies au bord du chemin peuvent considérablement augmenter la qualité d'accueil et d'utilisation en apportant de l'ombre et en rendant l'espace diversifié et vivant. Les plantations qui séparent la rue et le trottoir peuvent avoir un effet tampon. Elles peuvent aussi contribuer à améliorer le microclimat et à réduire l'apparition d'îlots de chaleur. Lors de la végétalisation des rues, il faut toujours veiller à ne pas faire obstacle à la visibilité, en particulier des passages piétons.



... invite à la rencontre.

La création d'espaces de rencontre répond aux besoins des enfants et des jeunes d'interagir et d'échanger avec leurs pairs. Cela peut aussi favoriser les rencontres intergénérationnelles. Lorsqu'il n'est pas possible de créer des espaces de rencontre, des possibilités de s'asseoir comme des murets ou des pierres sur le trottoir ou dans les espaces piétons peuvent y contribuer.



... contient des éléments modifiables.

Une façon d'y parvenir est d'utiliser des matériaux naturels au bord du chemin, sur le trottoir ou dans les espaces piétons. Des trottoirs spacieux ou des rues à circulation faible ou réduite (notamment les espaces de rencontre) permettent, par exemple, de dessiner à la craie ou d'avoir des plantations créées et entretenues par les enfants et les jeunes. Des rues temporairement fermées à la circulation permettent d'installer des éléments modulables pour s'asseoir et jouer.



Les enfants ont droit à un environnement sain et sûr, aujourd'hui et demain. La transition vers une mobilité respectueuse du climat, peu encombrante et socialement acceptable est donc dans leur plus grand intérêt.

2.6 Défis pour la planification et l'aménagement de l'espace de circulation

Les défis en matière de planification de la circulation sont immenses lorsqu'il s'agit de rendre l'espace de circulation convivial pour les enfants. Dans de nombreuses villes et communes de Suisse et du Liechtenstein, la réalité est encore très éloignée des exigences évoquées.

Quatre défis clés sont à surmonter pour mettre en oeuvre la Convention des droits de l'enfant et les objectifs de développement durable dans la planification et l'aménagement de l'espace de circulation.

Concurrence pour la place

Il existe en de nombreux endroits une lutte pour la place entre les différents modes de transport dans l'espace de circulation. Le trafic motorisé (avec les places de stationnement qu'il requiert), les transports publics et la mobilité active se disputent l'espace. Selon les prévisions, la croissance démographique en Suisse et au Liechtenstein et l'augmentation du trafic qui en résulte risquent d'aggraver encore la situation si des mesures ne sont pas prises pour favoriser nettement les formes de mobilité peu encombrantes comme la marche, le vélo ou l'utilisation des transports publics (Office fédéral du développement territorial, 2021). Au Liechtenstein, c'est surtout la crois-

sance de l'emploi qui entraîne une augmentation du trafic motorisé (Ministère de l'Infrastructure, de l'Économie et du Sport, 2020).

Il est nécessaire de repenser la politique et la société, en s'éloignant de la ville centrée sur la voiture au profit d'espaces publics de haute qualité pour la population et aménagés de manière durable, afin que les préoccupations des enfants trouvent également leur place dans les espaces de circulation.

Oppositions de riverains, entreprises et groupes d'intérêt

Dans de nombreux endroits, des riverains, entreprises ou groupes d'intérêt favorables aux transports motorisés s'opposent aux mesures qui renforceraient la convivialité pour les enfants, comme l'abaissement de la vitesse, la suppression de voies et de places de stationnement ou la modération du trafic. Les défis consistent à montrer à quel point les mesures prises peuvent constituer un bénéfice pour l'ensemble de la population quant à la qualité de vie locale, mais aussi à proposer des solutions de mobilité alternatives grâce à des infrastructures attractives pour la marche, le vélo et les transports publics. Les mesures annoncées pour

améliorer la sécurité routière, en particulier sur le chemin de l'école, sont souvent largement acceptées.

Les villes et les communes sont confrontées à la tâche de peser et de pondérer les intérêts. Le type et la quantité des oppositions ne peuvent pas, en effet, être assimilées à un vote majoritaire.

Une politique axée sur les intérêts des enfants et des jeunes s'engage en faveur d'une culture du bâti qui accorde une plus grande importance à la création et à la préservation d'espaces extérieurs agréables plutôt qu'aux besoins du trafic motorisé.

Compétences partagées

En Suisse, la Confédération, les cantons et les communes se partagent les compétences en matière d'infrastructures routières. La capacité d'action des communes ne s'étend qu'aux rues et routes communales, qui ne représentent qu'une partie du kilométrage des routes en Suisse (Office fédéral de la statistique, 2023). Les mesures de construction sur les routes cantonales et nationales relèvent en revanche de la compétence des

cantons et de la Confédération. Des réglementations comparables s'appliquent au Liechtenstein. Les routes sont la propriété du Liechtenstein. Les rues et routes communales appartiennent aux communes politiques. Ces compétences partagées rendent souvent difficile l'amélioration de l'attrait des espaces de circulation pour les enfants, par exemple lorsqu'il s'agit de réaliser un continuum de réseaux menant à l'école adaptés aux enfants.

Possibilités limitées de participation des enfants et des jeunes

En comparaison avec les adultes, les enfants et les jeunes ont moins de possibilités de défendre la mise en œuvre de leurs droits. Les décisions concernant la politique des transports sont prises le plus fréquemment lors d'élections et de votes auxquels ils/elles ne peuvent pas participer.

Lorsqu'il s'agit de planifier et de mettre en œuvre des projets spécifiques, les enfants et les jeunes sont rarement pleinement impliqué·e·s (UNICEF Suisse et Liechtenstein, 2018).

Leurs intérêts sont aussi rarement représentés. En Suisse, on observe depuis plusieurs années une tendance à des processus participatifs dans le domaine de la construction ainsi que dans la planification de l'espace et de la mobilité.

Les enfants et les jeunes ne sont cependant pas considéré·e·s comme un groupe d'utilisateurs à part entière ayant des besoins spécifiques à leur âge et impliqué·e·s en conséquence. En outre, les formes de participation choisies sont rarement adaptées à l'âge et aux capacités des enfants et des jeunes. Il y a souvent un manque de connaissances et d'expérience sur la manière de mettre en œuvre efficacement la participation des enfants et des jeunes. C'est pourquoi les préoccupations des enfants concernant l'espace de circulation ne sont que peu entendues.

3 Recommandations d'actions pour les intervenant·e·s

3.1 Cartographie des intervenant·e·s

Renforcer la convivialité pour les enfants dans les espaces de circulation est une tâche transversale pour de nombreux organes responsables publics et privés qui, par leur influence et leur action, dépendent de l'environnement dans lequel grandissent les enfants et les jeunes. En cela, leur responsabilité est grande.

L'institutionnalisation de la collaboration de tous les intervenant·e·s concerné·e·s est une condition préalable importante à la réalisation des droits des enfants dans l'espace de circulation. La collaboration interdisciplinaire au sein de l'administration est également essentielle.

Pouvoir exécutif:
niveaux national,
cantonal, communal

Police de
la circulation

Services de l'environnement et de la santé publique

Services des bâtiments et de l'aménagement

Services des parcs et promenades

Pouvoir législatif:
niveaux national,
cantonal, communal

Éducation formelle

Hautes écoles
et hautes écoles
spécialisées

Associations
professionnelles

Organisations
spécifiques à la
circulation⁶

Animation enfance
et jeunesse
en milieu ouvert

Population civile

3.2 Recommandations pour chacun·e des intervenant·es

Pouvoir exécutif:
niveaux national, cantonal, communal

Services des bâtiments et de l'aménagement

Les planificatrices et planificateurs des transports et autres spécialistes de la planification et de l'aménagement du territoire ont une influence considérable sur la conception de l'espace de circulation. Ils/Elles peuvent promouvoir la mise en œuvre des conditions requises pour la conception d'espaces de circulation adaptés aux enfants. Leur action peut exercer une influence active pour qu'un espace suffisant soit réservé aux piétons et aux cyclistes et que l'espace de circulation soit aménagé de manière adaptée aux enfants. Ils/Elles peuvent aussi influer sur la décision de créer des éléments facilitant la traversée de la voie, des éléments de jeu, des sièges ou de prévoir la végétalisation des rues.

Il est essentiel de prendre en compte les enfants et les jeunes, partie importante de la population, dès la mise en place des instruments de planification.

Les besoins des enfants et des jeunes devraient aussi être spécifiquement pris en compte dans la formulation du programme des procédures de concours. Afin de clarifier les besoins des enfants et des jeunes, leur implication est intégrée au programme.

Police de la circulation

Dans le cadre de l'application de l'ordre juridique, une attention particulière est accordée à la sécurité routière et au bien-être des enfants et des jeunes. Cela comprend, par exemple, le contrôle régulier du respect des limitations de vitesse, de la priorité aux passages piétons ou dans les espaces de rencontre et la sanction du bruit excessif et évitable de la rue dans les lieux où vivent ou sont présents des enfants et des jeunes.

Une autre contribution importante réside dans l'éducation des enfants et des jeunes pour en faire des usagers et usagères de la route confiant·e·s et autonomes. Cela se déroule souvent dans le cadre de l'enseignement et en collaboration avec la direction et le personnel enseignant des jardins d'enfants et des écoles. La sécurisation du trajet pour se rendre à l'école et les mesures visant à réduire le nombre de parents-taxis relèvent aussi de la compétence de la police de la circulation, en collaboration avec les écoles. Il vaut la peine d'interroger régulièrement enfants, jeunes, parents et titulaires de l'autorité parentale sur les lacunes en matière de sécurité sur le chemin de l'école.

Services de l'environnement et de la santé publique

Les équipes des services de l'environnement et de la santé publique peuvent contribuer à l'application des valeurs limites pour l'air et le bruit en renforçant les mesures et les contrôles dans les lieux où se trouvent des enfants et des jeunes. Grâce à un examen critique de l'adéquation des valeurs limites pour les émissions sonores et pour la qualité de l'air au regard de la santé des enfants et des jeunes, elles peuvent également avoir un impact positif sur leur bien-être et leur santé.

Dans certaines villes et communes, il existe en outre des concepts ou des mesures visant à promouvoir l'activité physique auprès des enfants et des jeunes au quotidien.

Services des parcs et promenades

Une végétalisation générale des rues adaptée aux enfants peut considérablement améliorer le bien-être ainsi que la qualité d'accueil et d'utilisation des enfants et des jeunes dans les espaces de circulation. Il est essentiel d'éviter la création d'obstacles visuels supplémentaires (haies hautes, arbres, etc. devant les sorties ou les traversées de la chaussée) susceptibles de nuire à la sécurité routière des enfants et des jeunes. Dans certaines communes, les compétences de planification relèvent directement des services des parcs et promenades, dans d'autres, des instances supérieures de l'office des ponts et chaussées.

Pouvoir législatif: niveaux national, cantonal, communal

Une législation ainsi que des lignes directrices concrètes sont essentielles à la réalisation d'espaces de circulation conviviaux pour les enfants. La priorité du bien-être des enfants dans toutes les mesures de planification du trafic et dans l'aménagement des espaces publics peut être stipulée dans des lignes directrices, stratégies, lois et réglementations sur les constructions. La prise en compte des préoccupa-

tions et des capacités spécifiques à l'âge des enfants et des jeunes peut ainsi devenir un principe de planification dans le cadre de l'aménagement de l'espace de circulation.

Lors de l'approbation des crédits, il faudrait prendre en compte les aspects de sécurité routière et de bien-être des enfants et des jeunes ainsi que leurs possibilités de participer à la planification et à la mise en œuvre des projets.

Éducation formelle

Le personnel enseignant et les directions des établissements ont de larges possibilités d'influer sur la sécurité et la qualité du trajet pour se rendre à l'école. En informant parents et titulaires de l'autorité parentale et en mettant en place des offres alternatives (ex. Pedibus⁷), ils/elles peuvent s'efforcer de réduire le nombre de parents-taxis. Lorsque des enfants sont amené·e·s en voiture au jardin d'enfants ou à l'école, il est particulièrement important de veiller à ce qu'aucun véhicule ne s'arrête sur le trottoir. Un véhicule peut en effet mettre en danger des enfants qui se rendent à l'école.

Les jardins d'enfants et les écoles contribuent de manière importante par une éducation routière complète, qui apprend aux

enfants et aux jeunes à devenir des usagers et usagères de la route confiant·e·s, à ce qu'ils/elles puissent se déplacer en toute sécurité et de manière autonome dans les espaces de circulation.

Étant donné que le nombre d'accidents est particulièrement élevé chez les enfants plus âgés et les jeunes qui utilisent un vélo ou, à partir de 14 ans, un cyclomoteur, il est recommandé de renforcer l'éducation routière au niveau secondaire I (Uhr et al., 2017). Cependant, le Lehrplan 21, le plan d'études romand ne mentionne l'éducation routière que marginalement. Les cantons sont donc invités à définir des compétences sur la base du catalogue de compétences en matière d'éducation routière (Bureau de prévention des accidents, 2023b).

Hautes écoles et hautes écoles spécialisées

Les hautes écoles et hautes écoles spécialisées peuvent œuvrer à améliorer la convivialité des espaces de circulation pour les enfants en intégrant dans les programmes d'études obligatoires des modules sur les éléments constitutifs de ces espaces, la participation des enfants et des jeunes aux processus de planification, les besoins et les droits des enfants et des jeunes dans la circulation ainsi que les bases juridiques et de planification correspondantes. Les offres de formation continue s'adressant

aux spécialistes peuvent apporter une contribution supplémentaire. En outre, les études scientifiques constituent la base pour un changement politique et sociétal. On pourrait citer à titre d'exemples les études sur les effets sociospatiaux de la circulation sur la croissance des enfants et des jeunes ou encore les études sur la pollution atmosphérique et sonore et leurs effets sur la santé psychique, physique et sociale des enfants et des jeunes.

Associations professionnelles

Les associations professionnelles d'ingénieur·e·s de la circulation routière, des professionnel·le·s de la route et des transports et d'autres expert·e·s de la circulation peuvent promouvoir la convivialité pour les enfants dans les espaces de circulation en mettant au cœur de leurs formations continues, publications et événements les contenus pertinents

à ce sujet. Des guides rédigés à l'attention des communes peuvent permettre la mise en œuvre des recommandations sur le plan communal, qui constitue le cadre de vie des enfants et des jeunes. Par ce biais, l'importance d'un aménagement de l'espace de circulation adapté aux enfants est soulignée et le savoir scientifique est transmis sur le terrain.

Animation enfance et jeunesse en milieu ouvert

L'animation enfance et jeunesse en milieu ouvert représente les intérêts des jeunes au sein des instances politiques, des groupes de projet interdisciplinaires et auprès du public. Elle constitue un lien entre les enfants et les jeunes et les personnes chargées de décider et d'agir. Elle effectue également un important travail de traduction. En intégrant de manière proactive les préoccupations et les besoins spécifiques à l'âge dans les projets de planification de la circulation,

elle peut contribuer à améliorer la convivialité des espaces de circulation pour les enfants. Elle peut en outre promouvoir l'implication directe des enfants et des jeunes dans des projets concernant les espaces de circulation en leur apportant des connaissances techniques et une aide à la mise en œuvre de leur participation. Elle peut également initier et soutenir des processus participatifs avec les enfants et les jeunes dans la planification du trafic.

Organisations spécifiques à la circulation

Ces organisations sensibilisent le public et les responsables politiques à leurs thèmes spécifiques. Ce faisant, elles influent indirectement sur la qualité et la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes et des transports publics. Elles peuvent aussi avoir une influence sur la convivialité des espaces de circulation pour les enfants en mettant au cœur de leurs activités de lobbying poli-

tique et de relations publiques les préoccupations de ces derniers. Les campagnes de sécurité sur le chemin de l'école peuvent contribuer à sensibiliser les conducteurs et conductrices et à prévenir la pratique des parents-taxis. On pourrait aussi envisager des campagnes analogues en faveur d'une conduite conviviale pour les enfants (voir encadré page 26).

Population civile

Grâce aux décisions individuelles de mobilité de chacun·e ainsi qu'à ses votes lors des élections et des votations, la population civile a une énorme influence sur la place dans l'espace public réservée au trafic motorisé, aux transports publics, aux vélos ou aux piétons, sur les vitesses maximales applicables, sur la création de places de stationnement ou d'espaces verts ou encore sur qui a la priorité dans une rue. Toute personne possédant un véhicule peut

mettre en œuvre les recommandations pour adopter un style de conduite convivial pour les enfants ou, si possible, opter pour d'autres solutions de mobilité afin de réduire l'impact environnemental. S'engager activement, participer à des projets concernant la circulation et exiger la mise en œuvre des droits de l'enfant permet à la population civile d'œuvrer également pour améliorer la convivialité des espaces de circulation pour les enfants.

Aspects d'un style de conduite convivial pour les enfants:

- Être toujours très vigilant, notamment à proximité des passages pour piétons, lors des manœuvres et des marches arrière (causes fréquentes d'accidents [Uhr et al., 2017]).
- Conduire à vue dans les lieux où vivent ou se déplacent des enfants et des jeunes.
- Éviter les bruits inutiles.
- Établir un contact visuel avec les enfants et les jeunes qui traversent.
- Se garer sans gêner la visibilité.

3.3 Champs d'action

En responsabilité collective, les intervenant·e·s désigné·e·s peuvent surmonter les défis mentionnés

au chapitre 2.6 en agissant dans ces cinq champs d'action.

Champ d'action I: Augmentation du bien-être et de la qualité d'accueil

L'impression personnelle de sécurité et les expériences vécues sont des éléments centraux déterminant si les enfants et les jeunes se sentent à l'aise dans les espaces de circulation. Des traversées de chaussée peu lisibles, des vitesses élevées, une circulation dense, le bruit et un style de conduite agressif de la part des conducteurs et conductrices peuvent faire craindre aux enfants et aux jeunes de se trouver dans l'espace de circulation – même si, selon les normes objectives, les critères de sécurité routière sont remplis.

Il est possible d'améliorer le bien-être et la qualité d'accueil, par exemple, en installant une variété d'éléments pour s'asseoir ou pratiquer une activité physique et en végétalisant le bord de

la route ou en proposant des trottoirs spacieux. Cela peut aussi offrir des opportunités de jeux et de rencontres sans surveillance avec des pairs. La création d'espaces de rencontre peut apporter une valeur ajoutée particulière visant l'augmentation du bien-être et de la qualité d'accueil des enfants et des jeunes dans les espaces de circulation. Dans ces espaces, piétons, trottinettes et draisiniennes ont la priorité sur le trafic motorisé. La vitesse réduite à un maximum de 20 km/h permet de libérer un espace supplémentaire pour faire une activité physique, se réunir et jouer. Le fait que le stationnement ne soit autorisé qu'aux endroits indiqués améliore la lisibilité de l'espace.

Champ d'action II: Encouragement de l'autonomie

Les enfants et les jeunes peuvent dès lors se déplacer de manière autonome dans l'espace de circulation si le chemin emprunté répond à des critères objectifs et subjectifs de sécurité. Ce sont

souvent les parents et les titulaires de l'autorité parentale qui ne permettent pas à leurs enfants ou seulement d'une façon limitée de se déplacer seul·e·s, par crainte d'accidents. Mais



le sentiment subjectif de sécurité et le bien-être qui en découlent pour les enfants et les jeunes dans les espaces de circulation influent aussi sur la fréquence à laquelle ils/elles se déplacent de manière autonome. Pour encourager la libre circulation des enfants et des jeunes, il est donc essentiel de prendre des mesures sur les infrastructures de circulation (aides à la traversée en sécurité, îlots de protection pour les piétons, suppression des obstacles visuels, pistes piétonnes et cyclables séparées) et sur les réglementations d'utilisation (réduction de la vitesse et de la densité du trafic) et de les mettre en œuvre partout où les enfants et les jeunes se déplacent en nombre. Des décrochements verticaux et horizontaux⁸ peuvent contribuer à réduire la vitesse localement dans des endroits clés tels que les jardins d'enfants, les écoles et autres aires de jeux et de détente. Ces mesures sont complétées par une éducation routière spécifique à l'âge et au développement.

La vitesse est l'un des facteurs clés en matière de sécurité routière (Bureau de prévention des accidents, 2020). Plus la vitesse est élevée, plus le risque d'accidents et de blessures est grand. En effet, à mesure que la vitesse augmente, la fréquence des accidents croît aussi, tout comme leur gravité. Des mesures de réduction du bruit ou des bandes végétalisées séparant la rue du trottoir peuvent aussi contribuer à améliorer le sentiment subjectif de sécurité et de bien-être.

Dans tous les cas, il est essentiel de permettre aux enfants et aux jeunes d'avoir voix au chapitre et de s'exprimer sur les endroits dans lesquels ils/elles ne se sentent pas en sécurité ou mal à l'aise dans l'espace de circulation et sur les mesures désirées pour y remédier.

Les communes et les écoles peuvent y contribuer en mettant régulièrement en place des canaux permettant de recueillir les préoccupations des enfants, des jeunes et des parents et de les prendre au sérieux. Il faudrait tenir compte des votes des enfants et des jeunes lors de l'adoption de mesures structurelles concernant les infrastructures et lors de modifications des règles d'utilisation.

Des dispositions légales particulières s'appliquent au trajet de l'école. Les communes sont tenues de créer pour chaque élève un chemin objectivement acceptable pour se rendre à l'école, qui réponde à des critères de sécurité et de distance. En cas d'insuffisances, elles doivent financer et mettre en œuvre des mesures de sécurité. Par exemple, les communes peuvent réduire le nombre de parents-taxis qui amènent les enfants à l'école et au jardin d'enfants en associant enfants et parents à la planification du trajet jusqu'à l'école. Un soutien financier à des concepts tels que le Pedibus peut aussi y contribuer. Interdire le stationnement devant les écoles et les jardins d'enfants peut être efficace lorsque les conditions de circulation ne sont pas claires. La manière dont s'effectue le trajet jusqu'à l'école

relève de la responsabilité des titulaires de l'autorité parentale. La décision d'envoyer l'enfant ou le/la jeune à l'école à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture leur revient.

Champ d'action III: Promotion de la santé

Dans de nombreux endroits, la circulation a des conséquences négatives importantes sur la santé des enfants et des jeunes. Pendant les mois d'été, la pollution à l'ozone est répandue dans toute la Suisse et dépasse même dans certaines régions les valeurs limites autorisées (Office fédéral de l'environnement et Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, 2023). Les valeurs limites pour le dioxyde d'azote sont dépassées dans les zones urbaines proches des grands axes routiers. La situation est comparable pour le polluant qu'est l'ozone au Liechtenstein (OSTLUFT, 2023).

Les enfants et les jeunes sont plus susceptibles de développer de l'asthme s'ils/elles vivent dans des endroits à forte densité de trafic (Meltem Kutlar et al., 2019). Facteur aggravant, les enfants asthmatiques sont encore plus sensibles que les adultes. Leur risque d'hospitalisation pour urgence respiratoire est jusqu'à trois fois plus élevé. On observe également une augmentation des décès, des cancers et une réduction de la croissance des poumons chez les enfants en cas d'exposition prolongée au dioxyde d'azote.

L'étude suisse à grande échelle SAPAL-

Outre les souhaits des enfants et des jeunes, des aspects liés à la sécurité déterminent souvent s'ils/elles laissent ou non leurs enfants/partir seul·e·s.

DIA a montré que la santé des enfants et des jeunes s'améliorait rapidement lorsque la teneur en polluants de l'air diminuait (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication & Office fédéral de l'environnement, 2020).

Le bruit provoqué par la circulation a également un impact négatif sur la santé des enfants et des jeunes. Le bruit de la circulation provoque une réaction de stress chez les enfants et les jeunes (Tangermann & Röösli, 2018). Cela a des conséquences sur la santé cardiovasculaire et les aptitudes cognitives comme la capacité de lecture, la mémoire ou l'attention. Surtout chez les jeunes, le bruit de la rue dans leur cadre de vie entraîne des troubles de la mémoire et de la concentration en raison de la réduction de la qualité du sommeil, ce qui affecte également les performances scolaires (Tangermann et al., 2023).

Les enfants et les jeunes qui se déplacent à pied ou à vélo vivent à long terme en meilleure santé (Frohlich & Collins, 2023).

Outre les influences directes du trafic sur la santé par le biais des polluants et du bruit, il existe de nombreux effets indirects. Dans de nombreux endroits, la densité de trafic élevée, le manque de sécurité routière ainsi que d'espaces verts et une faible qualité de vie dans les espaces de circulation signifient que les enfants et les jeunes passent moins de temps à l'extérieur et choisissent moins souvent des formes de mobilité active (Frohlich & Collins, 2023). Il en résulte un manque d'activité physique et les effets négatifs associés sur les capacités motrices et cognitives, le développement social et le bien-être (UNICEF Office of Research, 2022).

Afin de mettre en œuvre les droits de l'enfant à la non-discrimination, à l'éducation, aux loisirs et à la santé, il est donc essentiel de protéger les

enfants et les jeunes des impacts environnementaux de la circulation sur leur lieu de résidence, dans les écoles et dans les espaces de circulation dans lesquels ils/elles passent du temps. Les mesures les plus efficaces aux niveaux cantonal et communal consistent à réduire la vitesse à 30 km/h ou à 20 km/h et à promouvoir la mobilité active et les transports publics. L'utilisation de revêtements routiers peu bruyants peut contribuer davantage à la réduction du bruit (Office fédéral de l'environnement, 2023a). Ces mesures, associées à la création et à la revalorisation d'espaces libres, par exemple en réduisant les places de stationnement et en végétalisaient les rues, peuvent aider les enfants et les jeunes à passer plus de temps, à se déplacer et à socialiser dans les espaces publics.

Champ d'action IV: Participation à la planification, conception et régulation de l'usage de l'espace de circulation

Les enfants sont des expert·e·s de leur propre environnement. Ils/Elles voient le monde avec des yeux différents et peuvent révéler des perspectives que nous, les adultes, ne voyons pas. Cela vaut aussi pour l'espace de circulation. Les enfants et les jeunes ont le droit d'être impliqué·e·s dans toutes les questions les concernant. Comme l'espace de circulation façonne la réalité directe des enfants et des jeunes, il est essentiel de les impliquer dans la planification, l'aménagement et la ré-

glementation de l'usage de l'espace de circulation, directement ou par l'intermédiaire d'une représentation, afin de mettre en œuvre la Convention des droits de l'enfant. Cela s'applique non seulement aux espaces de rencontre, mais aussi lorsqu'il s'agit de réaménager des rues ou des carrefours très fréquentés.

Dans le cadre de la planification et de l'aménagement de l'espace de circulation, l'implication des enfants et des jeunes est particulièrement importante

- pour identifier les endroits dans l'espace de circulation où les enfants et les jeunes se sentent en danger et où ils/elles sont en danger;
- pour identifier les endroits dans l'espace de circulation où les enfants et les jeunes se sentent mal à l'aise respectivement où ils/elles n'aiment pas aller;
- pour planifier des mesures visant à désamorcer les situations de circulation dangereuses ou inadaptées aux enfants et aux jeunes;

- pour planifier et aménager concrètement des espaces routiers;
- pour définir des zones 30 ou des espaces de rencontre;
- pour réviser la planification locale ou rénover le centre du village;
- pour planifier des pistes piétonnes et cyclables;
- pour planifier le trajet de l'école;
- pour évaluer les besoins en transports publics.



UNICEF Suisse et Liechtenstein a rassemblé conseils et recommandations générales pour planifier et mettre en œuvre une participation significative des enfants et des jeunes dans la brochure «La participation des enfants et des jeunes en théorie et en pratique – Pour les communes et villes».



Pour les communes
et les villes



Pour les enfants
et les jeunes

unicef.ch/fr/publikationen

Champ d'action V: Climat et environnement

La crise climatique est une crise des droits de l'enfant puisque le changement climatique menace la mise en œuvre de presque tous les droits de l'enfant partout dans le monde, aujourd'hui et demain. Des conquêtes importantes des dernières décennies seront ainsi réduites à néant. Le changement climatique a des conséquences négatives sur l'approvisionnement en nourriture, en eau potable, en services de santé et bien plus encore. Sans oublier la santé humaine qui souffre de la chaleur extrême. Chez les bébés et les jeunes enfants en particulier, les fonctions de refroidissement du corps ne sont pas encore pleinement développées, ce qui explique leur vulnérabilité spécifique à la hausse des températures (UNICEF, 2021).

Afin de permettre la mise en œuvre des droits de l'enfant aujourd'hui et demain, il est essentiel de lutter contre le changement climatique, de le combattre par tous les moyens possibles et d'en contenir les effets.

En Suisse, le transport est le principal moteur du changement climatique. Les transports, hors trafic aérien international, sont responsables de 31 pour cent des émissions totales de gaz à effet de serre de la Suisse. Cela fait du transport le secteur de loin le plus important, suivi par le bâtiment (26%), l'industrie

(24%) et l'agriculture, le traitement des déchets et les gaz de synthèse (20%) (Office fédéral de l'environnement, 2023b). Qui plus est, contrairement aux émissions des autres secteurs, les émissions du secteur des transports ne diminuent pas. La principale cause en est l'augmentation des transports routiers des personnes et des marchandises. Le Liechtenstein connaît une situation comparable (Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein, 2023).

Une solution durable pourrait consister à réduire le volume du trafic motorisé en donnant la priorité aux transports publics ou à d'autres formes de mobilité active, comme le vélo ou la marche. L'aménagement de l'espace de circulation a une énorme influence à cet égard parce qu'il peut limiter les capacités du trafic motorisé au profit des mobilités actives ou des transports publics au moyen d'une limitation de la capacité (p. ex. suppression de voies, interdictions temporaires ou partielles de circuler, transformation en rues à circulation réduite). La gestion des places de stationnement a un autre effet incitatif important (Office fédéral du développement territorial, 2021). La raréfaction des places de stationnement accompagnée de la promotion simultanée des transports publics et des mobilités actives peut avoir un effet incitatif significatif. Cette approche contribuerait doublement à la promotion d'espaces de vie conviviaux pour les enfants. En effet, avec 30 pour cent de la surface totale affectée à l'urbanisation,

la circulation nécessite à peine moins d'espace que l'habitat (35%) (Office fédéral de la statistique, 2021). Sur ce total, 88 pour cent sont des espaces routiers. À cela s'ajoutent 69 km² d'aires de stationnement (plus les garages souterrains et parkings couverts) (Office fédéral de la statistique, 2023). Cela correspond à environ 5,5 millions de places de stationnement.

Un changement d'affectation recèle donc un énorme potentiel pour la création de pistes piétonnes et cyclables sûres, mais aussi pour des espaces publics adaptés aux enfants, tels que des espaces verts, des aires de jeux ou des lieux de rencontre.

Moins de superficie bétonnée réduirait également l'apparition d'îlots de chaleur urbains, particulièrement problématiques pour la santé des jeunes enfants (Röösli & Ragettli, 2020).

L'électrification des transports peut apporter une contribution complémentaire pour atteindre leur neutralité climatique. Cependant, le passage aux véhicules électriques entraîne des défis du point de vue des droits de l'enfant. L'extraction de métaux rares comme le cobalt se déroule parfois dans des conditions dans lesquelles le travail des enfants ne peut être exclu ou a même été prouvé (Agence allemande de coopération internationale, 2019). Par conséquent, il est important de veiller à ce que la transition vers une mobilité plus durable soit équitable et prenne activement en considération les aspects relatifs aux droits de l'homme et de l'enfant.

4 Études de cas

U NICEF Suisse et Liechtenstein publie en ligne une série d'exemples de promotion de la convivialité pour les enfants. On y trouve aussi de nombreux exemples en rapport avec les espaces de circulation conviviaux pour les enfants.

| | |
|----------------|---|
| Allschwil | Sécurité sur le trajet de l'école |
| Bâle | Zones 30 temporaires |
| Ct. Bâle-Ville | Optimisation de la sécurité routière près des écoles et des jardins d'enfants |
| Genève | Coaching sur le chemin de l'école pour favoriser la mobilité autonome |
| Genève | Plans de mobilité participatifs pour le trajet de l'école |
| Granges | Collaboration en matière de sécurité routière |
| Schaan | Aller à pied ou à vélo à l'école |
| Wauwil | Introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur une route cantonale |



Recueil complet des études de cas
unicef.ch/fr/etudesdecas

Notes de bas de page

- 1 On entend par jeunes les enfants âgé·e·s de 12 à 18 ans.
- 2 Enfants amenés et récupérés en voiture par les parents ou les titulaires de l'autorité parentale.
- 3 Ménages qui disposent de moins de 60 pour cent du revenu médian équivalent.
- 4 Dans les espaces de rencontre, piétons, trottinettes, draisiniennes, etc. ont la priorité sur le trafic motorisé.
La vitesse maximale autorisée est de 20 km/h. Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits indiqués.
- 5 Les interdictions partielles de circuler peuvent proscrire ou restreindre le transit de certains usagers de la route (par exemple les camions) pour protéger les riverain·e·s.

Bibliographie

- Assemblée générale, Nations Unies. (2015). Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030. are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/nachhaltige_entwicklung/dokumente/bericht/transformation_unsererweltdieagenda2030fuerNachhaltigeEntwicklun.pdf.download.pdf/transformer_notremondeleprogrammedeDeveloppementdurablealhorizon.pdf
- Association transports et environnement (2017). Mobilité d'avenir: le Pédibus en Suisse. pedibus.ch/wp-content/uploads/2019/09/ATE_PEDIBUS-FR_2017.pdf
- Bureau de prévention des accidents. (2020). 30 km/h pour plus de sécurité sur les routes: faits et arguments. bafu.ch/media/vq2m1gfg/2023-11-09_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf

- 6 Organisations qui s'engagent en faveur de pistes piétonnes et cyclables attrayantes, de la promotion de la mobilité active, du développement des transports publics ou de la sécurité routière.
 - 7 Pedibus est un concept dans lequel un groupe d'enfants marche ensemble jusqu'au jardin d'enfants ou à l'école et vice versa. Les «conductrices et conducteurs» du bus sont des adultes qui accompagnent les enfants à pied.
 - 8 Les décrochements verticaux sont des rehaussements ponctuels de la chaussée, la déclivité des rampes étant largement responsable de l'effet d'atténuation de la vitesse. Les décrochements horizontaux sont des rétrécissements latéraux de la surface de circulation, souvent réalisés sous forme de végétalisation ou de places de stationnement.
- Bureau de prévention des accidents. (2023a). Sinus 2023: Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2022. doi.org/10.13100/BPA.2.501.02.2023
- Bureau de prévention des accidents. (2023b). Catalogue de compétences éducation routière. Consulté le 20 novembre 2023 sur bafu.ch/fr/catalogue-de-competences-education-routiere
- Bottino, J. C., Rifas-Shiman, S. L., Kleinman, K. P., Oken, E., Redline, S., Gold, D., Schwartz, J., Melly, S. J., Koutrakis, P., Gillman, M. W., Taveras, E. M. (2012). The association of urbanicity with infant sleep duration. *Health Place*, 18(5), 1000–5. doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.06.007
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et Office fédéral de l'environnement. (2020). SAPALDIA – Swiss Cohort Study on Air Pollution and Lung and Heart Diseases in Adults (allemand). bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/sapaldia_faktenblatt.pdf.download.pdf/sapaldia_faktenblatt.pdf
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit [Agence allemande de coopération internationale]. soz-kult.hs-duesseldorf.de/personen/eberlei/Documents/Eberlei%202019%20-%20Missbrauch%20und%20Auseitung%20von%20Kindern%20weltweit%20beenden.pdf
- Eurostat. (2023, 27 octobre). Noise from neighbours or from the street [EU-SILC survey, indicator ilc_mddw01]. ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/ilc_mddw01
- Frohlich, K. L., & Collins, P. A. (2023). Children's right to the city and their independent mobility: why it matters for public health. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 0, 1–3. dx.doi.org/10.1136/jech-2023-221067
- Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein. (2023). Klimastrategie Liechtenstein 2050. lenum.com/wp-content/uploads/2022/06/Br%C3%B6sch%C3%BCre_klimastrategie-2050.pdf
- Institut Robert Koch. (2020). AdiMon-Themenblatt: Spielen im Freien. rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas_Monitoring/Verhalten/PDF_Themenblatt_Spielen.pdf?__blob=publicationFile
- Meltem Kutlar, J., Kappelera, R., Probst-Henscha, N., Künzlia, N. (2019). Air et santé en Suisse et ailleurs. Swiss Medical Forum, 19(13–14), 213–218. smf.swisshealthweb.ch/fileadmin/assets/SMF/2019/fms.2019.08079/smf-08079-fr_02.pdf
- Ministère de l'Infrastructure, de l'Économie et du Sport. (2020). Mobilitätskonzept 2030. Ausgabe 2020. mobilitaet2030.li/download_file/view/44/281
- Mobilité piétonne Suisse. (2009). L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école. fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere_1006_schulweg_F.pdf
- Nations Unies. (1989). Convention relative aux droits de l'enfant. unicef.ch/sites/default/files/2018-08/un-kinderrechtskonvention_fr.pdf
- Office fédéral de la statistique. (2021). L'utilisation du sol en Suisse: Résultats de la statistique de la superficie 2018. dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/19365052/master
- Office fédéral de la statistique. (2023). Infrastructure et longueur des réseaux. Consulté le 7 novembre 2023 sur bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports/infrastructures-transport-vehicules/longueur-reseaux.html
- Office fédéral de l'environnement. (2018). Quand la ville surchauffe. Bases pour un développement urbain adapté aux changements climatiques. Connaissance de l'environnement, n° 1812. p. 108. bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/uv-umwelt-wissen/hitze-in-staedten.pdf.download.pdf/uv-1812-f.pdf
- Office fédéral de l'environnement. (2023a). Revêtements de routes peu bruyants. Consulté le 7 novembre 2023 sur bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/mesures-contre-le-bruit/mesures-contre-le-bruit-de-la-circulation-routiere/revetements-de-routes-peu-bruyants.html
- Office fédéral de l'environnement. (2023b). Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse 1990–2021. bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/fachinfo-daten/kenngroessen_thg_emissionen_schweiz.pdf.download.pdf/Kenngroessen_2023_FR.pdf
- Office fédéral de l'environnement & Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche. (2023). État de l'environnement Air. La qualité de l'air en 2022 Résultats

- du réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL).
bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/publications-etudes/publications/la-qualite-de-l-air-en-2022.html/jahrbuch-nabel-f-2022.pdf
- Office fédéral du développement territorial. (2021): Perspectives d'évolution du transport 2050: Rapport final (allemand, résumé en français).
are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf
- OSTLUFT. (2023). Luftqualität. 1991–2022.
[ostluft.ch/index.php?id=60&tx_ostluft_rueckblick_jahr\[datenrueckblickId\]=109](http://ostluft.ch/index.php?id=60&tx_ostluft_rueckblick_jahr[datenrueckblickId]=109)
- Röösli, M., Ragettli, M. S. (2020): Effets de la chaleur sur la santé en Suisse et importance des mesures de prévention. Institut Tropical et de Santé Publique Suisse (allemand, synthèse en français).
so.ch/fileadmin/internet/ddi/ddi-gesa/PDF/Erkrankungen_und_Impfungen/Klima/Gesundheitliche_Auswirkungen_von_Hitze.pdf
- Uhr, A. (2015). Entwicklungspsychologische Grundlagen: Überblick und Bedeutung für die Verkehrssicherheit. bfu-Grundlagen. Bureau de prévention des accidents.
doi.org/10.13100/BFU.2.267.01.2015
- Uhr, A., Allenbach, R., Ewert, U., Niemann, S., Hertach, P., Achermann Stürmer, A., Cavegn, M. (2017). Sécurité des enfants dans le trafic routier. Bureau de prévention des accidents (allemand, résumé en français).
doi.org/10.13100/bfu.2.280.01
- UNICEF. (2021). La crise climatique est une crise des droits de l'enfant: Présentation de l'indice des risques climatiques pour les enfants.
unicef.org/media/105536/file/UNICEF_climate%20crisis_child_rights_crisis-summary-FR.pdf

UNICEF Office of Research. (2022). Innocenti Report Card 17: Places and Spaces: Environments and children's well-being.
unicef-irc.org/publications/pdf/RC17-EN_Places-and-Spaces_Environments-and-childrens-well-being_Report-Card-17.pdf

UNICEF Suisse et Liechtenstein. (2018). «Les enfants d'aujourd'hui dans les espaces de demain» Sondage sur la participation des enfants et des adolescents aux projets d'aménagement et de construction.
unicef.ch/fr/media/782/download

Union des villes suisses & ewp. (2019). Comment la mobilité modèle les territoires urbains.
staedteverband.ch/cmsfiles/2019_019_Schnittstellenstudie_FR_RZ_komprimiert%20A4_1.pdf?v=20220425092443

Tangermann, L., & Röösli, M. (2018). Wie wirkt Lärm auf Kinder? *Paediatrica*, 29(4), 5–8.
edoc.unibas.ch/69068/

Tangermann, L., Vienneau, D., Saucy, A., Hattendorf, J., Schaffer, B., Wunderli, J. M., & Röösli, M. (2023). The association of road traffic noise with cognition in adolescents: A cohort study in Switzerland. *Environmental Research*, 218, 115031.
doi.org/10.1016/j.envres.2022.115031

Verkehrsclub Deutschland. (2023). Kindgerechte Mobilität Im Wohnumfeld: Kindgerecht mobil in der Stadt und auf dem Dorf.
vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige_Mobilitaet_Kinder/VCD-Factsheet_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf

Impressum

Éditeur

UNICEF Suisse et Liechtenstein
 Pfingstweidstrasse 10, 8005 Zurich
 eae@unicef.ch, unicef.ch

Autrices

Nadine Junghanns et Mona Meienberg

Révision spécialisée

Andrea Uhr et Carine Vuitel,
 Bureau de prévention des accidents
 Carlo Fabian,
 Haute école spécialisée du nord-ouest de la Suisse, Haute école de travail social
 Christine Bai,
 Tiefbauamt Ville de Zurich
 Petra Stocker,
 Verkehrsplanung Ville de Berne
 Raimund Kemper,
 Institut für Soziale Arbeit und Räume, Ostschweizer Fachhochschule
 Thomas Spillmann,
 Office fédéral des routes OFROU,
 Département de la circulation routière
 Vanessa Le Donne,
 Commune de Beringen

Conception et mise en page
 Resort GmbH, Zürich

Illustrations
 Martine Mambourg, illustriert.ch, Zurich

Traduction de la version originale allemande en français, italien et anglais
 Translingua SA, Zurich

Relecture
 Audrey Monbaron

1^{re} édition, mars 2024

Cette publication est disponible en version imprimée et à télécharger en allemand, français, italien et anglais.

© 2024 UNICEF Suisse et Liechtenstein

UNICEF Suisse et Liechtenstein
Pfingstweidstrasse 10, CH-8005 Zurich
Tél.: +41 (0)44 317 22 66
eae@unicef.ch | unicef.ch

unicef 
pour chaque enfant