

Annexe présentation de l'atelier 11 du Congrès de la FUB 2022

« La mobilité des enfants : un enjeu du système vélo »

Slide 5 :

2 chiffres pour illustrer la pertinence de prendre en compte les besoins des enfants et des jeunes lorsqu'on construit une politique vélo, à tous les niveaux (infras, stationnement, services) :

- Celui de la sédentarité des enfants, contre laquelle le vélo et notamment sur les trajets domicile-école, peut être une solution. En particulier le cas chez les adolescentes.
- Celui de la part des déplacements à motif d'accompagnement réalisés par des femmes / par des hommes. A mettre en regard de l'utilisation plus importante de la marche chez les femmes / du vélo chez les hommes -> faire une politique vélo « inclusive » en entrant par les besoins des enfants, c'est aussi permettre à ces déplacements du « care » de se faire autrement qu'en marchant ou en voiture. C'est proposer des alternatives sûres et sécurisantes aux femmes, parfois plus rapides pour enrichir leur bouquet de mobilités.

Slide 6 :

2 autres chiffres pour poursuivre la même idée :

- Celui de la sédentarité des enfants, contre laquelle le vélo et notamment sur les trajets domicile-école, peut être une solution. En particulier chez les adolescentes.
- Celui de la part des déplacements à motif d'accompagnement réalisés par des femmes / par des hommes. A mettre en regard de l'utilisation plus importante de la marche chez les femmes / du vélo chez les hommes. Développer une politique vélo « inclusive » en entrant par les besoins des enfants, c'est aussi permettre à ces déplacements du « care » de se faire autrement qu'en marchant ou en voiture. C'est proposer des alternatives sûres et sécurisantes aux femmes, parfois plus rapides pour enrichir leur bouquet de mobilités

Slide 7 :

Une approche égalitaire de l'urbanisme -> prêter attention aux besoins des plus vulnérables dans notre système de mobilité permet d'adopter des perspectives et des besoins qui ne sont pas toujours pris en compte (ceux des femmes, des enfants, des personnes âgées) pour répondre au besoin du plus grand nombre.

Par exemple : pour des infrastructures, prendre en compte les besoins des enfants et des parents en situation d'accompagnement permet de se poser la question du dimensionnement des infras (largeur de piste pour rouler de front avec un enfant, dimensionnement du stationnement et caractéristiques des attaches -> penser aux spécificités des vélos plus larges mais aussi des vélos plus petits). Disposer aujourd'hui d'infras plus larges permet aussi une sécurisation pour le plus grand nombre (circulation en groupe, largeur plus confortable) et d'anticiper l'augmentation des flux.

Slide 10 :

Le guide sur lequel je me suis appuyée : <https://bernardvanleer.org/publications-reports/cycling-cities-for-infants-toddlers-and-caregivers/>. Il est proposé par la société néerlandaise [BYCS](#) et par la [Fondation Bernard van Leer](#) qui s'intéresse aux besoins des enfants et aux moyens de les intégrer au mieux dès le plus jeune âge dans les politiques publiques, notamment d'urbanisme et de mobilité. Ce guide propose une méthodologie pour construire une politique en faveur du vélo centrée sur les besoins des enfants en bas-âge et de leurs parents, en prêtant une attention particulière aux publics les moins favorisés.

Il y est question du public des enfants en bas-âge et des nourrissons, ainsi que de leurs parents en tant qu'adultes qui prennent soin d'eux au quotidien ("*care*"), et notamment dans les trajets domicile-école. Le guide utilise ainsi le concept de "*caregivers*" qui n'a pas d'équivalent en français. Une traduction imparfaite pourrait être celle d'"aidant-e", bien qu'il soit plutôt utilisé pour décrire la réalité des personnes en situation de prendre soin des personnes âgées et / ou en situation de handicap.

Slide 11 :

- Ecologique (moins d'émissions de CO2, moins de pollution)
- Santé publique (en lien avec la sédentarité)
- Social (Les personnes en situation de précarité économique sont aussi souvent celles qui vivent dans les rues où les pollutions sonore et de l'air sont les plus importantes)
- Lien parent-enfant (impact positif du toucher, création de moments pour échanger, faire et apprendre ensemble etc.)
- Lien à l'échelle du quartier (que les enfants se familiarisent avec leur environnement bâti mais développent également du lien avec les personnes résidant dans leur quartier -> renforcement des solidarités dans le quartier)
- Indépendance comme capacité à réaliser un déplacement seul et autonomie et comme capacité à prendre des décisions sur son déplacement

Slide 12 :

Le guide propose une méthodologie en 3 étapes pour faire des politiques de mobilités actives adaptées aux besoins des plus jeunes et de leurs aidant.es. La première étape est de disposer de données afin d'établir un diagnostic quantitatif et qualitatif des pratiques existantes :

- Connaître leurs usages / bouquet de mobilité
- Connaître finement leurs déplacements quotidiens
- Connaître leurs préférences (par des retours qualitatifs)

Slide 13 :

La 2e étape est de lever les craintes, qui sont nombreuses (sûreté, sécurité, distance, pratique en fonction du climat, coût, image sociale du vélo, notamment chez les CSP les plus précaires).

Pour cela, plusieurs leviers sont importants à mobiliser :

- Le fait de s'adresser directement aux personnes concernées et de les écouter (étude qualitative par un groupe de travail)
- Le fait de faire des alliances avec des associations ou organismes qui accompagnent ces publics au quotidien -> interventions dans les écoles, échanges avec Pôle Emploi pour les personnes en situation de précarité, etc.
- Le fait de proposer des aides économiques pour permettre d'acquérir des vélos adaptés (on pense d'abord aux vélos-cargos)
- Le fait de pouvoir essayer ces vélos en situation avant de les acquérir (par exemple, Bogota a annoncé récemment avoir sélectionné son opérateur de VLS. Le système, qui verra le jour en 2022, proposera des vélos classiques, VAE, sièges pour enfants, vélo cargos et vélos à mains)
- Le fait de pouvoir stationner son vélo / bénéficier d'une tarification adaptée & intégrée à la tarification globale des transports pour le cas des locations de vélo.

Slide 14 :

3^e étape : pérenniser les pratiques une fois que les freins ont été levés :

- Agir sur les infrastructures
- Répondre aux besoins de base avec des équipements adaptés
- Communiquer
- Proposer un cadre agréable et attractif pour les enfants

Un levier intéressant peut être celui de la "ludification", traduction française du concept de "gamification", qui désigne les mécanismes de jeu utilisés hors d'une situation de jeu initiale pour motiver et faire collaborer les usagers. La ludification a pour but d'inciter les enfants à la pratique du vélo et de la marche, mais aussi les adultes, sensibles à un espace public plus agréable où il serait possible de jouer. On peut notamment penser à des marquages au sol : marelles, pistes d'athlétisme, etc. qui permettent d'améliorer la qualité d'usage des espaces pour un coût relativement faible.

In fine, on voit qu'agir en entrant par les besoins des enfants et des jeunes permet d'assurer au plus grand nombre des politiques vélo attractives.

Slide 23 :

Un exemple issu d'un travail en cours de rédaction côté ADMA : sur la participation des enfants aux projets de mobilités actives.

Où l'expertise d'usage des enfants a permis à la collectivité d'économiser en infrastructures et de proposer des solutions adaptées aux besoins

Projet à Odense au Danemark :

Echange avec Trafic i børnehøjde au sujet du projet à l'école Agedrup, entreprise à but social qui intervient dans les écoles sur financement des collectivités : <http://bornetrafik.dk/case-agedrup-school/>

Cet exemple permet de démontrer que :

- Les enfants ont une réelle expertise d'usage

- Prendre en compte leurs besoins permet des infras adaptées à leurs besoins, pour un changement modal durable
- Consulter le public cible est moins coûteux pour la collectivité
- Les implications ont été transverses car les parents l'ont aussi été in fine

Slide 24 :

Travail en « pyramide » : les plus grands, ambassadeurs du projet, apprennent aux plus petits. L'idée est que les plus petits apprennent in fine à leurs parents pour occasionner un changement durable des modes de déplacement.

Slide 25 :

Un exemple issu d'un travail en cours de rédaction côté ADMA : sur la participation des enfants aux projets de mobilités actives.

Où l'expertise d'usage des enfants a permis à la collectivité d'économiser en infrastructures et de proposer des solutions réellement adaptées aux besoins.