



adma
Académie des
Mobilités Actives



LA PARTICIPATION DES ENFANTS

aux projets de mobilités actives



Cette étude vous sera utile pour :

- mieux comprendre l'importance de la participation des enfants et des jeunes aux projets de mobilités actives
- connaître les différents niveaux de participation des enfants, et savoir identifier si un projet est participatif ou non
- avoir des exemples inspirants de projets réalisés en France et à l'international



SOMMAIRE



Introduction	3
Pourquoi faire participer les enfants aux projets de mobilités actives ?	4
L'évolution historique et la situation actuelle en France	6
Des éléments théoriques sur la participation des enfants	8
Des projets inspirants	11
Conclusions	14
Bibliographie	15
Annexe – Grilles d'entretien	16



• **Pour citer ce document** : Académie Des experts en Mobilités Actives (2022),
La participation des enfants aux projets de mobilités actives.

• **Rédaction** : Elin Lundmark et Léa Devun, Académie Des Mobilités Actives (2022).
Ce document a été élaboré en collaboration avec Mobiscol, le portail de l'ecomobilité scolaire animé par Vivacités Île-de-France et le Club des villes et territoires cyclables et marchables.

• **Crédits photos** : Puky, Max Fischer, Rodnae Productions, Mi Pham, Unsplash, Jeshoots.com, Artem Kniaz, Johan Heichelmann, Adobe Stock, Keira Burton.

• **Remerciements** : Nous tenons à adresser un grand merci aux personnes ayant participé à un entretien dans le cadre de cette étude : Thibalt B. (Ville de Gand), Johan H. (TRAFIK I BØRNEHØJDE), Anna-Karin L. (Université d'Umeå), Stina R. (Université d'Umeå). Ainsi qu'aux personnes ayant relu cette étude : Marianne D. (Vivacités Île-de-France), Clément D. (ADMA), Thibault H. (CVTCM), Carolina M. (FUB), Clara V. Q. (ADMA).



INTRODUCTION

Contexte

Pour qu'une ville favorise l'autonomie, l'indépendance ainsi que le développement émotif, cognitif, physique et social des enfants et des jeunes, elle doit proposer des environnements sains, sûrs et vivants leur permettant de jouer, d'explorer ou de se déplacer librement et en toute sécurité. Alors qu'il s'agit d'un public particulièrement vulnérable dans notre système de mobilité, prendre en compte leurs besoins et leurs envies avec des dispositifs de participation permet non seulement de les considérer comme des usager-es à part entière de la fabrique de la ville, mais aussi de mettre en place des villes accueillantes pour le plus grand nombre (Danenberg, Doumpa, et Karssenbergh 2019).

L'ADMA accorde une importance forte dans ses travaux à l'aspect inclusif des politiques marche et vélo. Les enfants et les jeunes sont insuffisamment pris-es en compte dans les projets de mobilités actives. De plus, lorsque les acteurs souhaitent intégrer la voix des enfants, il existe un risque que le processus n'assure pas une participation réelle mais plutôt symbolique des enfants et des jeunes.

Problématique



Quelles sont les étapes à suivre pour s'assurer de prendre en compte les besoins, les envies et l'expertise d'usage des enfants et des jeunes dans les projets de mobilités actives ?

Objectifs

- Montrer les raisons pour lesquelles la participation des enfants et des jeunes aux politiques publiques et aux projets de mobilités actives est importante
- Proposer une analyse historique et actuelle de la participation des enfants et des jeunes en France
- Donner des clés de compréhension du concept de participation appliquée aux enfants et aux jeunes pour identifier si un projet est participatif ou non
- Fournir des exemples de projets et outils en France et à l'étranger pour vous inspirer

Périmètre de l'étude

Cette étude traite à la fois des enfants et des jeunes, entendu-es comme les adolescent-es et les jeunes adultes, pouvant donc aller d'enfants à partir de l'école élémentaire (les âges représentés dans cette fiche dans la partie V commencent à 6 ans) à des jeunes de 18-20 ans.

Méthodologie

L'étude est basée sur une revue de littérature, dont les sources sont indiquées à la fin du document.

Une série d'entretiens, en France mais aussi à l'échelle européenne, réalisés à l'aide d'une grille (disponible en annexe) complète ce travail de revue de littérature avec :

- trois personnes exerçant dans le monde de l'éducation populaire, de la participation des enfants et des jeunes aux politiques publiques
- une élue municipale
- deux chercheuses
- un salarié de bureau d'études
- un agent de collectivité territoriale

Les entretiens ont été l'occasion de préciser les termes du sujet, de débattre des éléments théoriques et de discuter d'outils mis en place sur le terrain pour faire participer les enfants et les jeunes.



POURQUOI FAIRE

PARTICIPER

les enfants et les jeunes aux projets de mobilités actives ?

Un levier majeur pour répondre à un problème de santé publique

L'Organisation Mondiale de la Santé souligne l'importance de **l'activité physique pour la santé des enfants** (WHO 2010). En effet, près de 70 % des enfants et des jeunes dans le monde n'atteignent pas la recommandation de 60 minutes d'activité physique modérée par jour (Thivel et al. 2020). La France ne fait pas exception : l'étude « Esteban »¹ réalisée par Santé publique France confirme que ces préconisations ne sont pas atteintes par 72% des garçons et 82% des filles ayant entre 3 et 17 ans. Du fait de l'augmentation des risques de maladies chroniques (diabète, maladies cardiovasculaires mais aussi dépression) en résultant, le manque d'activité physique des jeunes et des enfants pourrait avoir pour conséquence une génération avec une espérance de vie inférieure à celle de ses parents (Carré 2019). L'augmentation des déplacements à pied et à vélo est une des solutions pour répondre à ce problème (Mitra 2013), qui devient le plus en plus prégnant.

L'utilisation des modes actifs pour se rendre à l'école est une source d'activité physique quotidienne (Mitra 2013). En plus d'améliorer la santé physique des enfants, la promotion des modes actifs notamment pour se rendre à l'école a d'autres effets bénéfiques.

Les études montrent que les enfants qui sont actifs ont une meilleure confiance en eux, davantage de facilités à se concentrer à l'école, pratiquent des jeux plus actifs à l'extérieur (Käll, Nilsson, et Lindén 2014).

Ils nouent aussi plus de liens avec les autres enfants (Savolainen et al. 2020). Par ailleurs, réduire l'accompagnement en voiture à l'école par les parents rend l'espace autour des écoles plus sûr, moins bruyant et moins pollué – des actions qui favorisent la mobilité active (Savolainen et al. 2020).

1. Étude de Santé sur l'Environnement, la Biosurveillance, l'Activité physique et la Nutrition



Une question d'indépendance

La mobilité indépendante des enfants est un critère primordial lorsqu'on évalue le caractère accueillant d'un territoire à leur égard (Savolainen et al. 2020).

Autonomie et indépendance

Bien que souvent confondus, les termes « d'autonomie » et « d'indépendance » renvoient à des réalités différentes. **L'autonomie du déplacement** renvoie, selon le Dictionnaire pluriel de la marche en ville, à la « capacité à prendre seul·e des décisions permettant d'effectuer les différentes actions nécessaires à la réalisation du déplacement en toute sécurité : du choix de l'itinéraire et des conditions, moments et lieux de traversée, jusqu'à l'arrivée à destination ». **La mobilité dite indépendante** renvoie aux « déplacements effectués sans la supervision d'une autre personne ».

> Pour en savoir plus : notice « Autonomie, indépendance », Dictionnaire pluriel de la marche en ville

Développer l'indépendance des enfants participe à leur faciliter l'accès à l'activité physique, à développer leur sociabilité et à améliorer leur santé mentale (Shaw 2013). Le trajet vers l'école est l'un des premiers itinéraires que l'enfant peut pratiquer sans la

surveillance de ses parents. Ce déplacement est un bon entraînement pour augmenter sa capacité à se déplacer en autonomie également pour d'autres itinéraires et incite à de bonnes habitudes en participant à diffuser une « culture mobilité » dès le plus jeune âge. Il est important de rappeler que l'accompagnement est nécessaire dans certaines situations et qu'il convient d'écouter les besoins et capacités de chaque enfant. Les modes actifs sont une opportunité majeure pour favoriser à la fois l'indépendance et l'autonomie des enfants.

Au-delà des activités qui leur sont dédiées, il est important que les collectivités prévoient des itinéraires accessibles à pied et à vélo, adaptés à leurs besoins, afin que les enfants puissent en profiter sans l'accompagnement d'un-e adulte.

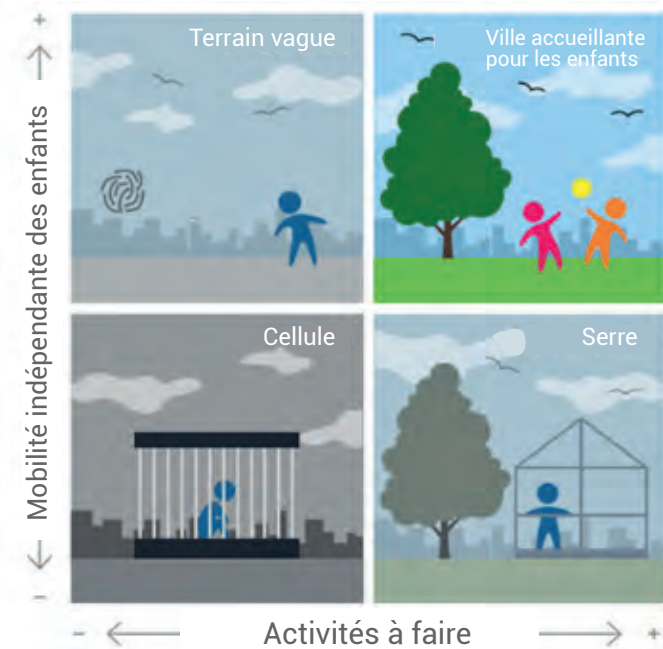
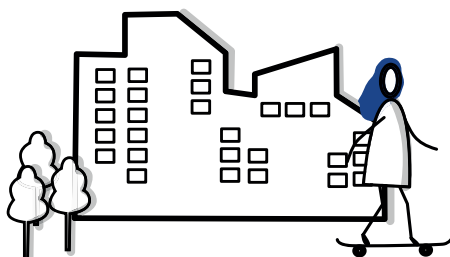


Figure 1 - La ville accueillante pour les enfants, une relation entre activités disponibles et mobilité indépendante des enfants.

Ce visuel, basé sur la recherche de Marketta Kytä, illustre la corrélation entre la mobilité indépendante des enfants et le nombre d'activités possibles dans l'espace public. Il montre l'importance de cette mobilité pour créer une ville accueillante aux enfants : plus une commune met en place des activités dédiées aux enfants, accessibles sans surveillance dans l'environnement urbain, plus la ville est accueillante pour les enfants (Arup 2017).



L'importance de la participation des enfants aux projets en lien avec leur mobilité

La Convention internationale des droits de l'enfant, instaure le droit des enfants et des jeunes de participer aux décisions qui ont un impact sur leur mode de vie (UNICEF 1989). Une variété de mesures peuvent être mises en place pour rendre possible la participation concernant de nombreux domaines : l'éducation, la vie associative, l'apprentissage interculturel, le sport, les loisirs, les arts (Council of Europe 2012) ainsi que la mobilité. Inviter les enfants à se prononcer sur leur territoire, c'est aussi permettre un apprentissage de la démocratie.

La participation des enfants aux projets de mobilité et la prise en compte de leurs besoins leur offre la possibilité d'agir sur leur propre mobilité (Jansson et Lerstrup 2020). Dans la mesure où ils et elles ont la meilleure vision de la manière d'adapter l'environnement à leurs besoins, leur participation est particulièrement précieuse (UNICEF 2020). La ville de Gand en Belgique intègre cette perspective depuis plusieurs années (voir partie "Des projets inspirants").

En plus d'accroître les chances que le projet soit efficace et durable (Van Sluijs et Kriemler 2016), la participation des enfants augmente l'engagement et l'acceptation du projet par les enfants, mais aussi par leurs parents (Savolainen et al. 2020).



L'ÉVOLUTION

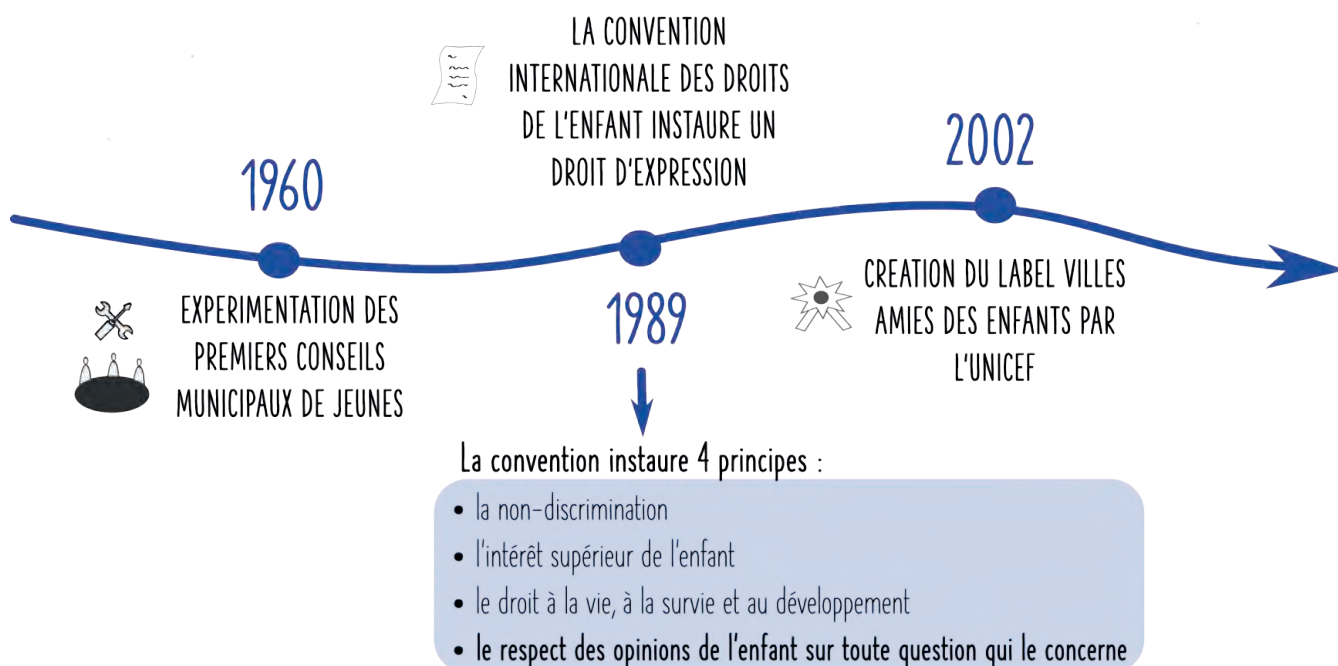
HISTORIQUE

et la situation actuelle en France

L'importance d'associer les enfants et les jeunes aux décisions publiques qui les concernent fait l'objet d'une prise de conscience importante depuis la deuxième moitié du 20^{ème} siècle. Au cours de la décennie 1960, des premiers conseils municipaux des jeunes voient notamment le jour à Sedan, Cholet et Saint-Lô. En 1979, la commune de Schiltigheim met en place un conseil d'enfant qui est aujourd'hui encore en place.



Figure 2 – L'évolution historique de la participation des enfants et des jeunes aux projets de politique publique



La Convention internationale des droits de l'enfant (CIDE) formalise le droit à la participation des enfants. Ce traité international est adopté par l'Assemblée générale des Nations unies le 20 novembre 1989. Il est ratifié par la France en 1990 et compte désormais 196 États signataires. Le texte est contraignant et a doté l'ONU d'un organe de contrôle, le Comité des droits de l'enfant des Nations unies.

Les États doivent rendre un rapport tous les 5 ans sur la situation des droits de l'enfant dans leur territoire. En France, c'est le ou la Défenseure des droits² qui en

a la charge². Le dernier principe de la Convention met en place le **droit à la liberté d'expression et de pensée des enfants**.

À la fin des années 1990, le réseau Unicef **Ville amie des enfants** est mis en place afin de créer un cadre d'échange et de réflexion commun entre les villes aux échelles nationale et internationale. À titre d'exemple, ce cadre est déployé en Italie depuis 1996 et en France depuis 2002. Aujourd'hui, on trouve le plus en plus d'initiatives mettant en valeur la place des enfants dans la construction des projets et ce, dans de nombreux

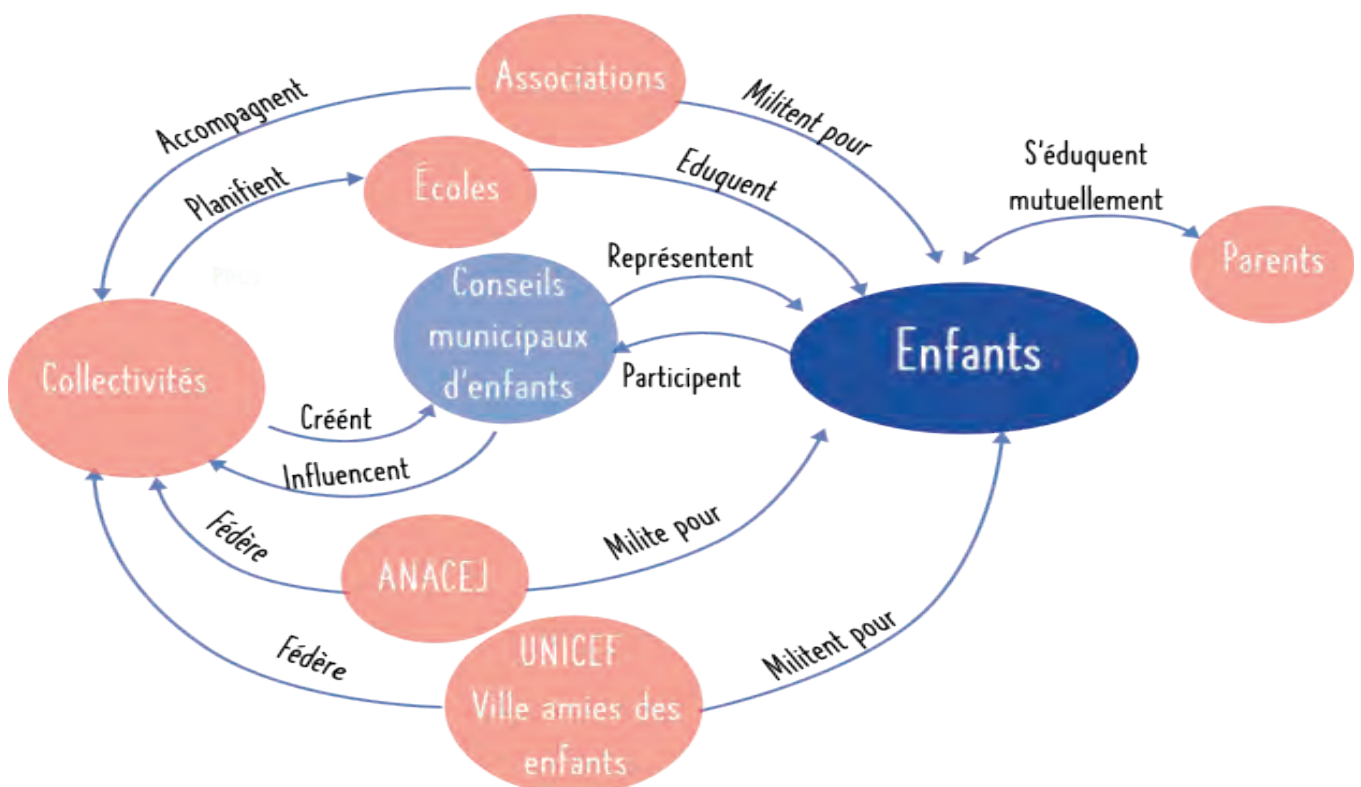
2. Site Vie publique, 2022

domaines des politiques publiques ou de la vie de leur école. De nombreux projets sont ainsi mis en place sur des sujets en lien avec la préservation de l'environnement (trajet vers une école zéro déchet, maintien de la biodiversité), la solidarité ou encore la lutte contre le harcèlement scolaire, par laquelle les enfants et les jeunes sont les premiers concernés. Il s'agit d'associer les enfants aux prises de décision et de leur permettre d'expérimenter la démocratie à leur niveau, dans la mesure où ils et elles sont des citoyens à part entière.

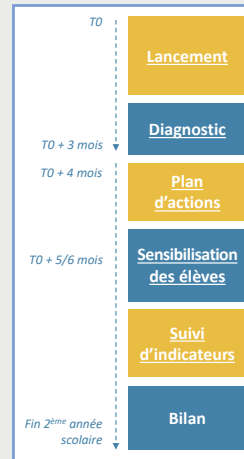
Ce mouvement de prise en compte de l'avis et des besoins des enfants et des jeunes s'applique également aux projets d'espace public et de mobilité. C'est par exemple le cas des projets de rues aux enfants, où la circulation d'une rue est fermée temporairement pour offrir aux enfants une atmosphère sécurisante pour jouer, apprendre, et se réapproprier l'espace public. Selon les choix faits par les collectivités, les enfants peuvent jouer un rôle important dans l'organisation et la gestion de l'événement. Sur tous les projets touchant à la mobilité, de la planification à l'aménagement de l'espace public en passant par la mise en place d'un pédibus ou d'un vélobus, il est fondamental de s'interroger sur le niveau d'association possible des enfants.

En France, de nombreux acteurs sont impliqués dans les projets de participation des jeunes et des enfants aux projets. Ce schéma propose de les lister et d'analyser les relations entre eux.

Figure 3 – Cartographie des acteurs de la participation des enfants aux politiques publiques en France



Le programme Moby fait participer les enfants dans l'élaboration des PDES



Moby est un programme CEE mis en place en 2020, porté par Eco CO2. Il propose aux collectivités un accompagnement pour mettre en œuvre des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES), dans les écoles élémentaires, les collèges et les lycées. Ces plans mobilisent toutes les parties

prenantes (parents, élus, techniciens, riverains, équipe pédagogique, élèves) pour favoriser le changement de comportement vers les mobilités actives et partagées. Les enfants sont invités à participer lors d'ateliers de sensibilisation d'une durée d'1h30 à 2h, au diagnostic et à la mise en œuvre du plan d'action. Ils peuvent également rejoindre le Comité Moby, instance de concertation et de suivi du projet.



DES ÉLÉMENTS

THÉORIQUES

sur la participation des enfants

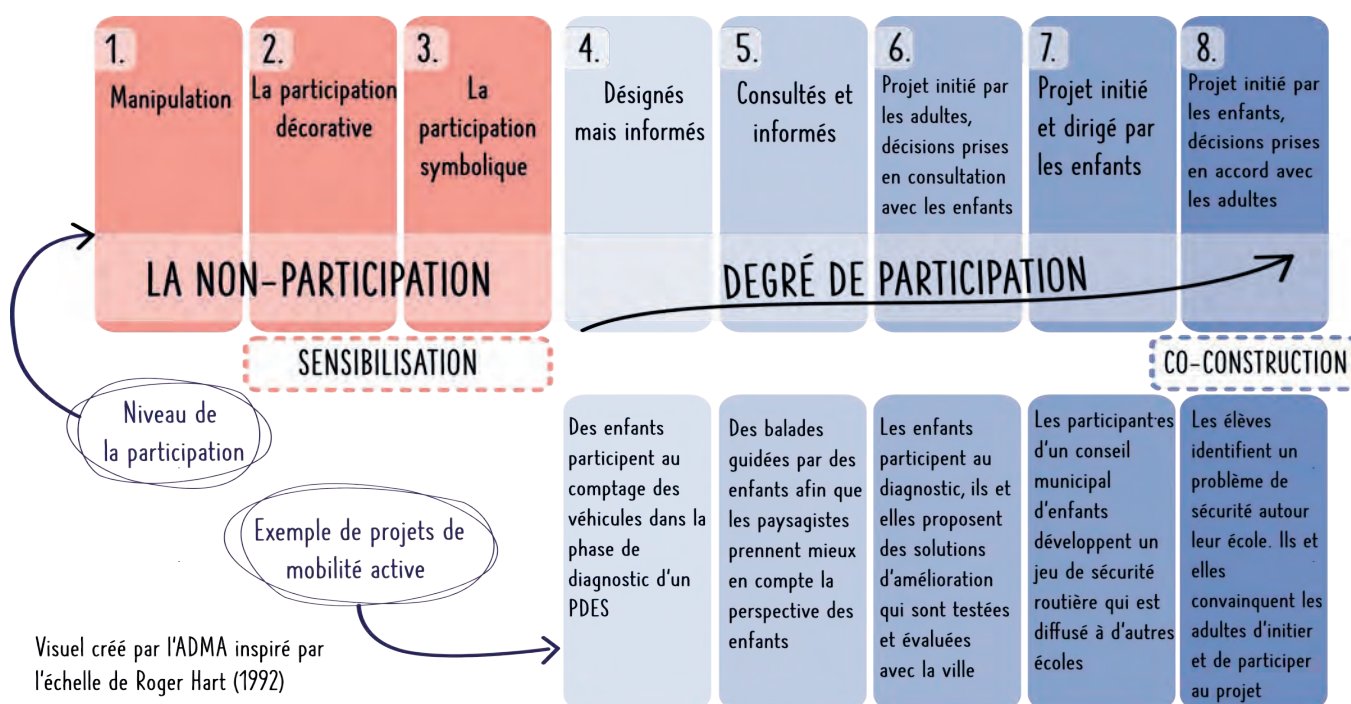
Il est fondamental de concevoir les projets et activités pour **maximiser la possibilité** pour chaque enfant de **choisir de participer au plus haut niveau de ses capacités** (Hart 1992). Les enfants peuvent être associées à plusieurs étapes des projets, comme illustré par les exemples présentés dans la partie "Des projets inspirants" :

- dans la **phase de création**, sous forme d'ateliers d'échanges
- pendant la **phase diagnostic**, en donnant aux enfants le rôle d'expert-es de l'espace autour de leur école et de leurs propres besoins
- pendant l'évaluation des projets

La participation des enfants apporte une plus-value dans ces projets. Les méthodes sont adaptées et leur avis n'a pas seulement une visée de communication ou « décorative » mais est réellement pris en compte et mis en valeur.



Figure 4 – L'échelle de la participation des enfants aux projets de mobilités actives



Visuel créé par l'ADMA inspiré par l'échelle de Roger Hart (1992)



Comment définir la participation ?

Un certain nombre d'éléments sont à garder en tête lors du montage et de la mise en œuvre des processus de participation pour impliquer les enfants et les jeunes. Des changements subtils dans le processus peuvent faire passer de la non-participation à une implication plus significative. Pour mieux comprendre les différences entre la non-participation et l'implication, **Roger Hart a développé en 1992 le modèle « échelle de participation »** (voir figure 4), basé sur un modèle proposé par Sherry Arnstein en 1969, qui étudiait la participation des adultes.

L'échelle proposée par Hart est composée de deux parties, que nous avons adaptée dans la figure 4, avec une partie représentant les catégories non-participatives (en rouge) et une partie indiquant les différentes catégories participatives (en bleu). L'échelle peut servir de modèle de départ pour réfléchir à la participation des enfants dans différents projets (Hart, 1992).

La non-participation

Les trois catégories non participatives identifiées par Hart sont la manipulation, la participation décorative et la participation symbolique.

La manipulation fait référence aux cas où les adultes utilisent consciemment la voix des enfants pour véhiculer leurs propres messages, sans les informer sur le sujet et les raisons de leur participation. Par exemple, des adultes incitent les enfants à créer des dessins, des brochures ou des affiches sans les informer de la raison pour laquelle ils le font.

La participation décorative fait référence aux événements organisés par les adultes où les enfants ont seulement une vague idée du sujet. Leur participation est utilisée pour soutenir une cause, mais sans communiquer sur le fait que ce sont les enfants qui sont à l'origine de mouvement (le cas dans la manipulation).

La participation symbolique renvoie à des situations où la parole est donnée aux enfants, mais sans prendre en compte plusieurs aspects nécessaires à une véritable participation. Par exemple, les enfants ne sont pas assez informés sur la thématique abordée, n'ont pas pu consulter leurs représentant·es, ou ont été choisis pour leur capacité à s'exprimer correctement et ne sont pas représentatif·ves.

La participation

Selon Hart, il existe un certain nombre d'exigences importantes pour qu'un projet soit vraiment considéré comme participatif :

1. Les enfants comprennent les intentions du projet
2. Ils et elles savent pourquoi et qui a pris les décisions concernant leur implication
3. Ils et elles ont un rôle significatif (et non « décoratif »)
4. Ils et elles se portent volontaires pour le projet une fois que celui-ci leur a été expliqué.

Les catégories sur la partie droite de l'échelle sont participatives et correspondent toutes à ces 4 exigences. Les catégories le plus à droite sont les plus participatives.

Les projets dans la catégorie « **désigné-es mais informé-es** » sont initiés et conçus par des adultes. Les enfants comprennent l'objectif du projet, qui décide de leur participation et pourquoi ils sont impliqués. Ils et elles se portent volontaires pour participer.

Les projets de la catégorie « **consulté-es et informé-es** » reprennent ce concept et y ajoutent la compréhension du processus. Les opinions des enfants sont prises au sérieux.

Dans les 3 catégories les plus participatives, les enfants et les adultes travaillent ensemble pour créer des processus qui ont du sens pour les enfants. Dans le niveau 6, les projets sont initiés par les adultes mais les décisions sont prises en consultation avec les enfants.



Dans le niveau 7, ce sont les enfants qui initient et dirigent le projet. Dans le niveau le plus participatif selon Hart, les projets sont initiés par les enfants et les décisions prises en accord avec les adultes.

Deux termes ne sont pas pris en compte sur l'échelle de Hart mais nous semblent important à mentionner lorsque l'on s'intéresse à la participation des enfants : la sensibilisation et la co-construction.

La **sensibilisation** n'est pas une méthode participative, mais sensibiliser les enfants aux différents sujets joue un rôle très important pour ensuite les engager dans des méthodes plus participatives.

La **co-construction** est une des méthodes les plus participatives, où les enfants et adultes apprennent les uns des autres. Les décisions peuvent être prises

ensemble et les deux parties peuvent s'occuper de la gestion des projets et partager les responsabilités.

Cependant, le modèle proposé par Hart soulève quelques critiques et questionnements. Tout d'abord, la représentation sous forme d'une échelle est interrogée. Le modèle ne tend pas à ce que tous les projets de participation des enfants et des jeunes atteignent *in fine* le niveau 8, qui serait meilleur que tous les autres. Selon les contextes, la nature des projets, l'âge et les compétences des enfants, tous les niveaux d'implication ne sont pas adaptés. Un niveau identifié comme moins participatif par Hart peut être plus efficace pour que les avis et les besoins des enfants soient réellement pris en compte.

D'autres représentations moins verticales sont proposées depuis par des auteurs comme Phil Treseder ou David Driskell. L'ADMA privilégie une représentation horizontale des différents niveaux.





En 2008, Hart propose des éléments de cadrage sur cette échelle, précisant qu'elle ne peut s'appliquer à tous les contextes :

- L'échelle ne concerne **pas tous les dispositifs et moments dits de participation des enfants** à la vie publique, mais plutôt de participation aux projets. Hart identifie un manquement important : l'échelle ne décrit que peu la complexité des relations entre les enfants et les adultes au cours des différents projets et notamment le rôle des adultes.
- L'échelle n'a pas vocation à être utilisée comme un **outil d'évaluation** une fois le projet réalisé, mais plutôt comme un outil permettant de construire et de développer des projets de participation des enfants.
- L'échelle ne vise pas à dire que **l'objectif final de la participation des enfants** est de faire participer les enfants le plus possible en toutes circonstances, mais à reconnaître que les enfants ont une expertise d'usage et des compétences qui leur permettent de participer à la vie citoyenne.
- L'échelle **ne peut être importée clé en main dans tous les projets à l'échelle internationale**. Elle se place dans un modèle culturel précis, occidental, qui valorise l'indépendance et l'autonomie des enfants.

Pour conclure, il est important de comprendre que les projets ne doivent pas nécessairement se situer sur les catégories les plus à droite possibles sur l'échelle.

À différents moments, différents enfants peuvent préférer participer avec divers degrés d'implication et de responsabilité. **Il est fondamental de laisser le choix aux enfants afin de leur permettre de participer au plus haut niveau de leurs capacités.**

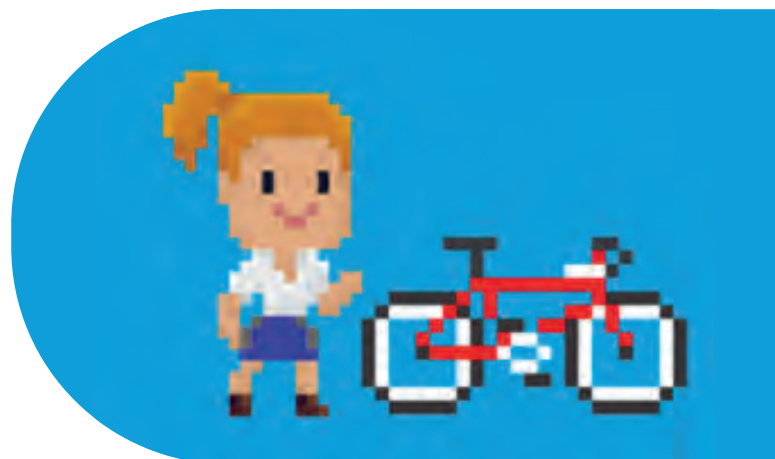
L'échelle de Hart est très utile pour identifier les différents niveaux de participation des enfants, et particulièrement pour évaluer si un projet est effectivement participatif. En complément de l'échelle de Hart, Harry Shier développe un modèle pour faciliter l'exploration des différents aspects du processus de la participation, « Le chemin vers la participation »². Ce modèle exclut les étapes de la non-participation et présente un chemin avec les méthodes que les adultes peuvent utiliser, pour soutenir une progression vers une participation authentique des enfants et des jeunes. L'échelle est construite en 5 niveaux allant de « 1. Les enfants sont écoutés » à « 5. Les enfants partagent le pouvoir et la responsabilité décisionnelle ». Chaque niveau est accompagné par des questions qui peuvent être utilisées pour déterminer sa position actuelle et identifier les prochaines étapes à suivre pour augmenter le niveau de participation.

DES PROJETS

INSPIRANTS

UMEÅ, Suède - Aktiva Skoltransporter : l'écomobilité scolaire active

À l'initiative de la ville d'Umeå, des chercheuses ont questionné des enfants sur leurs besoins en matière de mobilités actives, **pour inciter enfants et parents à réévaluer leurs habitudes de mobilité à l'aide de techniques dites de « ludification »**. Ce terme, traduction de l'anglais gamification, désigne l'intégration des mécanismes de jeu, souvent de jeu vidéo, dans un contexte hors du jeu, par exemple à l'école. Cette méthode est efficace pour motiver et faire collaborer les participant·es.





→ Pour qui ?

Des élèves de 8 à 11 ans et leurs parents.

→ Qui faut-il engager ?

Les élèves, les parents et les enseignant-es.

→ Développé par qui ?

Initié par la ville d'Umeå, développé par l'université d'Umeå en co-construction avec des enseignant-es, des élèves et leurs parents.

→ Durée du projet

Le projet dure 4 semaines, et peut être répliqué à l'initiative de l'école 2 fois par an.

→ L'objectif

Motiver plus d'enfants à marcher ou à faire du vélo pour se rendre à l'école.

Pour construire le projet, des ateliers sont organisés avec un groupe d'enfants, de parents et d'enseignant-es. Lors de ces ateliers, les idées des enfants sur la façon de développer le programme sont recueillies pour accroître leurs connaissances et leur motivation.

Les ateliers ont abouti à la définition de 3 valeurs fondamentales du projet : sûr, amusant et facile.

Il est ainsi important que les trajets à vélo ou à pied soient perçus comme sûrs par les parents, amusants par les enfants et faciles à mettre en œuvre par les enseignant-es et les municipalités.

Le résultat est un projet qui dure 4 semaines, pendant lesquelles les élèves sont encouragés via des outils de ludification et d'*empowerment*³ pour se rendre à l'école à pied ou à vélo. Les élèves ont des missions à

réaliser sur leur trajet, reprises par la suite en classe. Par exemple, il leur est demandé de compter le nombre de piétons, de voitures et de cyclistes qu'ils croisent sur le trajet, pour utiliser ces chiffres pendant le cours de mathématiques.

Ces exercices sont organisés par les enseignant-es, mais les enfants participent à l'élaboration et au choix des missions. La distance parcourue à pied et à vélo est mesurée pendant les 4 semaines du projet.

→ Qu'est-ce qu'il y a à gagner ?

La participation et la ludification permettent d'accroître la motivation des enfants et des parents pour changer leur comportement : en effet, le programme a permis d'augmenter leur usage des modes actifs.

L'attitude des parents vis-à-vis du transport scolaire actif est devenue plus positive et **la situation du trafic autour des écoles s'est améliorée**. L'intégration des devoirs sur le chemin de l'école et des ateliers à l'école a stimulé **l'apprentissage** et la ludification a créé une motivation à utiliser le transport scolaire actif.

Ce type de projets facilite l'interaction sociale entre les enfants et augmente la capacité des enfants à se concentrer pendant la journée scolaire.

Les élèves ont plus de facilités pour arriver à l'heure, étant donné qu'ils ont eu le temps de parler avec leurs ami-es sur le trajet. Ils et elles sont plus prêt-es à se concentrer lorsqu'ils arrivent le matin.

> Contacts sur le projet : Anna-Karin Lindqvist et Stina Rutberg, Université d'Umeå

3. L'*empowerment* pourrait être traduit en français par l'*autonomisation*



GAND, Belgique - Planification "Room for Ghent"

La ville de Gand mène une stratégie de long-terme pour associer les enfants aux politiques publiques, à la fois de manière transversale et sur des projets précis.

→ Pour qui ?

Room for Ghent est une des stratégies élaborées par la collectivité à horizon 2030. Elle porte l'ambition d'associer largement les citoyen·nes. Les enfants et les jeunes de la ville de Gand y sont désigné·es comme des partenaires privilégiés. La ville considère que les enfants peuvent aller à l'école seul·es dès 8 ans à pied, dès 11 ans à vélo.

→ Qui faut-il engager ?

Les enfants et les jeunes, les agent·es public·ques, les élu·es.

→ Développé par qui ?

La ville de Gand (élu·es, agents public·ques), qui porte la volonté d'inclure les enfants.

→ Durée du projet

La participation des enfants est permise à deux niveaux : (1) un projet de long terme, de structuration de toutes les politiques publiques pour les besoins des enfants et (2) des projets ponctuels menés en faveur de leur participation.

Une stratégie globale : la ville organise un cours hebdomadaire à destination des 10-12 ans, réalisé à l'hôtel de ville. C'est pour elle l'occasion d'écouter les besoins des enfants. Un conseil des jeunes (16-30 ans) est également mis en place, qui se tient mensuellement.

Des projets ponctuels : de nombreux projets d'association des enfants sont menés dans chacun des services de la ville ; les agents et agentes sont habitués à travailler avec elles et eux. Un projet de diagnostic de parc est par exemple mené. Dans ce cadre, les enfants

font part de leurs pratiques dans le parc à des paysagistes qui les accompagnent en mobilisant leur expertise d'usage.

La ville a pour ambition de construire une représentation cartographique du bouquet de mobilités, d'abord faite par les enfants avant d'être retravaillée par les ingénieur·es qui accompagnent la ville dans la réalisation de la carte.

→ Qu'est-ce qu'il y a à gagner ?

La ville de Gand est convaincue qu'une ville sécurisante et hospitalière pour les enfants l'est pour tous les usagers. La ville a élaboré une stratégie pour une ville accessible à la fois aux plus jeunes et aux plus âgé·es, « Une ville pour tous les âges » (en staad voor alle leeftijden).

> **Contact sur le projet :** Thibalt Bonte
Service jeunesse, Ville de Gand

ODENSE, Danemark Trafik I Børnehøjde – Agedrup School

Les projets sont menés à l'échelle d'une école, à l'initiative des adultes. Un dispositif de transmission et d'échange est proposé entre les enfants eux-mêmes et avec leurs parents. Un petit groupe d'élèves plus âgé·es est chargé d'une part d'expliquer aux plus jeunes comment fonctionne l'aménagement et quelles solutions pourraient être trouvées, et d'autre part de les inciter à interagir dans la démarche de participation. Les plus jeunes, eux, sont invités à sensibiliser leurs parents et à échanger avec eux sur le sujet.

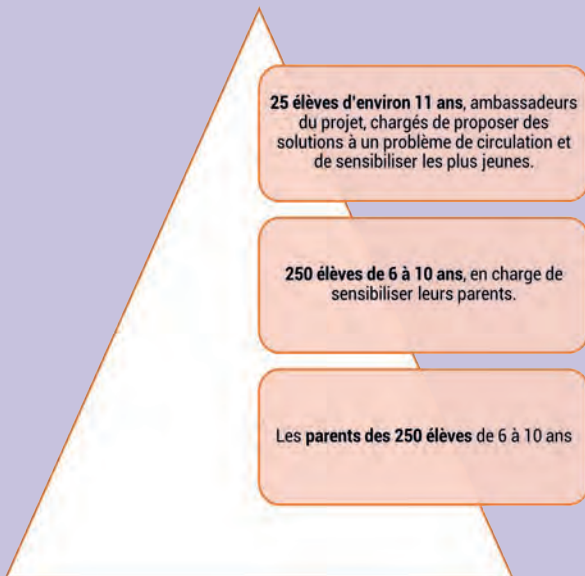


→ Pour qui ?

Les élèves de 6 à 11 ans.

→ Qui faut-il engager ?

Trois groupes sont à engager comme résumé sous forme de pyramide :



→ Développé par qui ?

Trafic i børnehøjde, entreprise à but social, sur financement de la collectivité volontaire. L'entreprise intervient dans les écoles choisies par la collectivité.

→ Durée du projet

2 à 4 mois, le temps d'impliquer les élèves, qu'ils proposent des solutions, de tester ces solutions sur le terrain.

→ Plusieurs étapes

- Réalisation d'une carte des points problématiques, afin de permettre aux élèves de prendre conscience de leur expertise d'usage.
- Atelier d'idéation, où les élèves proposent des solutions.
- Préparation de l'événement de mise en place d'infrastructures temporaires sur propositions des élèves.
- Mise en place des infrastructures ; tous les élèves sont rassemblés pour y assister et échanger à leur sujet.
- Période de test pendant 6 semaines.
- Pérennisation des infrastructures temporaires, suite aux résultats positifs de la période de test ; pendant cette période le nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo a augmenté de 56%.

→ Qu'est-ce qu'il y a à gagner ?

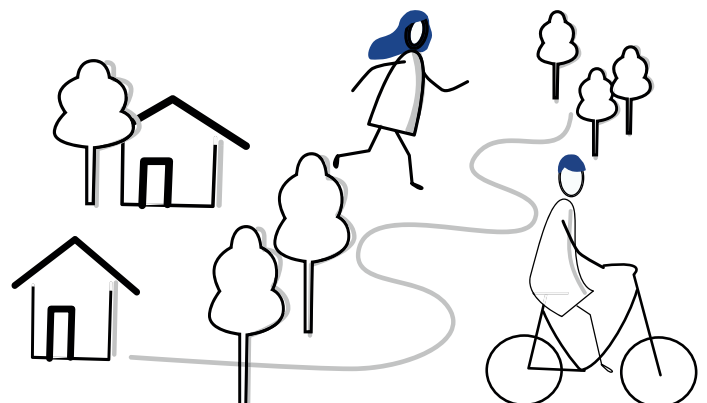
- Les infrastructures proposées par les élèves semblent mieux comprises et appropriées, permettant ainsi d'augmenter durablement leur usage des mobilités actives.
- Les tests d'aménagement temporaires ont permis à la collectivité d'économiser une part importante du budget dédié à l'infrastructure – le projet initié par les enfants a coûté 30 000 € à la ville, contre 100 000 € initialement prévus par les services.
- Un enseignement important du projet est que les enfants ont une réelle expertise d'usage de leurs mobilités : elles et ils sont capables d'identifier les zones problématiques et de proposer des solutions pour y remédier.

> **Contact sur le projet** : Johan Heichelmann,
TRAFIK I BØRNEHØJDE

ERMONT, France - outil Mobilité « Parcourons la ville d'Ermont »

« Parcourons la ville d'Ermont » est un jeu mis en place par le Service Développement Durable de la ville d'Ermont, qui reproduit la ville sur un plateau. Le but du jeu est de se rendre au parc depuis la mairie ; le parcours est imposé, mais il peut être réalisé selon le mode choisi par l'enfant.

La palette de choix reflète les choix effectivement présents dans le territoire (vélo, marche, mais aussi bus, train ou voiture). Le jeu s'accompagne de questions pédagogiques, permettant aux enfants d'accroître leur savoir sur l'écomobilité scolaire.



CONCLUSIONS

L'utilisation des modes actifs par les enfants et les jeunes, notamment sur leur trajet domicile-école, est à la fois un levier majeur d'accès à l'autonomie et à l'indépendance, et une solution à une problématique de santé publique de plus en plus prégnante : la sédentarité. La volonté d'implication de ce public dans la conception et la mise en œuvre des politiques publiques est le fruit d'une évolution récente. Elle appelle le déploiement de dispositifs et d'outils spécifiques par rapport à la participation des adultes.

Comme pour les autres publics, les dispositifs d'association des enfants et des jeunes sont multiples, et tous ne sont pas adaptés à toutes les situations. L'échelle de Hart et le chemin vers la participation de Shier permettent de cadrer (théoriquement) ce qui relève de la participation et de la non-participation, afin de prévoir une amélioration continue des outils mis en place.

En France, de nombreux acteurs ont leur rôle à jouer : des acteurs publics ou associatifs, mais également les parents et les équipes enseignantes. De nombreux outils et retours d'expérience des acteurs publics volontaristes existent. Ils peuvent inspirer de futures démarches d'association des enfants aux projets qui concernent leurs mobilités, et ce à toutes les phases, du diagnostic à l'évaluation.





BIBLIOGRAPHIE

- Arup. 2017. « Cities Alive Designing for urban childhoods »
- Carré, François. 2019. Rapport de l'OMS sur l'activité physique : « Mes petits-enfants vont mourir plus tôt que moi », alerte le professeur François Carré
- Danenberg, Rosa, Vivian Doumpa, et Hans Karsenberg. 2019. The City at Eye Level for Kids. Rotterdam: STIPO Publishing
- Hart, Roger A. 1992. Children's Participation: From Tokenism to Citizenship. Florence: UNICEF, International child development centre
- Jansson, Märit, et Inger Lerstrup. 2020. « Children's Perspectives on Green Space Management in Sweden and Denmark ». In Place, Pedagogy and Play, édité par Matluba Khan, Simon Bell, et Jenny Wood, 1^{re} éd., 194-208. New York : Routledge, 2020
- Käll, Lina B., Michael Nilsson, et Thomas Lindén. 2014. « The Impact of a Physical Activity Intervention Program on Academic Achievement in a Swedish Elementary School Setting ». Journal of School Health 84 (8) : 473-80
- Mitra, Raktim. 2013. « Independent Mobility and Mode Choice for School Transportation: A Review and Framework for Future Research ». Transport Reviews 33 (1) : 21-43
- Savolainen, Eva, Stina Rutberg, Ylva Backman, et Anna-Karin Lindqvist. 2020. « Long-Term Perspectives of a School-Based Intervention to Promote Active School Transportation ». International Journal of Environmental Research and Public Health 17 (14) : 5006
- Sluijs, Esther M. F. van, et Susi Kriemler. 2016. « Reflections on Physical Activity Intervention Research in Young People – Dos, Don'ts, and Critical Thoughts ». International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity 13 (1) : 25
- Thivel, David, et et al. 2020. « Activité physique et sédentarité de l'enfant et de l'adolescent » ONAPS
- UNICEF. 1989. « Convention internationale des droits de l'enfant »
- 2020. « Unicef Handbok 2020 Barns delaktighet och inflytande »
- WHO. 2010. « Global Recommendations on Physical Activity for Health » Recommandations Mondiales Sur l'activité Physique Pour La Santé, 58



ANNEXE

GRILLES D'ENTRETIEN

Entretien à propos d'un projet de mobilité active dans lequel des enfants ont participé (en anglais)

- *Would you like to present yourself?*
(Pourriez-vous vous présenter?)
- *What are your missions and how is the child perspective included in the other services? Green space, etc.*
(Quelles sont vos missions ? Comment est intégrée la perspective des enfants dans les autres services (espaces verts par exemple) ?)
- *Why do you think it's important that children participate in projects?*
(Pourquoi pensez-vous qu'il est important que les enfants puissent participer aux projets?)
Approach and information about the project
(spécificité de l'approche et informations sur le projet)
- *Who initiated the children participation?*
(Qui est à l'origine de la participation des enfants?)
- *In what stages of the project does children participate?*
(À quelles étapes les enfants participent-ils?)
- *How do you select the children that participate?*
(Comment sélectionnez-vous les enfants qui participent?)
- *What methods are you using for the participation?*
(Quelles méthodes utilisez-vous pour la participation?)
- *What ages have you included in the reflection – How does the age of the children affect the choice of method*
(À quel âge les enfants ont-ils été associés à la réflexion? Comment l'âge influe-t-il le choix de la méthode de participation?)
- *Do you work with teenagers? If that's the case, how?*
(Travaillez-vous avec des adolescents et si oui, comment?)



- *What are the stakeholders involved in the project (organizations but also departments of your structure)?*
(Quels sont les acteurs impliqués dans le projet -structures mais aussi services de ces différentes structures-?)

Entretien avec un acteur qui travaille sur la participation des enfants aux projets de mobilités actives

- Pourriez-vous vous présenter, vos missions et votre structure?
- Selon vous, pourquoi est-ce que la participation des enfants est importante dans des projets de mobilités actives?
- Comment est-ce que vous travaillez avec la participation des enfants?
- Lors de quelles étapes est-ce que les enfants peuvent participer selon vous?
- Comment est-ce que vous choisissez / trouvez les enfants qui participent?
- Quelles méthodes est-ce que l'on peut utiliser pour faire participer les enfants?
- À partir de quel âge des jeunes et enfants peuvent-ils participer?
- Quels sont les acteurs (associations, collectivités, entreprises) ou autres services de votre collectivité impliqués dans le projet?



LA PARTICIPATION DES ENFANTS aux projets de mobilités actives

Étude technique - Février 2023