

La plupart des enfants ne jouent jamais dans la rue où ils habitent. De nombreuses raisons expliquent ce phénomène de société. Il est toutefois possible de renverser la situation. Des moyens simples permettent d'aménager les rues pour qu'elles deviennent des espaces propices à la pratique du jeu libre, où les enfants auront la possibilité de bouger quand bon leur semble et en toute sécurité.

SEDENTARITE ET OBESITE

Les enfants canadiens ne sont pas suffisamment actifs. À peine 7 % d'entre eux se conforment aux nouvelles directives en matière d'activité physique¹ (60 minutes d'activité physique d'intensité moyenne à vigoureuse, par jour, au moins 6 jours par semaine). La majorité des enfants et des jeunes consacrent la plupart de leurs heures d'éveil à des activités sédentaires comme la télévision ou les jeux vidéo. Il n'est donc pas étonnant de constater que le taux d'obésité infantile a presque triplé entre les années 1970 et 2000, selon [Statistique Canada](#)². Et bien que depuis une décennie ce taux ait eu tendance à plafonner, il se situait tout de même à 13 % en 2012. Autrement dit, près de 1 enfant sur 7 serait aux prises avec un problème d'obésité.

DECLIN DU JEU LIBRE A L'EXTERIEUR

Depuis plusieurs décennies, on constate que les enfants consacrent de moins en moins de temps au jeu libre à l'extérieur. Il semble que la manière dont les parents perçoivent l'environnement immédiat de leur lieu de résidence a une

incidence sur la pratique d'activités physiques chez leurs enfants. En conséquence, les enfants ont perdu, avec le temps, le privilège des déplacements autonomes, (traduction libre de « *independent mobility* »), c'est-à-dire la possibilité de jouer aux alentours de leur demeure sans surveillance.

Ce phénomène s'observe dans la plupart des pays industrialisés. Une enquête menée en Angleterre révèle que les permissions accordées à un enfant de sept ans en 1971 équivalaient 20 ans plus tard à celles d'un enfant de neuf ans et demi. Le facteur de risque que les parents citent le plus souvent concerne la peur de l'étranger, (traduction libre de « *stranger danger effect* ») à savoir la crainte de l'enlèvement. Or, cette perception du danger n'est pas confirmée par les faits puisque, statistiquement, c'est la densité de la circulation automobile qui met le plus à risque les enfants.

D'ailleurs, l'importance que nous accordons à l'automobile représente un autre facteur qui contribue à la diminution du jeu libre à l'extérieur. Plusieurs municipalités ont même adopté, au fil des ans, des règlements qui interdisent carrément aux enfants de jouer dans la rue... Quand ce ne sont pas les parents eux-mêmes qui appréhendent les dangers liés à la circulation automobile.

¹ <http://www.statcan.gc.ca/pub/82-625-x/2011001/article/11553-fra.htm>

² <http://veilleaction.org/fr/la-veille/problemes-lies-au-poids/2876-prevalence-de-l-obesite-chez-les-enfants-et-les-adolescents-nouvelle-etude-de-statistiques-anada.html>

L'IMPORTANCE DU JEU LIBRE A L'EXTERIEUR

On constate que la diminution graduelle du jeu libre chez les jeunes s'est aussi faite au profit des activités organisées. Or, sans remettre en question le bien-fondé des activités organisées, des [études](#)³ ont montré que les enfants brûlent plus de calories par minute dans le jeu libre que, par exemple, dans un cours d'éducation physique. Et c'est sans compter les nombreux bénéfices qu'apporte le jeu libre dans le développement des compétences sociales, la gestion du risque, la créativité et la résilience des enfants. Ces avantages sont d'ailleurs reconnus par la Norvège dont une [politique](#)⁴ fait du « jeu actif et risqué » un élément essentiel du développement des enfants dès la garderie. Chez nous, ParticipACTION lançait d'ailleurs un message en ce sens dans son bulletin de 2015 : [Garder les enfants à l'intérieur : un plus grand risque](#)!⁵

ENCOURAGER LE JEU LIBRE À L'EXTÉRIEUR

Plusieurs études ont montré que l'aménagement des quartiers peut inciter les enfants à jouer dehors et à participer à des activités non structurées. Cela peut se traduire par des mesures d'apaisement de la circulation, des trottoirs qui permettent la marche, et [l'aménagement de parcs et d'espaces verts pour faire bouger les jeunes](#)⁶. Autrement dit, l'urbanisme peut servir d'outil de santé publique.

³ <http://veilleaction.org/fr/la-veille/activite-physique/2827-jeu-actif-a-l-exterieur-les-benefices-depassent-largement-les-risques.html>

⁴ https://www.researchgate.net/publication/233440128_Restrictive_Safety_or_Unsafe_Freedom_Norwegian_ECEC_Practitioners%27_Perceptions_and_Practices_Concerning_Children%27s_Risky_Play

⁵ <file:///localhost/Garder%20les%20enfants%20a%20l%E2%80%99int%C3%A9rieur/%20un%20plus%20grand%20risque!>

⁶ <http://veilleaction.org/fr/les-fiches-pratiques/amenagement-urbain-rural/amenager-des-parcs-pour-faire-bouger-les-jeunes.html>

Voici une série d'interventions prometteuses et parfois novatrices pour encourager le jeu libre et actif des enfants dans la rue.

LES RUES PARTAGEES

En Amérique du Nord, tout particulièrement, la rue appartient aux voitures. Cependant, de nouvelles initiatives destinées à partager équitablement la voie publique entre les voitures, les cyclistes, les piétons et les enfants commencent à s'implanter. Inspirées par des expériences européennes, on les appelle *rues partagées*. Différents scénarios d'aménagement sont possibles, comme les *woonerfs*, les zones de rencontre, les *Home Zones* et les rues complètes.

Les woonerfs

Le mot *woonerf* signifie cour résidentielle en néerlandais. À l'origine, le *woonerf* annexait littéralement la chaussée aux terrains privés des résidences riveraines pour former une sorte de parc linéaire interdit aux voitures. Apparu aux Pays-Bas vers la fin des années 1960, le concept s'est ensuite décliné dans une version moins radicale par un aménagement de la rue accordant la priorité à la fonction habitat plutôt qu'à la circulation motorisée, sans toutefois l'interdire.

Le Québec compte de rares exemples de *woonerfs*. Citons celui, tout récent et particulièrement réussi, de l'arrondissement de Verdun à Montréal : le [woonerf Saint-Pierre](#)⁷. Revitalisé grâce aux efforts concertés des citoyens et de la municipalité, cet endroit, autrefois lugubre, est devenu un lieu de prédilection pour pratiquer des sports tels que la planche à roulettes et le vélo.

Les zones de rencontre

Dans cet autre scénario, il s'agit simplement d'imposer des mesures d'apaisement de la

⁷ <http://veilleaction.org/fr/les-veilles/1514-le-woonerf-saint-pierre-inaugure-un-ilot-de-fraicheur-dedie-aux-saines-habitudes-de-vie.html>

circulation automobile sur des tronçons de rues, commerciales ou résidentielles, afin de les rendre plus conviviales pour les autres usagers, comme les piétons et les cyclistes. Il suffit d'une signalisation appropriée qui limite la vitesse des automobiles à seulement 20 km/h. Nul besoin de créer des aménagements particuliers.

Même si l'objectif de ces projets n'est pas directement d'encourager le jeu actif des enfants, il n'en demeure pas moins que ces zones de rencontre peuvent accroître le sentiment de sécurité des parents et, par le fait même, la possibilité de laisser les enfants de ces quartiers jouer librement à l'extérieur.

Au Québec, des municipalités comme Chambly (rue de Richelieu) et Sorel-Tracy (rue Augusta) ont aménagé de telles zones de rencontre afin d'accorder une plus grande place aux piétons.

Les Home Zones

Le concept du *Home Zone* repose sur le réaménagement systématique de «rues partagées» dans les quartiers résidentiels de manière à réduire la densité de la circulation et la vitesse limite des véhicules. Dans ce type de rues partagées, les voitures ont le droit de circuler, mais à la vitesse de la marche.

Dans différents pays d'Europe, notamment en Angleterre, on retrouve ce type de quartiers résidentiels aménagés de manière à mieux partager la voie publique entre les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés. Des études sur les *Home Zones* britanniques ont effectivement démontré que ces aménagements urbains permettent aux enfants de jouer davantage à l'extérieur parce que le sentiment de sécurité réelle et perçue des parents s'en trouve augmenté.

Il n'existe pas de recette unique, car de tels réaménagements passent souvent par un bouquet de mesures diverses, par exemple l'installation de mobilier urbain comme des bancs, des tables et des bacs de fleurs. Cela suppose aussi un rétrécissement des rues pour ne permettre le passage que d'un seul véhicule à

la fois. Parfois, on fait même disparaître les trottoirs dans le but d'abolir la distinction entre l'espace piéton et l'espace voiture de manière à bien signifier que la rue n'appartient plus aux voitures, mais à l'ensemble des habitants du quartier.

Les rues complètes

Peu connu au Québec, le concept de [rue complète](#)⁸ ou rue conviviale est en plein essor aux États-Unis, où 568 municipalités et 30 États se sont dotés d'une politique en ce sens. Au Canada, le concept fait son chemin : par exemple, Calgary (2009), Waterloo (2010) et Toronto (2012) ont adopté une politique de rues complètes et un site internet est consacré à ce sujet : [Complete Streets for Canada](#)⁹. À la différence des zones de rencontre et des *Home Zones*, les rues complètes proposent des aménagements non partagés pour toutes les catégories d'usagers : chaussée pour les véhicules automobiles, piste cyclable balisée ou séparée, larges trottoirs ponctués de mobilier urbain, passerelles piétonnes, intersections texturées, îlots refuges, etc.

Selon un document du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMROT), «une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace.»

⁸ <http://veilleaction.org/fr/la-veille/amenagement-et-urbanisme/2664-rues-completes-des-rues-plus-securitaires-et-plus-favorables-au-transport-actif.html>

⁹ <http://completestreetsforcanada.ca/>

À PIED ET A VELO

Rendre les rues plus conviviales et plus sécuritaires ne suffit pas. Il faut profiter de toutes les occasions pour que les enfants les utilisent, notamment pour favoriser le transport actif sur le chemin de l'école. À cet égard, deux initiatives méritent d'être mentionnées.

Les Trottibus

Ce [projet](#)¹⁰ de la Société canadienne du cancer (SCC) ne cesse de prendre de l'ampleur. Il commence à se déployer partout au Québec, tandis que des projets pilotes se déroulent dans quelques écoles de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse. Ce modèle de transport actif vers l'école consiste à former un comité, parmi les parents et le personnel enseignant, pour établir un trajet sécuritaire, puis à recruter et à former des bénévoles chargés d'accompagner les enfants à l'école le matin.

En date d'octobre 2015, 61 écoles primaires du Québec participent au projet Trottibus. D'ailleurs, la Société canadienne du cancer invite toutes les écoles de la province à s'inscrire à la Semaine Trottibus qui aura lieu en mai 2016. Les écoles participantes recevront les outils, les formations et le soutien nécessaires au bon fonctionnement du projet. Un animateur sera disponible pour aider le comité dans le recrutement de bénévoles et la promotion de la Semaine Trottibus.

Cycliste averti

Le [Programme Cycliste Averti](#)¹¹ (PCA) est une initiative de Vélo Québec. Son objectif est de transmettre aux jeunes les compétences

¹⁰ <http://veilleaction.org/fr/la-veille/transport-actif/2974-transport-actif-le-projet-trottibus-prend-de-l-expansion-au-quebec-et-hors-quebec.html>

¹¹ <http://www.veilleaction.org/fr/la-veille/activite-physique/2717-les-premiers-certificats-cyclistes-avertis-decernes-par-velo-quebec-cette-semaine-cqps.html>

nécessaires pour se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur environnement. Il vise à développer les aptitudes physiques, motrices et cognitives des jeunes ; à les sécuriser et les responsabiliser dans le cadre de leurs déplacements quotidiens à vélo ; à rassurer les parents sur les capacités de leur enfant à se déplacer à vélo ; et à créer une génération de citoyens responsables et actifs physiquement.

Ce projet pilote a déjà montré son efficacité, selon un [rapport](#)¹² du *Transportation Research at McGill* (TRAM). Ainsi, avant de participer à ce projet pilote, 75 % des enfants considéraient qu'il est facile de piloter une bicyclette contre 92 % après avoir complété le programme. Les parents, pour leur part, qui à 62 % pensaient que la pratique du vélo était facile pour leur enfant, étaient 92 % à l'affirmer après le PCA.

Les chercheurs émettent toutefois un bémol car, en dépit de ses nombreux mérites, le PCA ne suffit pas. Il faut accroître la cyclabilité aux environs des écoles puisque dans bien des cas elle laisse à désirer. Questionnés sur cet enjeu, seulement 20 % des parents disaient vivre dans un quartier très propice aux déplacements à vélo, 53 % dans un environnement plus ou moins favorable et 28 % dans un milieu qui l'était à peine ou pas du tout.

LA REAPPROPRIATION DES RUELLES

Montréal est réputée pour ses ruelles. Pourtant, on en retrouve aussi dans quelques quartiers de la ville de Québec et dans d'autres municipalités québécoises. Elles ont longtemps représenté un territoire de jeu de prédilection pour des générations d'enfants qui y jouaient quatre saisons par année, souvent sans surveillance. Mais la dégradation des lieux et l'utilisation de plus en plus importante de ces espaces par les automobiles les ont rendues peu sécuritaires pour les enfants.

¹² <http://veilleaction.org/fr/la-veille/habiletés-motrices/2948-le-programme-cycliste-averti-de-velo-quebec-passe-le-test.html>

Depuis quelques années, une tendance inverse s'est amorcée : le verdissement des ruelles. Jusqu'ici, plus d'une centaine de ruelles montréalaises ont été transformées en espaces de vie. La municipalité de Salaberry-de-Valleyfield a, elle aussi, entamé une opération de verdissement de certaines de ses ruelles. La végétation y reprend peu à peu ses droits et les ruelles redeviennent des lieux où les voisins peuvent se fréquenter et les enfants jouer en sécurité.

DES LEGISLATIONS A REVOIR ?

L'évolution des mentalités appelle aussi à des changements législatifs. Afin que les familles puissent se réappropriier pleinement les rues et les ruelles, les municipalités devront faire des efforts pour revoir des réglementations parfois désuètes.

Par exemple, le 9 juin 2015, la municipalité de [Sainte-Julie](#)¹³ modifiait l'un de ses règlements relatifs à la circulation afin de permettre aux enfants de jouer dans la rue en vertu de son orientation de ville familiale et active. La Ville de [Saint-Bruno-de-Montarville](#)¹⁴ lui emboîtait le pas le 28 octobre dernier en modifiant un règlement qui interdisait le jeu sur toute voie publique. Désormais, ce règlement stipule simplement qu'« il est interdit d'obstruer la voie publique » afin de redonner le droit aux enfants de jouer dans la rue.

Les municipalités qui souhaitent redonner aux enfants le droit de jouer dans les rues peuvent désormais s'inspirer d'un [modèle de résolution](#)¹⁵

¹³ <http://veilleaction.org/fr/la-veille/activite-physique/3030-saint-bruno-de-montarville-les-enfants-peuvent-maintenant-jouer-dans-la-rue.html>

¹⁴ <http://veilleaction.org/fr/la-veille/activite-physique/3030-saint-bruno-de-montarville-les-enfants-peuvent-maintenant-jouer-dans-la-rue.html>

¹⁵ http://www.cqpp.qc.ca/documents/file/2015/resolution_jeu_libre_fr

développé conjointement par la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) et l'Association pour la santé publique du Québec (ASPQ). Ce modèle de résolution, qui s'accompagne d'un [avis juridique](#)¹⁶, est destiné à reconnaître et autoriser le jeu libre dans certaines rues résidentielles. La Ville de Beloeil a été la première municipalité à utiliser ce modèle de résolution lorsque son conseil municipal a adopté à l'unanimité, le 28 septembre 2015, une résolution destinée à rendre ses milieux de vie plus favorables au jeu libre des enfants à l'extérieur.

Signe des temps, même nos voisins américains modifient leurs réglementations. Désormais, les parents qui laissent leurs enfants se rendre seuls à l'école, à pied ou à bicyclette, ne pourront plus être poursuivis au civil ou au criminel. En effet, le 10 décembre 2015, le président Obama ratifiait le [Every Student Succeeds Act](#)¹⁷ qui, à la page 857, stipule « que l'on ne pourra plus empêcher un enfant de se déplacer entre la maison et l'école à pied, en voiture, en autobus ou à bicyclette s'il a reçu la permission de ses parents, ni, non plus, poursuivre des parents qui ont autorisé leurs enfants à utiliser le moyen de transport qu'ils jugent approprié pour se rendre à l'école ou rentrer à la maison » (traduction libre). Toutefois, cette loi n'a pas préséance sur celles édictées par les États ou les municipalités. C'est donc aux décideurs locaux que reviendra la responsabilité de redonner aux jeunes le droit de circuler seuls dans les rues, voire de simplement y jouer.

Voilà, s'il en était encore besoin, une autre preuve démontrant que les élus et les dirigeants municipaux figurent parmi les mieux placés pour rendre les environnements dans lesquels grandissent les enfants plus favorables à la pratique du jeu libre et de l'activité physique.

¹⁶ http://www.cqpp.qc.ca/documents/file/2015/resolution_jeu_libre_fr.pdf

¹⁷ <https://reason.com/blog/2015/12/10/president-obama-signs-first-federal-free>

Pour en savoir plus, vous pouvez consulter la fiche de Veille Action [Aménager les quartiers pour encourager le jeu libre des enfants à l'extérieur](http://veilleaction.org/fr/les-fiches-pratiques/amenagement-urbain-rural/amenager-les-quartiers-pour-encourager-le-jeu-libre-des-enfants-a-l-exterieur)¹⁸.

* Le portail Veille Action (<http://veilleaction.org>) offre de l'information crédible et des connaissances pratiques, accessibles et documentées sur les actions d'approche populationnelle à mettre en œuvre pour favoriser la saine alimentation, le mode de vie physiquement actif, une image corporelle saine, ainsi que la prévention des problèmes reliés au poids chez les jeunes et l'ensemble de la population.

¹⁸ <http://veilleaction.org/fr/les-fiches-pratiques/amenagement-urbain-rural/amenager-les-quartiers-pour-encourager-le-jeu-libre-des-enfants-a-l-exterieur.html>