

Mobilités des enfants en ville: l'autonomie en jeu

Sandrine DEPEAU

UMR « Espace et société », CNRS

sandrine.depeau@univ-rennes2.fr



© Depeau



Pourquoi s'intéresser à la mobilité des enfants?

- Constat d'une plus faible présence de l'enfant dans la ville et régression de l'autonomie.
- C'est durant l'enfance que se construit l'identité spatiale (Proshansky & al. 1983) et les rapports à la mobilité (Dills & Voros, 2007).
- Importance du développement de l'autonomie.
- Le « célèbre droit à la ville » est d'abord « un droit à la mobilité », et donc au développement de « compétences spécifiques », (Chadoin, 2004).
- La mobilité des enfants pose aussi la question de leur visibilité dans l'espace public, de leur vulnérabilité tant sociale que territoriale et des questions de bien-être et d'urbanité.



De l'autonomie aux cultures éducatives urbaines

Programmes sources mobilisés : quelques enquêtes réalisées auprès d'enfants et parents

- **Enq 1.** (1999) dans la banlieue de Melbourne auprès de jeunes (10-16 ans). Programme Growing Up In Cities.
- **Enq 2.** (2000-2003) à Paris et en région parisienne (3 sites urbains); une population d'enfants (10-12 ans) et leurs parents.
- **Enq 3.** (2005) à Boulogne-Billancourt - tactiques de déplacements d'enfants (8 – 13 ans).
- **Enq 4.** (2006-2007) à Cleunay (Sud-Ouest de Rennes) - Enquête sur les pedibus. Comparaisons intra-familiales (parents-enfants) et comparaisons inter-groupes impliqués dans pedibus vs non impliqués.
- **Enq 5.** (2011) dans 4 communes de Rennes Métropole (Bruz; Le Rheu; Acigné; Saint-Grégoire). Recueil par entretiens semi-directifs, observation participante de 7 bus pédestres.
- **Enq 6.** (2013) à Rennes Nord + commune limitrophe Nord-Ouest Rennes.
- **Enq 7.** (2018) - Rennes centre et périphérie urbaine (Sud agglo) Enquête longitudinale sur les mobilités des enfants et leurs parents (75 familles) – Programme **MOBIKIDS** sur les stratégies éducatives urbaines (ANR 2017-2021).

Modèle écologique de Bronfenbrenner (1977, 1993)

- Environnement de l'enfant = un système complexe composé d'unités environnementales d'échelle spatiale différentes en inter-dépendance

=> **Le microsystème** : environnement des interactions immédiates.

=> **Le mésosystème** : le système de la maison et l'école, le groupe de parents et le groupe de pairs.

=> **L'exosystème** : l'ensemble plus large des structures sociales et d'organisation qui gouvernent la vie des autres systèmes, et donc, détermine indirectement la qualité de vie de l'enfant

=> **Le macrosystème**: inclut les deux précédents et fait référence au système idéologique et institutionnel d'une culture ou d'une "sous-culture".

Approche multi-échelle tenant compte des temps et des lieux.

De l'autonomie à la socialisation

- *Autonomie*: possibilité de choisir, de suivre ses propres règles (Cf. « Automobilité », Depeau, 2007).
=> « capacité à faire face à l'imprévu et à la nouveauté » (Depeau, 2003) => enquêter sur « programmé vs non programmé » des temps quotidiens.
 - *Indépendance*: non accompagnement; capacité à faire seul.
 - *Socialisation*: processus d'apprentissage du « vivre en société » basé sur l'intériorisation de normes et valeurs partagées et mobilisées au cours d'interactions avec l'environnement physique et social.
=> Renforcement de la confiance en soi => développement de compétences adaptatives et diversité d'expériences sociales.
- = Trois indicateurs de **bien-être** des enfants et de **qualité de vie** urbaine.

Autonomie : une période clé dans l'histoire de vie

= Transition dans le développement des rapports à l'espace et aux autres
(Depeau, 2003, 2005, 2007)

- le développement cognitif et la socialisation de l'individu.
- l'évolution des pratiques des espaces extérieurs.
- les rôles parentaux.
- la construction des rapports au quartier, à la ville de la famille.

Premier trajet autonome:

- fréquemment à l'initiative de l'enfant.
- aventure « impressionnante » => engagement corporel, mental et émotionnel qui marque la mémoire individuelle.
- appréhension/excitation d'une exploration à la fois spatiale et sociale.
- première responsabilisation (soi et l'autre).



© Depeau, 2010

Enjeux développementaux (cognitifs)

Rôle de l'exploration active liée au mode de déplacement



Mode actif (à pied, vélo):

- Continuité du champ de vision et d'action, assurant un sentiment de sécurité bien plus grand, à cause de la distance ressentie.
- Sensibilité à une diversité d'éléments environnementaux.
- Ouverture du champ de vision (représentation allocentrée).
- Marge de manœuvre et stratégies de déplacements possibles.

Conséquences positives sur le développement de l'enfant:

- Développement de compétences liées aux pratiques de la ville.
- Amélioration de sentiment de confiance en soi.

Carte mentale – site urbain parisien (Quartier haussmanien)

Trajet scolaire:

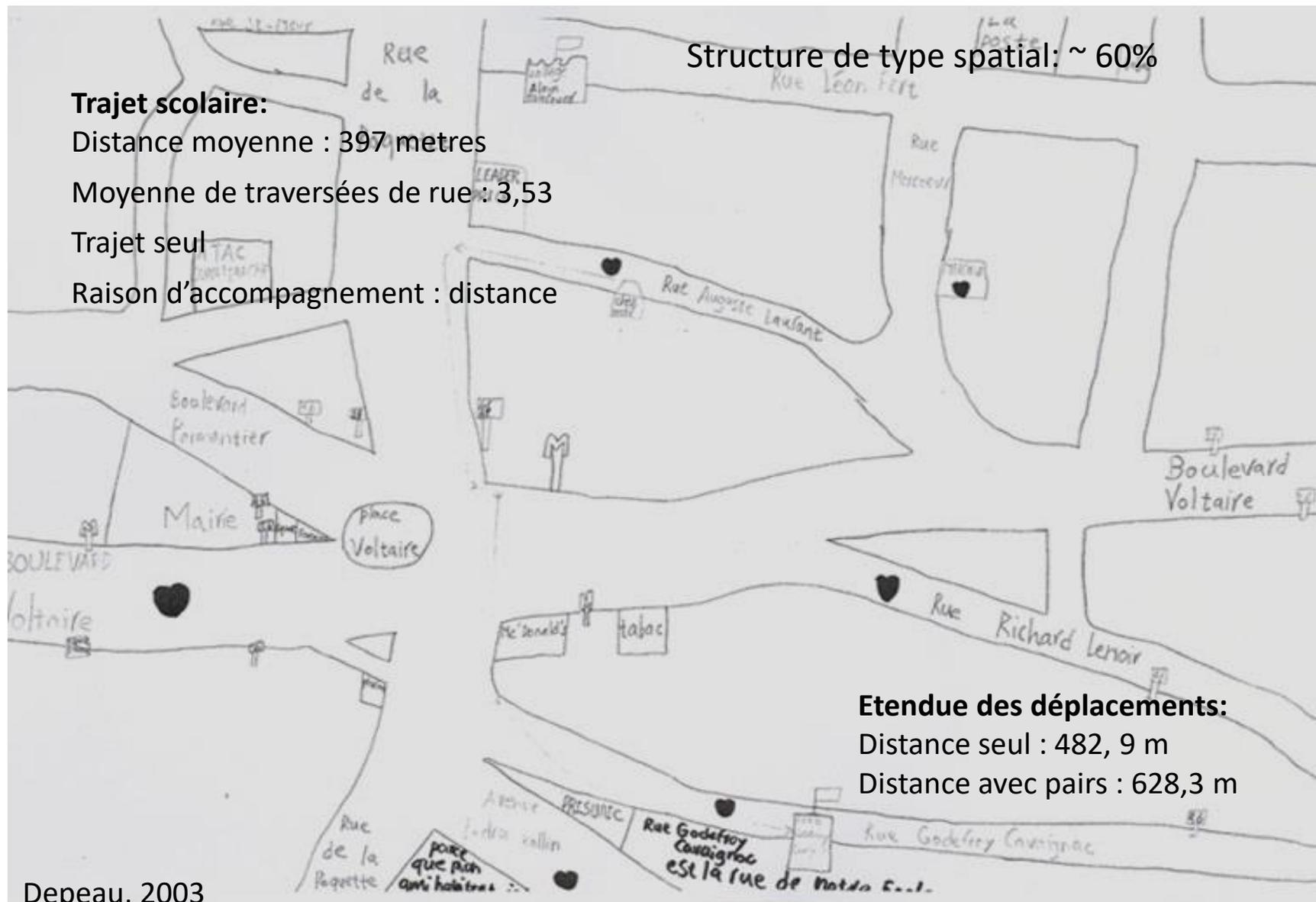
Distance moyenne : 397 metres

Moyenne de traversées de rue : 3,53

Trajet seul

Raison d'accompagnement : distance

Structure de type spatial: ~ 60%



Etendue des déplacements:

Distance seul : 482,9 m

Distance avec pairs : 628,3 m

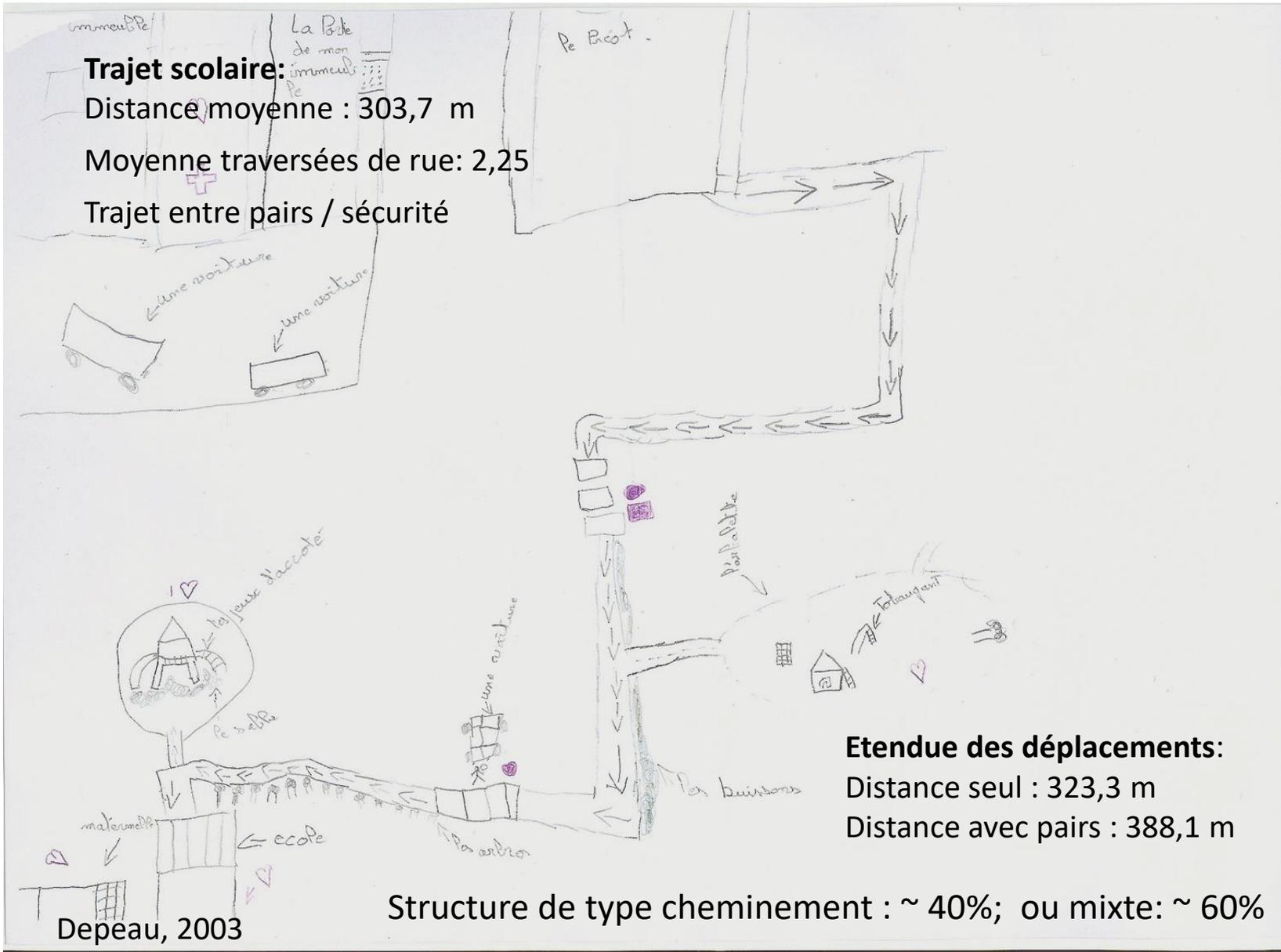
Carte mentale - Site en ville nouvelle

Trajet scolaire:

Distance moyenne : 303,7 m

Moyenne traversées de rue: 2,25

Trajet entre pairs / sécurité



Etendue des déplacements:

Distance seul : 323,3 m

Distance avec pairs : 388,1 m

Structure de type cheminement : ~ 40%; ou mixte: ~ 60%

Généralisation de la régression d'autonomie de déplacement

Partout en Europe, depuis les la fin des années 90 – début 2000.

- **Finlande:**
 - tendance à la baisse même si le taux d'autonomie est encore assez important (Horelli, 2001)
- **Suède** (Björklid, 2002; Johansson, 2006): mêmes tendances
- **Danemark** (Jensen and Hummer, 2002):
 - Entre 1993 et 2000, le nombre de déplacements scolaires des enfants en voiture a doublé.
 - Pour les 11-15 ans, le nombre de trajets en voiture vers le collège a triplé.
 - Baisse de 30% des trajets à vélo.
- **Italie** (Prezza & al., 2001) ; Prezza & al., 2010(Italie):
 - Seulement 11,7% des enfants (sur près de 400 interrogés) vont seuls à l'école.
- **Angleterre** (Black & al., 2001; Pooley & al., 2005)



Rang des pays en fonction du niveau d'autonomie des enfants

OVERALL RANK	COUNTRY
1 (high)	Finland
2	Germany
3	Norway
4	Sweden
5	Japan
6	Denmark
7	England
8	France
9	Israel
10	Sri Lanka
11	Brazil
12	Ireland
13	Australia
=14	Portugal
=14	Italy
16 (low)	South Africa

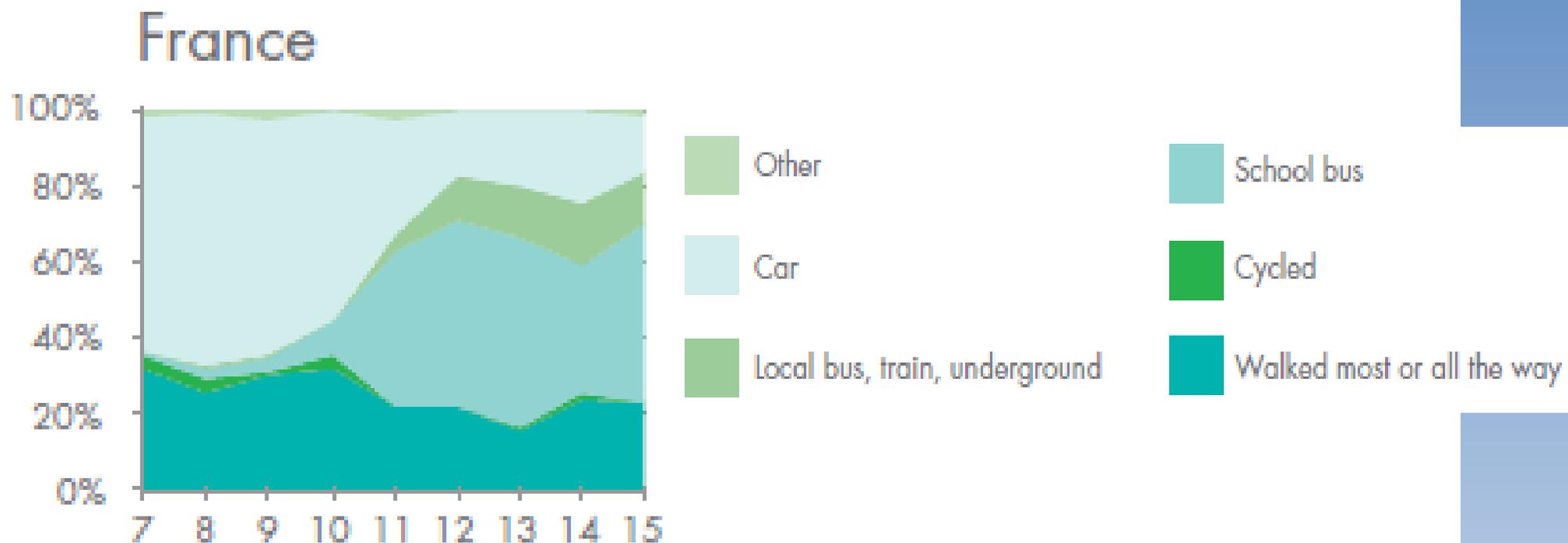
Table 3: Overall children's independent mobility levels compared³

Classement de la France très moyen

Score de bien-être (UNICEF) corrélé avec le score d'autonomie de déplacements

Ben Shaw, B., Bicket, M., Elliott, B., Fagan-Watson, B., Mocca, E., Hillman, M. (2015). *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*. London: Policy Studies Institute

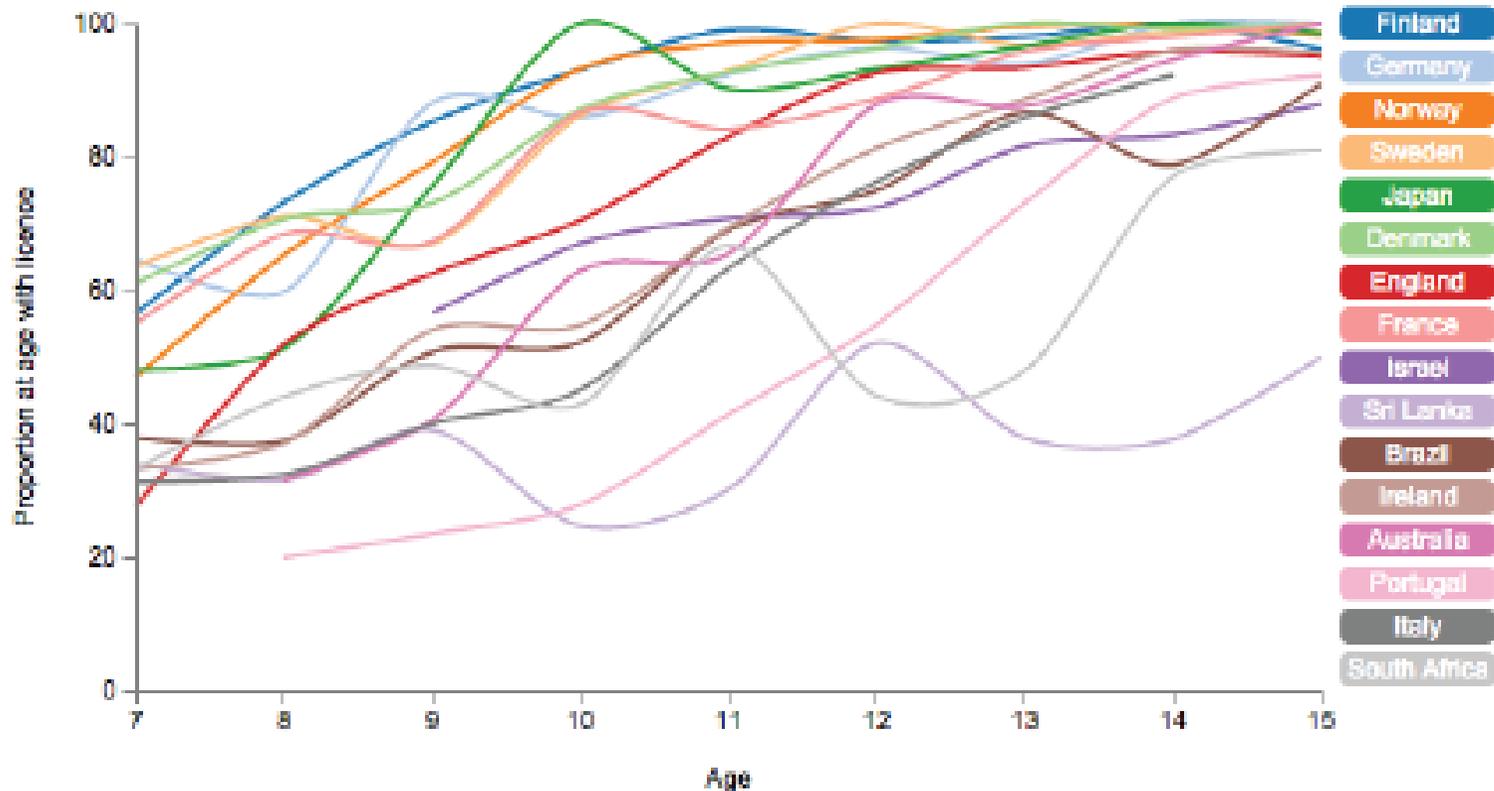
Part des modes pour trajet école selon l'âge



Ben Shaw, B., Bicket, M., Elliott, B., Fagan-Watson, B., Mocca, E., Hillman, M. (2015). *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*. London: Policy Studies Institute

Possibilité de faire du vélo seul.e

Figure 11: Percentage of children allowed to cycle places alone (children's responses)



I am allowed to cycle places without grown ups

Ben Shaw, B., Bicket, M., Elliott, B., Fagan-Watson, B., Mocca, E., Hillman, M.¹³ (2015)

Corrélation entre autonomie et accompagnement de l'enfant à l'école

Figure 30: Percentage of children driven to school against overall independent mobility rank (age 11)



Evolution de la mobilité des enfants

	ENGLAND 1971	ENGLAND 1990	ENGLAND 2010	GERMANY 1990	GERMANY 2010
Cross main roads alone (children's response)	72	51	55	75	61
Cross main roads alone (parents' response)	—	22	36	70	66
Travel to places other than school alone	63–94	37	7–33**	70	27–85**
Travel home from school alone	86	35	25	91	76
Go out alone after dark	—	2	2	5	7
Cycle to go places (children's response)* as % of bicycle owners	—	—	60	—	76
Use buses alone (children's response)	48	15	12	31	31
Use buses alone (parents' response)	—	7	5	29	25

Source: (Hillman et al. 1990, Shaw et al., 2013).

* A meaningful comparison for the changes between 1990 and 2010 in the licence to cycle in England and Germany is not possible due to changes to the way the question was asked between surveys.

** A range is given due to the way the question was asked in 2010, with some parents reporting that their children 'travelled alone' and others reporting that it 'varies'.

Table 8: Percentage of primary school children (7- to 11-year-olds) granted independent mobility, England and Germany, 1971–2010.

Quelques facteurs expliquant ces résultats européens

Pas de corrélation entre la perception du contrôle social et les scores d'indépendance de déplacements des enfants.

- **Facteurs législatifs:**

- *Cas de l'Italie* : loi relative aux personnes mineures => obligation d'accompagner enfants pour trajets scolaires.
- *Suède*: obligation d'accompagnement des enfants (seulement pour enfants en bas âge)
- *Allemagne*: interdiction de circuler à vélo sans certificat d'aptitude (9-10 ans).

- **Facteurs culturels:**

- Question des traversées de rues : *Allemagne*.
- Politiques d'encouragement des modes doux (marche, vélo) => rôle sur l'autonomie de déplacements des enfants.
- Différences d'éducation selon le sexe de l'enfant.
- Certaines orientations modales = norme culturelle (cf. Pays Bas, Chine: pratique du vélo pour trajet scolaire).



Enjeux sociaux

✓ Evolution du milieu familial et cultures éducatives

- Mobilité résidentielle et périurbain => modèle pavillonnaire et orientations éducatives (Bertaux-Wiame & Gotman, 1993).
- Flexibilité professionnelle et **normes éducatives** (Dowling, 2000)
- Autonomisation des membres de la cellule familiale (de Singly, 1996) => **individualisation**
- **Privatisation** des activités dans la ville (Gaster, 1991, Mollo-Bouvier, 1997, Depeau, 2003).

✓ Rapports des enfants au quartier

- Invisibilité des enfants dans l'espace urbain.
- Marginalisation des enfants dans l'espace urbain (Valentine, 1996).
- **Opportunités de vie sociale à l'extérieur** et d'autonomie de déplacement (durant l'enfance) => réduction des peurs liées à l'agression et **renforcement du sentiment d'appartenance à un quartier** / esprit de groupe (à l'adolescence), (Prezza & Pacilli, 2007).



Zoom sur la sécurité



Zoom sur la sécurité (1)

- **Prise de risque** : souvent liée à une situation où l'efficacité et la commodité du déplacement priment (Morrongiello & Matheis, 2004).
 - i.e: préférence pour trajet plus court au détriment de la sécurité.
- **Prise de risque**: souvent liée à des erreurs ou évaluations fausses du danger.
 - i.e: besoin d'activer le processus d'évaluation du risque.
- **Stratégies de protection** (Depeau, Enq. 3):
 - Refuge dans la masse des piétons pour les traversées de rue.
 - Suivre un groupe familial au cours de déplacements.
 - Utilisation des stations de métro pour éviter traversées de rue
 - Choix d'itinéraires relatifs au moindre nombre de traversées

Zoom sur la sécurité (2)

Pratique cycliste et sécurité (Depeau, MK, enq 7)



Pratique « déplacement « pendulaire »

- Connaissance des règles de placement sur la chaussée.
- Vitesse adaptée.
- Attention portée à la signalétique et aux autres usagers.
- Apprentissage de stratégies pour se mettre en sécurité.



Pratique « loisirs »

- Difficulté à tenir sa droite (voire méconnaissance des règles de placement sur la chaussée).
- Vitesse: recherche de sensations.
- Attention distraite tournée vers le paysage.
- Importance du regard de l'autre.
- Choix d'itinéraires basé sur la recherche ou l'évitement d'interactions sociales

Zoom sur la sécurité (3)



- Elle s'éduque **différemment** entre les garçons et les filles.
- Est **imbriquée** dans les expériences de mobilités, les cultures parentales et les normes qui en sont produites.
 - => culture du risque // culture de la mobilité // culture de l'information
- **Sécurité**: raison souvent avancée par les parents dans les autorisations concédées à l'enfant mais qui disparaît dans les raisons d'implication dans un pedibus.
- Éléments constitutifs de la perception du danger au cours de trajets (Warr, 1990):
 - Absence de familiarité
 - Pénombre
 - Présence de l'Autre.

Conclusion

- Enfant = **acteur central** des mobilités familiales
 - => rôle dans les déplacements intra-familiaux
 - => **acteur incitateur des changements** de modes
 - => « chauffeuring mother culture »
 - => Logiques de parcours scolaires (choix d'établissement) induisant des choix de modes pour adapter les temps de transports.
- Enfant = **individu « phare »** dans la compréhension des **déplacements de demain**.
- Espaces accessibles à l'enfant de façon autonome X qualité des espaces de proximité (jeux) pour l'enfant = **indicateur de bien-être** résidentiel (Broberg, Kyttä & Fagerholm, 2013).



© Depeau, 2017



© Depeau, 2017

Merci de votre attention!

sandrine.depeau@univ-renens2.fr