

ENFANTS AUTO-MOBILES

ATELIER PROFESSIONNEL M2
2023-2024



SYNTHÈSE DÉTAILLÉE

Encadrement : Aurélien Ramos

Responsable du Projet Forum Vies Mobiles : Matthieu Bloch

Autrices : Coline Bedouret, Élise Bouillon, Héroïse Fort, Léa Lescallier, Margot Powers



La mobilité autonome infantine

Etudier les conditions qui permettent les déplacements des enfants sans adulte

Dans le cadre d'un atelier professionnel commandité par le Forum Vie Mobiles nous avons réalisé une étude visant à interroger et définir « l'auto-mobilité » infantine, c'est-à-dire les déplacements autonomes des enfants seuls ou par groupe de pairs, dans ses caractéristiques et son contexte de réalisation.

La réalisation d'un état de l'art lors de la première phase de l'atelier met en évidence que depuis la fin du XIXe siècle, la place de l'enfant oscille entre autonomie et dépendance. Si l'enfant est aujourd'hui considéré comme un « sujet à part entière » (Dolto, 1985), l'adulte s'impose comme garant de sa protection et le contraint dans ses déplacements. La transformation des espaces publics depuis le milieu du XXe siècle combinée au développement de l'automobile et aux progrès socio-techniques, ont également impacté les déplacements des enfants et leurs pratiques à l'extérieur du domicile. Il en résulte que les espaces publics deviennent des sources de peurs parentales (Rivière, 2021) et apparaissent alors comme des environnements hostiles pour les enfants ce qui justifie alors de les en exclure (De Jesus et al., 2010 ; Kawachi et al., 1999 ; Mullan, 2003). Ces évolutions associées à une crainte de l'inconnu dans l'espace public (Ambroise-Rendu, 2003) se traduisent par une tendance à la sédentarisation des enfants et une dépendance croissante des enfants envers les adultes notamment dans leur mobilité (Depeau, 2013). Pourtant, les déplacements autonomes sont structurants dans le développement physique et psychologique des enfants (Kaufman et Flam, 2002 ; Espinassous, 2019). Enfin, ces déplacements réalisés en modes actifs ou en transport en commun répondent à l'enjeu de la transition écologique.

Ce travail vise dès lors à questionner sous quelles conditions la mobilité infantine peut être autonome. Plusieurs pistes de réflexion ont été identifiées pour la phase d'enquête. Il cherche à confronter les discours et regards des parents sur les mobilités infantines à ceux des enfants. Le constat des différences dans les pratiques de mobilité autonome des enfants, en fonction du genre, du milieu social et de l'environnement territorial, nous invite à les analyser au prisme de ces trois éléments. Nos terrains d'étude, situés dans des contextes géographiques différents, nous permettent d'interroger l'influence des situations d'éloignement et de proximité sur la mobilité des enfants ainsi que de potentielles différences dans la perception du danger.

Dans cette perspective trois grands questionnements ont été formulés. Pour chacun d'eux, des hypothèses ont permis de guider le travail d'enquête :

- Comment les enfants se représentent-ils l'espace public et leurs déplacements ?
 - Les enfants ont un rapport à la rue différent selon le contexte géographique et le contexte socio-économique.
 - Les parents contribuent fortement aux représentations que peuvent avoir les enfants de la rue.
 - En grandissant, les enfants peuvent exprimer un désir d' « auto-mobilité ».
 - Les enfants se sentent contraints dans leur mobilité autonome.
- Quelle est la posture adoptée par les figures d'autorités (parents, institution scolaire, collectivités) vis-à-vis de « l'auto-mobilité » des enfants ?
 - Les représentations parentales structurent les mobilités autonomes de l'enfant.
 - Les parents, les instituteurs ne considèrent pas les mobilités quotidiennes comme une réponse à l'enjeu sanitaire qu'incarne la mobilité autonome contrairement aux collectivités territoriales.
- « L'auto-mobilité » de l'enfant permet-elle de repenser l'aménagement des espaces publics ?
 - Un aménagement urbain adapté aux enfants influencerait les représentations qu'ont les parents de ces espaces, ce qui faciliterait l' « auto-mobilité » infantine.
 - Les enjeux de transition vers des modes plus durables de mobilité constituent un vecteur permettant de développer l' « auto-mobilité » infantine et réciprocity.

Après avoir présenté les différents terrains d'études ainsi que la méthodologie d'enquête, les principaux résultats seront exposés avant d'évoquer les leviers d'actions identifiés en vue de favoriser la mobilité autonome infantine.

I. Terrains d'étude et méthodologies d'enquête

A. Des contextes socio-spatiaux variés

L'enquête de terrain de cette étude a été réalisée au sein de trois établissements partenaires :

- ⇒ l'école primaire des Cosmonautes classé en REP+ (Réseau d'Education Prioritaire) et localisé dans un quartier de grands ensembles de logements sociaux à Saint-Denis. Saint-Denis est une commune populaire densément peuplée et limitrophe de Paris.
- ⇒ l'école primaire Jules Ferry situé dans un quartier de faubourg à Limoges qui est une ville moyenne et préfecture du département de la Haute Vienne (87).
- ⇒ l'école primaire Michel Guignard localisé dans le village des Cars. Les Cars est une commune rural et vieillissante, peuplé de 620 habitants en 2020 et situé dans le même département que Limoges à 25km de cette dernière.

Dans chaque établissement, en collaboration avec des enseignants, nous sommes intervenues auprès d'une « classe ambassadrice » pendant 3 à 4 demi-journées : une classe de CM2 à Saint-Denis, une classe de CE1 à Limoges et une classe de CE2/CM1 aux Cars.

B. Des méthodologies adaptées aux différents publics rencontrés

Pour les classes ambassadrices auprès desquelles nous sommes intervenues, nous avons développé quatre activités mobilisant différents supports (production écrite, dessin, travail seul, travail en groupe) de façon à obtenir le plus de réponses possibles, conserver l'attention des enfants et limiter des biais liés à des difficultés de certains enfants pour l'écriture ou le dessin (Armagnague-Roucher et al, 2017). Avec cette étude nous considérons les enfants comme des acteurs capables, tout comme les adultes, d'avoir un regard sur leurs déplacements et capables de faire des choix et d'exprimer leurs désirs de mobilité (Draghici et Garnier, 2020).

Activité « Carnet de Bord »

The form is titled 'MON TRAJET' and includes the following sections:

- DATE**: A line for writing the date.
- MOMENT DE LA JOURNÉE**: Radio buttons for 'Matin', 'Après-midi', and 'Soir'.
- JE SUIS PARTI(E) DE :** A grid of checkboxes for 'Maison', 'Ecole', 'Sport', 'Musique', 'Magasin', 'Maison d'amis', 'Maison famille', 'Centre-odré', 'Piscine', 'Parc', and 'Autre'.
- POUR ALLER À :** A grid of checkboxes for 'Maison', 'Ecole', 'Sport', 'Musique', 'Magasin', 'Maison d'amis', 'Maison famille', 'Centre-odré', 'Piscine', 'Parc', and 'Autre'.
- AVEC QUI ?**: Radio buttons for 'Tout(e) seule', 'Avec mes parents', 'Avec des amis', 'Avec mon frère ou ma sœur', 'Un adulte', and 'Autre'.
- COMMENT ?**: Radio buttons for 'A pied', 'A vélo', 'En voiture', 'En transport en commun (bus, métro, tram)', 'En trottinette', and 'Autre'.
- TEMPS DU TRAJET**: Radio buttons for 'très court (Moins de 5 minutes)', 'Court (Entre 5 et 15 minutes)', 'Long (Entre 15 et 30 minutes)', and 'Très long (plus de 30 minutes)'.

Source : Autrices, février 2024

Carnet complété pendant une semaine par chaque enfant : inscription des trajets effectués et leurs caractéristiques.

Activité « Carte postale »

The activity consists of two parts:

- Recto:** A drawing of a school entrance with a sign that says 'COSMONAUTES'. A child is standing near the entrance. To the right, there is a grid of small boxes for drawing or writing.
- Verso:** A handwritten note titled 'Mon chemin pour aller à l'école'. The text describes the route from home to school, mentioning a bus stop and the time taken.

Source : Élève de CM2 Saint-Denis, février 2024

Sur le recto de la carte, chaque élève dessine son chemin pour aller à l'école. Au verso, il décrit son trajet à un correspondant d'une autre classe.

Visionnage d'extraits vidéos



Sources : Allociné ; Sydney Morning Herald.

Des extraits du documentaire *Sur le chemin de l'école* (Plisson, 2013) et de la télé-réalité *Comme des grands !* sont montrés aux élèves afin de les confronter à d'autres pratiques de mobilités enfantines, les faire réagir sur leur propre façon d'aller à l'école et réfléchir sur le lien entre l'autonomie et l'âge.

Activité « Chemin idéal »



Source : Groupe vélo/trottinette Saint-Denis, février 2024

Une activité de dessin en groupe de 3 à 5 élèves. Chaque groupe dessine le « chemin idéal » pour se déplacer selon un moyen de transport sans adulte préalablement défini par la classe et les enquêtrices. À la fin, chaque groupe présente son dessin à la classe.

En complément de cette activité un questionnaire a été complété par les classes ambassadrices et les classes volontaires des établissements. Pour faciliter le remplissage, nous avons adapté le questionnaire en fonction de l'âge des enfants. Nous avons également adressé un questionnaire aux parents et effectué des entretiens avec les enseignant-es, les collectivités de Limoges et des Cars et une neuropédiatre

Les principaux biais de l'enquête

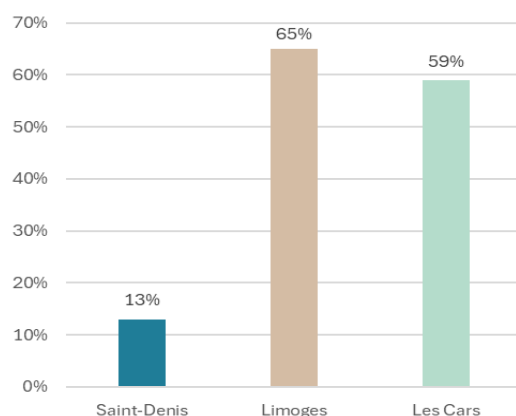
La courte durée de l'enquête de terrain et le contexte de réalisation constituent des biais importants. Le temps passé auprès de chacune des classes étant limité, les résultats obtenus ne sont pas forcément représentatifs des déplacements réalisés quotidiennement par les enfants. À cela s'ajoute l'influence du contexte scolaire dans l'étude. Par exemple, l'enquête auprès de classes a conduit à une surreprésentation des déplacements domicile-école. Le cadre scolaire a aussi influencé les élèves qui souhaitent satisfaire les attentes de l'enseignant-e en réalisant de « belles » productions ou en donnant la « bonne réponse » lors des différentes activités. Les enquêtrices sont apparues aux yeux des enfants comme des « maîtresses » et ce regard a pu amplifier le désir des enfants de bien faire et de ne pas se tromper dans les réponses données. De plus, la réalisation de l'enquête a également mis en évidence une influence forte des pairs. L'écart d'âge des enfants a pu donner lieu à des difficultés de compréhension des consignes par certains enfants et influencer leurs réponses.

II. Principaux résultats de l'enquête

A. Des mobilités enfantines déterminées par le contexte socio-spatial

. Nous avons observé que les mobilités des enfants sont façonnées par les habitudes familiales, elles-mêmes conditionnées par des facteurs socio-spatiaux. Ainsi, le nombre de trajets accompagnés par les parents varient selon les terrains d'étude : 13% des écoliers des Cosmonautes ayant répondu aux questionnaires réalisés lors de l'étude vont à l'école accompagnés de leurs parents, contre 65% à Limoges et 59% aux Cars.

Figure 1 : Part des trajets accompagnés d'un parent



Source : autrices

Ces différences sont liées aux caractéristiques socio-spatiales des territoires. Par exemple, à Saint-Denis, terrain où il y a une surreprésentation de familles monoparentales (30,2% en 2020 selon l'INSEE) combinée à l'existence de familles plus nombreuses, les enfants réalisent davantage de déplacements seuls ou accompagnés de leur grand frère ou grande sœur. En effet, la monoparentalité complexifie l'accompagnement des enfants dans leurs mobilités par un parent (Leray et Séchet, 2016). À cela s'ajoute le fait que les grands ensembles du quartier des Cosmonautes apparaissent comme un espace d'hyperproximité pris entre des axes routiers, donnant la sensation d'être dans une « bulle » sécurisante, facilitant des logiques de co-surveillance.

Figure 2 : Part des trajets accompagnés d'un parent



Source : autrices à partir de Géoportail

Cette particularité d'hyper-proximité a un double impact sur les mobilités enfantines : les enfants se déplacent majoritairement à pied et ils font preuve d'une plus grande autonomie dans leurs déplacements. L'hyper-proximité constatée dans le quartier des Cosmonautes à Saint-Denis contraste avec les distances plus longues parcourues par les écoliers de l'école Jules Ferry à Limoges et de l'école Michel Guignard des Cars. À Limoges, compte tenu de l'absence de carte scolaire et de la présence d'une option Classe à Horaires Aménagés Musique (CHAM) à l'école Jules Ferry, les lieux de résidence des écoliers sont plus hétérogènes et lointains. Ceci peut dès lors expliquer pourquoi, dans le cas limougeaud, 52% des trajets domicile-école des enfants enquêtés sont réalisés en voiture. Ceci implique de fait, une dépendance des enfants dans leurs mobilités vis-à-vis de leurs parents. De même, le statut de Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) de l'école aux Cars, implique que les enfants qui fréquentent l'école viennent de diverses communes rurales. Du fait de plus longues distances parcourues, les écoliers des Cars sont nombreux à venir en voiture (54%) et sont ainsi dépendants des adultes.

De plus, la pandémie de Covid-19 a révélé certaines inégalités socio-spatiales impactant l'autonomie des enfants dans leurs déplacements : le télétravail, qui donne plus de facilités pour accompagner les enfants,

concerne majoritairement les cadres (Jauneau, 2022). Or, selon l'enquête Emploi 2021 de l'INSEE, le quartier des Cosmonautes ne concentre que 3% de cadres et professions intellectuelles supérieures, contre 9% à Limoges et 5% aux Cars. Ainsi, les parents de Limoges semblent avoir plus de libertés et de souplesses dans leurs horaires de travail pour organiser et accompagner les différents déplacements des enfants, ceci pouvant expliquer en partie la surreprésentation des parents parmi les accompagnateurs à Limoges (68%), en comparaison aux Cars (51%) et à Saint-Denis (24%). La mobilité autonome des enfants est donc bien conditionnée par des facteurs socio-spatiaux qui viennent structurer les habitudes familiales.

B. L'apprentissage de la mobilité autonome

L'acquisition de l'autonomie dans ses déplacements est une étape importante dans la vie des enfants. Celle-ci n'est pas innée et s'acquiert progressivement. Ainsi, il existe des degrés d'autonomie qui varient selon plusieurs facteurs, notamment l'âge de l'enfant, son genre, sa maturité et son rapport à l'environnement. Les premiers déplacements autonomes sont généralement effectués à la fin de l'école élémentaire afin de préparer l'entrée au collège (Rivière, 2012). Néanmoins, les enfants sont sensibilisés à ces pratiques autonomes dès leur plus jeune âge.

L'autonomisation des enfants dans l'espace public passe d'abord par l'apprentissage de règles qui diffèrent selon le contexte territorial dans lequel grandit l'enfant. Par exemple, les élèves de l'école des Cars n'habitent pas tous dans le bourg, tous n'ont pas accès à des trottoirs sur leur trajet, ce qui peut expliquer la prépondérance des règles liées à la sécurité routière. À Saint-Denis et Limoges, les règles les plus fréquentes sont : « ne pas parler aux inconnus », « rester prudent » ou encore « ne pas s'arrêter en chemin ». On s'aperçoit alors que ces règles sont souvent mises en place par les adultes en réaction à leurs propres peurs.

Quel que soit le territoire, la peur de « l'autre » est profondément ancrée dans les discours que les parents tiennent à leurs enfants. A la question « quelles sont vos principales peurs ? », 46% des parents font allusion à la peur de « l'enlèvement », du « kidnapping » ou encore des « pervers ». Ces peurs communiquées par les adultes se retrouvent ensuite dans les réponses données par les enfants témoignant d'une transmission des craintes. La peur la plus répandue est celle de l'enlèvement qui est évoquée par 67% des enfants ayant répondu à notre questionnaire. Ils disent alors avoir peur « des gens méchants », d'être « kidnappé », de « se faire tuer » ou de « se faire suivre ». Ensuite vient la crainte de la circulation routière évoquée par 24% d'entre eux.

Figure 3 : Peurs évoquées par les parents



Source : autrices

Figure 4 : Peurs évoquées par les parents



Source : autrices

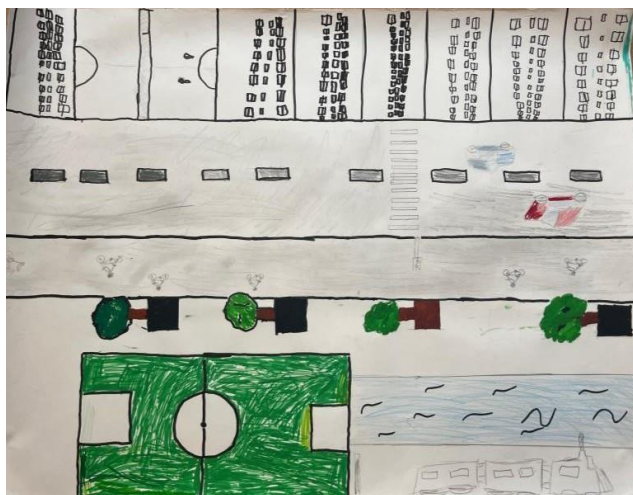
L'apprentissage de la mobilité autonome des enfants passe aussi par une reproduction plus ou moins consciente des pratiques familiales ou amicales. Imiter les gestes et les comportements de ses aînés est pour l'enfant un élément central de son développement. Cette capacité mimétique se retrouve également dans le champ des mobilités. On distingue cependant deux motivations à cette imitation : imiter pour reproduire une habitude familiale et imiter pour s'émanciper. Dans le premier cas, les enfants participent à pérenniser une pratique culturelle. L'exemple qui illustre le mieux cette idée est celui de Limoges. Au cours de nos

conversations et de nos ateliers en classe, nous comprenons qu'il y a un fort attachement à la voiture qui se transmet des parents aux enfants. En effet, en conduisant leurs enfants jusque devant l'école, les parents leur inculquent ce goût pour la voiture comme une habitude à prendre. Au-delà de cet effet de mimétisme qui s'inscrit dans une logique inconsciente de reproduction d'un schéma familial, les enfants semblent aussi s'inspirer des plus grands pour tendre vers davantage d'autonomie et d'indépendance. Dans ce cas, les aînés sont pris comme des modèles à atteindre. En cherchant à leur ressembler, les enfants ne reproduisent pas une habitude inculquée par leurs parents mais désirent au contraire s'émanciper et faire « comme les grands ». Ce ne sont alors plus les parents qui sont considérés comme des exemples mais plutôt des pairs plus âgés. Dans le cas de la classe de CM2 de l'école des Cosmonautes à Saint-Denis, ce sont les collégiens qui servent de modèles. Au contact des collégiens, les élèves de primaire aspirent alors à se déplacer seuls à vélo ou en trottinette électrique. En grandissant les enfants semblent donc être confrontés à paradoxe. D'un côté ils expriment un goût pour les trajets en voiture mais cela implique une moindre autonomie et de l'autre ils cherchent à imiter les plus grands qui sont plus autonomes mais ceux-ci se déplacent en modes actifs.

C. L'existence d'une normalisation des représentations

Au travers des productions graphiques des enfants, nous avons observé une normalisation des représentations concernant l'espace extérieur. La représentation de la route sur plus de 75% des dessins de « chemins idéaux » témoigne de l'importance de la norme automobile dans l'imaginaire des enfants. En dehors de la représentation de la route, nous retrouvons également, dans ces dessins, une signalétique associée à la circulation automobile, telle que des panneaux routiers (40% des dessins à Limoges, 60% à Saint-Denis et 75% aux Cars) ou des feux tricolores (20% à Limoges et 40% à Saint-Denis dans les dessins des chemins idéaux). En plus d'une difficulté à se détacher de la norme automobile, les enfants considèrent spontanément la voiture comme usagère prioritaire de l'espace. Effectivement, nous avons observé une forte priorisation de la voiture et des infrastructures routières par rapport aux piétons. Par exemple, un groupe de CM2 de Saint Denis représentant leur « chemin idéal » à vélo et trottinette séparent les flux (voitures d'un côté et mobilités douces de l'autre) et donnent un espace de circulation plus important à la circulation automobile qu'aux autres modes de déplacement. Les piétons y sont encore moins représentés, avec un passage piéton pour traverser la route, mais sans aucun trottoir (cf. figure X). Si les enfants donnent une place prépondérante à la voiture dans leurs dessins, ils expliquent pourtant que la voiture est une source de danger et de peurs.

Figure 5 : La route, un élément structurant dans les représentations enfantines



Source : Groupe de CM2, école des Cosmonautes, 2024



Source : Groupe de CE1-CE2, école M.Guignard, 2024

De plus, dans les dessins comme dans leurs propos, la voiture est associée de manière quasi-systématique à l'urbain. Ce discours semble témoigner d'une séparation ville-campagne où la ville est faite pour les déplacements en voiture tandis que la campagne apparaîtrait comme plus propice à la promenade à pied ou à vélo. Une certaine vision fonctionnaliste semble ainsi structurer la plupart des représentations enfantines. Selon les enfants, compte tenu de la séparation des fonctions en ville, leur place est limitée dans une ville faite pour les adultes. Si cette vision fonctionnaliste ancrée dans l'imaginaire des enfants peut dès

lors apparaît comme un frein à leur mobilité autonome, l'aspiration au ludique semble constituer un vecteur pour envisager d'autres usages des espaces publics et, par extension, d'autres modalités de déplacements.

Figure 6 : Une ville fonctionnaliste



Figure 7 : Une séparation ville-campagne



Source : Groupe de CE1-CE2, école Michel Guignard, 2024

D. Une aspiration des enfants à des déplacements plus attractifs

Si nous avons observé chez les enfants enquêtés une certaine inappétence pour la marche à pied, ceux-ci semblent aspirer à des déplacements quotidiens plus attrayants. Cette aspiration se retrouve au travers d'un double désir de vitesse et de prise de risque. Ainsi, les enfants interrogés considèrent que le vélo, la trottinette et le skate-board sont plus amusants que la marche à pied. À Saint-Denis, les écoliers enquêtés considèrent à 52% que « le vélo c'est rigolo » contre 14% pour la marche à pied. À Limoges, cet écart est moindre (61% pour le vélo contre 42% pour la marche à pied). Cette différence peut en partie s'expliquer par le fait que la marche à pied fait partie du quotidien des écoliers des Cosmonautes tandis que les écoliers de Jules Ferry à Limoges se déplacent quotidiennement en voiture, ce qui peut rendre la marche plus attrayante pour les enfants limougeaux. Cet attrait pour le vélo, en passant par la recherche de prise de risque et de vitesse lors des déplacements, peut être amplifié par l'usage même d'un véhicule piloté en autonomie, qui peut également être influencé par les jeux vidéo tels que Mario Kart. Mais au-delà du choix du mode de déplacement, les mobilités autonomes peuvent être valorisées par l'aménagement même du territoire. En effet, la recherche et le désir de prise de risque par les enfants se retrouve aussi au travers d'un attrait pour les topographies particulières et les obstacles, comme le reflètent de nombreux dessins de chemins idéaux

Figure 8 : Un attrait pour des topographies particulières



Source : Chemin idéal, enfants de la classe CM2, école des Cosmonautes, 2024

E. Une reconnaissance partagée des bienfaits de la mobilité autonome des enfants mais une difficile mise en action

Lors de notre étude, nous avons également constaté que différents acteurs (parents, représentants des institutions scolaires, élus de la municipalité, experts santé...) reconnaissent les bienfaits de la mobilité autonome des enfants tantôt sur le plan de la santé physique et mentale des enfants et tantôt en termes de transition vers des mobilités plus durables. Pourtant, malgré ce consensus autour des apports de la mobilité autonome de l'enfant, cet enjeu reste peu pris en compte par les politiques publiques. En effet, le responsable circulation et stationnement de la Ville de Limoges fait le constat que « les enfants sont un peu les oubliés de la ville ». Nous avons pu identifier trois causes à cette faible considération. La première explication est que les enfants ne sont pas pleinement reconnus comme des usagers à part entière des espaces publics et s'y déplaçant. Lorsque les pouvoirs publics considèrent les enfants dans leurs politiques d'aménagement du territoire, c'est pour aménager des aires de jeux. L'enfant n'est finalement que peu considéré en mouvement, il n'est pensé que de manière ponctuelle et statique. Les politiques de mobilités sont davantage liées aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite. La seconde cause invoquée par les pouvoirs publics sur la faible considération de la mobilité infantine dans les politiques publiques est relative au manque de financements. Par exemple, la mairesse des Cars a déclaré que le manque de desserte en transports en commun et le mauvais état des pistes cyclables, liés à un manque de financements, constituent un frein à la mobilité autonome infantine. Enfin, compte tenu d'un manque de politiques publiques en faveur de la mobilité autonome des enfants et d'aménagements supports à ces mobilités, peu d'enfants pratiquent une mobilité autonome. Or, cette faible pratique autonome des enfants invisibilise la problématique et conduit les pouvoirs publics à ne pas la prendre en compte dans leurs politiques. Ne constatant pas de demande explicite concernant la mobilité autonome des enfants de la part des citoyens, les collectivités sont peu encouragées pour développer et mettre en œuvre des politiques sur ce sujet.

III. Imaginer des leviers d'action en faveur de la mobilité autonome des enfants

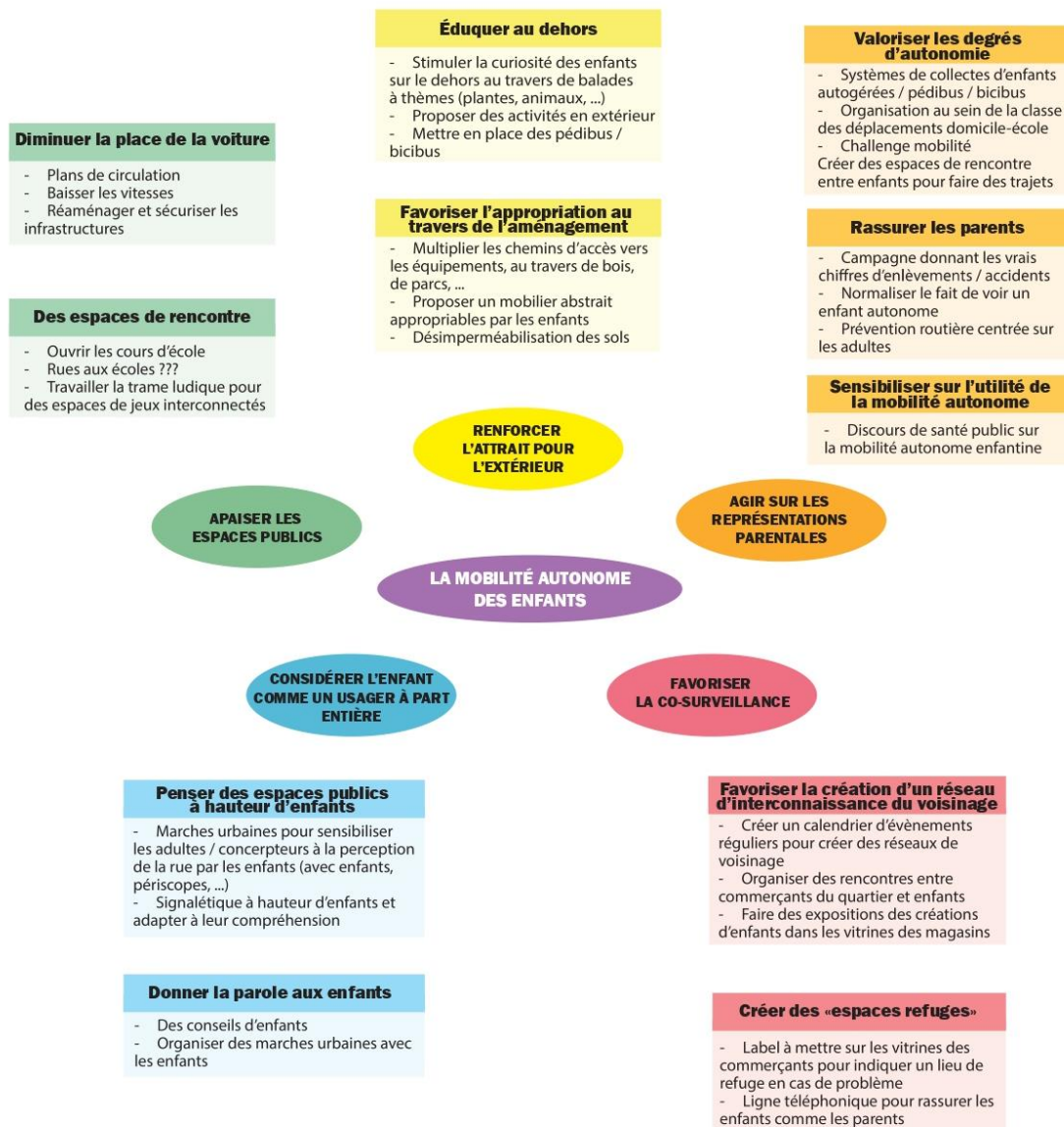
La troisième phase de cette étude a consisté à mettre en perspective les résultats obtenus sur le terrain. Pour cette phase prospective nous avons eu recours à trois outils qui nous ont permis d'identifier des caractéristiques sur lesquelles s'appuyer pour favoriser la mobilité autonome des enfants ainsi que des freins à anticiper.

A. Des enjeux transversaux mis en évidence lors d'un workshop

Afin d'établir des pistes d'action et des propositions concrètes en faveur de la mobilité autonome des enfants, nous avons sollicité quatre expertes de la place des enfants dans la ville¹. Ce workshop a été l'occasion d'engager une réflexion collective autour de grandes questions telles que par exemple « comment susciter l'envie des enfants à se déplacer seuls et en mode actifs ? » ou encore « comment penser la ville pour permettre la mobilité autonome des enfants ? ». Ces discussions ont abouti à la mise en évidence de cinq grands enjeux transversaux qui, quel que soit le territoire, pourraient orienter l'action en faveur de la mobilité autonome infantine.

¹ Nadja Monnet, Anne-Cécile Ott, Fanny Delaunay et Sophie Feyder

Figure 8 : Enjeux et propositions concrètes pour guider l'action en faveur de la mobilité autonome enfantine



Source : autrices

La formulation de ces enjeux permet de guider la réflexion sur les solutions concrètes. Elles peuvent être comprises comme un cadre général et théorique dans lequel s'inscriront des propositions d'action adaptées aux spécificités territoriales.

B. Un indice de mobilité autonome qui révèle l'existence de singularités à prendre en compte

En parallèle des orientations générales formulées lors du workshop, nous nous sommes aperçues que pour proposer des leviers d'action efficaces, il était nécessaire de prendre en compte aussi bien les caractéristiques sociales de l'enfant que les caractéristiques spatiales dans lesquelles il évolue. L'indice de mobilité autonome (IMA) que nous avons créé en nous inspirant de différents travaux (Hillman et al., 1990 ; Kytta, 1997, 2015) nous a permis de démontrer que l'âge, le genre, le milieu socio-économique ainsi que la composition familiale sont autant de facteurs qui influencent la mobilité autonome des enfants. De même, le tissu urbain (grands ensembles, pavillonnaire, etc.), la densité urbaine, le milieu géographique (rural, ville moyenne, métropole, etc.) sont également des éléments à prendre en compte lorsqu'il s'agit d'agir en faveur des déplacements enfantins sans adulte.

Il nous semble donc nécessaire de penser les outils opérationnels à l'échelle du micro-local afin de tenir compte des spécificités que présente un quartier ou un village. Ainsi, même si l'on met en évidence des enjeux

communs à tous les territoires, il semble difficile d'apporter une réponse unique à la sédentarité et au recul croissant de l'enfant de l'espace public.

C. Un cahier de références qui propose différents types d'actions possibles

Le cahier de références réalisé permet de montrer que les réponses à la mobilité autonome des enfants peuvent être nombreuses. Les leviers d'actions peuvent prendre l'apparence :

⇒ D'aménagements qui viseraient à rendre l'environnement des enfants à la fois plus ludiques et plus sûrs.

Exemple

Projet chemin de l'école, Saint Dizier, France, 2022

La ville de Saint-Dizier a mis en place différents itinéraires ludiques (pistes d'athlétisme, marelle, mur d'escalade) afin de donner envie aux enfants de se rendre à l'école à pied ou à vélo. Les éléments de design actif mis en place créent des lieux de rencontre pour les enfants, qui sont alors plus susceptibles de se rendre à l'école en petits groupes en autonomie. Avec ce projet, Saint-Dizier devient un terrain de jeu géant.



⇒ D'événements ou d'initiatives habitantes dont l'objectif seraient principalement de créer des espaces de rencontre, de favoriser les relations d'interconnaissances et de diminuer la place de la voiture.

Exemple

Pédibus, Métropole du Grand Lyon, France, 2000

Le principe de ce dispositif est de permettre aux enfants de rejoindre leur école en marchant en groupe, accompagnés d'un parent volontaire. Une ligne de pédibus se caractérise par un parcours préétabli jalonné par des arrêts bien définis qui permettent aux enfants de rejoindre le groupe. Afin de garantir le bon fonctionnement du pédibus, parents et enfants signent une charte dans laquelle ils s'engagent par exemple à respecter les horaires ou prévenir en cas d'absence.



⇒ De politiques publiques qui institueraient, encadreraient et promouvraient la mobilité autonome chez les enfants.

Exemple

Politique de la ville d'Odense, Danemark

Afin de donner envie aux enfants de se déplacer à vélo la municipalité d'Odense propose plusieurs animations en extérieur. Par exemple, la mascotte « Cycling Anton » parcourt les rues à vélo pour offrir des stickers et des câlins aux plus petits. Le programme Cycle Score encourage les enfants plus grands à se rendre à l'école à vélo en attribuant des billets de loterie à chaque jeune ayant réalisé le trajet à deux roues. Des lots sont à gagner (gadgets ou t-shirts).



Conclusion

De multiples facteurs conditionnent et structurent la mobilité des enfants et leur autonomie. Nous avons pu observer, au travers de nos différents terrains d'étude, que les mobilités des enfants et leurs modalités d'accompagnement sont façonnées par les habitudes familiales, elles-mêmes conditionnées par des facteurs socio-spatiaux. Les règles imposées par les parents entravent également l'autonomie des enfants. De ce fait, deux principaux freins se distinguent : le danger qu'incarne l'automobile et les peurs des parents. Nous avons alors identifié cinq grands enjeux transversaux qui permettent de guider l'action en faveur des déplacements autonomes : assurer une meilleure cohabitation des flux, agir sur les représentations parentales, favoriser la co-surveillance, renforcer l'attrait pour l'extérieur et considérer l'enfant comme un usager de l'espace à part entière. Suite à cela, nous avons formulé plusieurs propositions concrètes qui favoriseraient la mobilité autonome des enfants. Tout ce travail nous a permis d'identifier les conditions préalables aux déplacements des enfants sans adulte.

La structuration urbaine du quartier semble influencer les mobilités enfantines. Il s'est avéré que les tissus urbains resserrés, avec des réseaux viaires secondaires peu fréquentés, sont plus propices au développement de la mobilité autonome. Les conditions d'hyper-proximité dont jouissent les enfants de l'école des Cosmonautes à Saint-Denis leur permettent de circuler seuls et en toute sécurité au sein du quartier, et ce, d'autant plus que cette hyper-proximité rend possible la co-surveillance des enfants. L'existence de réseaux d'interconnaissances fondés sur des relations de voisinage contribue en effet au déploiement d'un sentiment de sécurité dans l'espace public. Cette confiance mutuelle rassurerait les parents qui seraient alors plus à même d'autoriser leurs enfants à se déplacer seuls dans les limites du quartier.

À l'issue de cette étude, il apparaît que les enfants peuvent se déplacer en autonomie lorsque les parents sont en confiance et estiment que leurs enfants ne courent aucun risque. Or, il semblerait que les aménagements ne soient pas suffisants pour rassurer les parents sur le caractère sécurisé des espaces publics. En parallèle, un travail sur les peurs et les représentations qu'ont les parents de l'autonomie semble nécessaire. Une des solutions serait peut-être d'appréhender l'autonomie par degrés. En effet, l'autonomie dans les déplacements de l'enfant s'apprend, ce qui implique une progression par palier. L'autonomie est souvent perçue par les adultes de manière binaire : « être autonome en se déplaçant seul » ou « ne pas être autonome en se déplaçant accompagné ». Or, l'enfant en fonction de son âge et de sa maturité construit progressivement son autonomie en restant d'abord auprès de ses parents, en s'éloignant petit à petit, en réalisant des trajets avec d'autres enfants, puis en étant capable de faire des trajets seul. Valoriser cette progressivité dans la mobilité pourrait permettre de désacraliser le moment où l'enfant aura la capacité de se déplacer totalement seul. En reconnaissant cet apprentissage progressif de la mobilité, les parents seraient rassurés et les enfants prendraient confiance en leur aptitude aux déplacements en autonomie.

Bibliographie

Ambroise-Rendu Anne-Claude, (2003), « Un siècle de pédophilie dans la presse (1880-2000) : accusation, plaidoirie, condamnation », *Le Temps des médias*, n° 1, pp. 31-41.

Armagnague-Roucher Maïtena, Cossée Claire, Cossée-Cruz Emma, Hieronimy Sophie, Lallouette Nancy, (2017), « Combiner sociologie et arts dans le recueil des données, Éléments pour une conceptualisation des méthodes artistiques dans les enquêtes qualitatives : l'exemple d'une recherche sur la scolarisation des enfants migrants », *Migrations Sociétés* n°167, pp. 63-76.

De Jesus Maria, Puleo Elaine, Shelton Rachel C., Emmons Karen M. (2010), "Associations between perceived social environment and neighborhood safety: Health implications," *Health & Place*, Volume 16, Issue 5, Pages 1007-1013

Dolto Françoise, (1985), *Séminaire de psychanalyse d'enfants* (avec la collaboration de Jean-François de Sauverzac), Le Seuil, Paris, 240 p.

Depeau Sandrine, (2013), « Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? » *e-Migrinter*, Article 11, pp. 103-115.

Draghici C. Carmen et Garnier Pascale, (2020), « Pratiques de la recherche avec les jeunes enfants : enjeux politiques et épistémologiques », *Recherches en éducation*

Espinassous Louis, (2019), *Pour une éducation buissonnière, retrouver le rythme naturel de l'enfant*, Editions Hesse, Paris, 192 p.

Hillman Mayer, John Adams, Whitelegg John, (1990), *One False Move... A Study of children's independent mobility*, Policy Studies Institute, Londres, 195 p.

Jauneau Yves, « En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé », *Insee Focus*, n°263.

Kawachi Ichiro, Kennedy Bruce P., Wilkinson Richard. (1999), "Crime: social disorganization and relative deprivation," *Social Science & Medicine*, Volume 48, Issue 6, Pages 719-731

Kyttä Marketta, (1997), "Children's independent mobility in urban, small town and rural environments", in Camstra, R. (ed.) *Growing up in a Changing Urban Landscape, Assen, Van Gorcum*, pp. 41-52

Kaufmann Jean-Claude, Flamm Michael, (2002), *Famille, temps et mobilité. Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*, Paris, Rapport de recherche CNAF et Ville en mouvement, 71 p.

Leray Frédéric, Séchet Raymonde, (2016), « Les mobilités sous contraintes des mères seules avec enfant(s) : analyse dans le cadre de la Bretagne (France) », dans Philippe Gerber, Samuel Carpentier (dir.), *Mobilités et modes de vie: vers une recomposition de l'habiter*, Presses universitaires de Rennes, pp.69- 88

Mullan Elaine, (2003) "Do you think that your local area is a good place for young people to grow up? The effects of traffic and car parking on young people's views," *Health & Place*, Volume 9, Issue 4, Pages 351-360

Rivière Clément, (2012), « Les enfants : Révélateurs de nos rapports aux espaces publics », *Métropolitiques*