


Se déplacer en ville  
quand on a entre  
dix et treize ans

Bouger pour  
grandir!



Les gens changent ...



Cher Thomas : Comment vas-tu ?  
Ta mère et moi nous allons bien. Tu nous manques.  
Merci de couper ton ordinateur et de descendre  
dans ta chambre pour manger quelque chose. On t'aime, P

20 4:24 PM

The image shows a man in a suit speaking at a podium in front of a green screen. The screen displays a cartoon and text. The cartoon depicts a man with glasses sitting at a desk with a computer, while a woman stands behind him. The text is a message from a mother to her son, Thomas, asking him to stop working and eat. A red timestamp '20 4:24 PM' is visible at the bottom of the screen.



# Bouger pour grandir!

## Le programme d'études de l'IVM

### -Les pratiques de mobilité des adolescents :

-une enquête quantitative et qualitative menée avec Marie-Hélène Massot, sur les pratiques de mobilité en Ile de France des moins de 18 ans

-Une comparaison entre les mobilités des préados d'Ile de France et celle des préados de Lisbonne et sa région conduite par Elsa Ramos

### -Famille, temps et mobilité

La mobilité au cœur des dynamiques familiales

Etat de l'art et tour des innovations en Europe,  
Etude de Vincent Kauffman

### -La mobilité des 10/13

-une enquête nationale auprès de 850 familles, parents de 10/13 ans, dirigée par le sociologue François de Singly

-Un partenariat avec un département et deux collèges (carnets de mobilité), avec un transporteur (la ratp)

- Entretiens qualitatifs avec des enfants

- Expérimentation d'un service taxi jeune: transapt



**La rue en toute sécurité ?**



# Le droit à la mobilité autonome

La mobilité n'est-elle pas un droit, pour tous, y compris les préadolescents? Ne participe-t-elle pas de leur apprentissage de la vie sinon de la ville?

Quels usages les «mineurs» peuvent-ils avoir de la ville? Doivent-ils toujours être accompagnés par un majeur – parent ou autre adulte – pour vivre la ville, avoir accès à l'espace public?

## Favoriser l'autonomisation des préadolescents par l'apprentissage de la ville

L'accès à l'âge adulte ne se fait plus dans les sociétés contemporaines sous le mode d'un rite de passage unique, d'une barrière qui séparerait nettement les adultes et les jeunes ; il s'opère progressivement depuis l'enfance...

L'accès à la ville doit, lui aussi, prendre cette forme progressive. En quelque sorte, l'accès à la ville constitue un des indicateurs de l'accès à l'âge adulte, à la citoyenneté.

On ne quitte pas cet âge de la vie uniquement par le travail professionnel, par une autre résidence que le domicile familial, par l'entrée dans la vie à deux ; on le quitte beaucoup plus tôt et progressivement par de multiples mécanismes : l'apprentissage de la ville s'impose comme une modalité essentielle dans une société urbanisée où la mobilité urbaine conditionne l'accès à l'emploi, aux loisirs. Le pouvoir de se déplacer dans la ville sans ses parents, sans accompagnateur adulte, constitue un des éléments de cette dynamique qui mène le jeune vers l'autonomie.

Durant la préadolescence, c'est-à-dire entre 10 et 13 ans, on n'est plus tout à fait un «petit» mais pas encore un «grand» :

on éprouve de plus en plus le besoin de sortir avec ses «copains» ou «copines», pour se rendre au cinéma, jouer au football ou suivre un cours de danse... mais sans avoir toujours les moyens de son autonomie.

L'usage de la mobylette ou du scooter n'est autorisé qu'à l'âge de 14 ans, celui de la voiture à partir de 18 ans.

D'où la dépendance à l'égard des adultes, à commencer par ses parents.

Mais ceux-ci sont-ils toujours disponibles ?

Le père autant que la mère ? Acceptent-ils de laisser sortir leur(s) enfant(s) ?

Si oui, à quelles conditions? Seul ou accompagné? Avec quel moyen? Le vélo est-il pratique en toute circonstance?

Et les transports en commun?

Sont-ils adaptés? A la campagne comme à la ville? Quand bien même desserviraient-ils correctement une ville et ses environs, sont-ils encore suffisamment hospitaliers à l'égard des «jeunes» en général, des 10-13 ans en particulier ?



# Méthodologie

L'enquête nationale a été réalisée sous la direction scientifique de François de Singly à partir d'un échantillon représentatif constitué de 820 parents et autant d'enfants de 10-13 ans habitant des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'enquête du Val de Bièvre, réalisée en collaboration avec la Mission Prospective de la RATP et le concours de l'agence Mouvement, associe l'Education nationale, la Caisse d'allocations familiales, le Conseil général, et des établissements scolaires de 5 villes (Villejuif, Gentilly, Fresnes, l'Haÿ-les-Roses et le Kremlin Bicêtre).

L'enquête du Pays d'Apt, réalisée selon la méthode expérimentée dans le Val de Bièvre, associe des établissements scolaires publics et privés de la ville d'Apt et des communes alentours. Elle a été menée par Jacques Poirson, consultant.

Pour l'une et l'autre de ces enquêtes, des collégiens de 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> (106 pour l'enquête du Pays d'Apt, 137 pour l'enquête du Val de Bièvre) ont rempli un carnet de bord sur le déroulement de trois journées : un jour de semaine normal, le jour des activités parascolaires et un jour de week-end (le samedi).

Les entretiens approfondis avec les enfants de la région parisienne ont été conduits par Danielle Rapoport, psychosociologue.

# Pourquoi et comment se déplacent-ils? Pourquoi?

Entre 10-13 ans, on se déplace pour au moins quatre motifs :

- pour se rendre au collège,
- pour se rendre à une activité extra-scolaire,
- dans le cadre d'une activité informelle ou non-organisée  
(se balader, jouer en bas de chez soi, aller au cinéma ou à un fast-food
- Pour aller voir un copain

# Comment?

Entre 10-13 ans, la marche à pied est le moyen privilégié pour tous les motifs, reflétant ainsi la dimension essentiellement locale de leur mobilité.

Pour les activités extra-scolaires, c'est la voiture qui est le mode le plus couramment utilisé. En effet, ces activités se déroulent souvent hors du quartier, impliquant alors l'accompagnement parental.

# Pourquoi et comment se déplacent-ils?

## Répartition des modes de déplacement par type d'activité

%	Marche à pied	roller	Vélo - Voiture	Transport en commun	Total
Collège	50	6	22	22	100
Extra-scolaire	30	12	50	8	100
Non-organisée	53	15	23	9	100
Visites à copains copines	58	14	23	5	100

La marche à pied est le moyen privilégié pour tous les motifs reflétant ainsi la dimension essentiellement locale de leur activité

# Qu'en pensent les parents?

L'âge auquel un enfant peut sortir sans être accompagné par un adulte

Objectif	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans
Copain journée	33	<b>62</b>	83	90	94	97	98	99
Cinéma journée	13	32	<b>54</b>	71	88	96	97	98
Copain soir	3	8	14	25	40	<b>72</b>	84	97
Cinéma soir	0	2	5	12	27	<b>61</b>	80	98

% horizontaux et cumulés.

62% des parents estiment que 12 ans (ou moins) est l'âge auquel peut sortir leur fils ou leur fille pour aller voir un copain dans la journée. En gras, ligne par ligne, c'est à dire par activité, l'âge où plus de 50% des jeunes sont autorisés à sortir sans être accompagnés.

## Les parents taxis, *les mamans taxis*

Le rôle de parent-taxi est généralement réservé aux activités extrascolaires. Au cours d'une semaine, près de la moitié des parents (**49%**) emmènent leur adolescent à une activité extra-scolaire tandis que seuls 39% des parents interrogés prennent leur voiture au moins une fois pour aller au collège. Il est vrai que les activités de loisirs sont situées hors du « cercle » autorisé autour du logement familial ; les parents sont alors réquisitionnés pour assurer le déplacement, ce qui leur permet aussi de se rassurer.

Deux tiers des accompagnements sont effectués par la mère





**Les trois « i »**

# Un rapport ambivalent à la ville

## Les trois « i »

synonyme de plaisirs, de distractions, de sorties, d'accès à la consommation...

Mais:

**inhospitalière** (les préadolescents s'y sentent indésirables ; ils y sont souvent bousculés, etc.),

**inaccessible** (les moyens de transport en commun ne sont pas toujours d'un usage commode, le parcours à pied expose à de multiples dangers, etc.),

**incompréhensible**, «compliquée», labyrinthe (ils aimeraient être mieux guidés).

# Comment «vivent-ils » leurs déplacements ?

Ils aiment bouger!

Le niveau de satisfaction dépasse toujours les 50%

Les trajets les moins appréciés sont ceux du retour du collège ou du domicile du copain, le plus apprécié celui du retour d'une activité libre.



A photograph of a residential street with children playing. In the foreground, a girl in a blue patterned dress is running towards the right. Behind her, a boy in a striped shirt and purple shorts is holding a colorful water gun. To the left, a girl in a white shirt and red shorts is riding a red bicycle. The street is lined with two-story houses, and a dark car is parked on the left. The sky is clear and blue.

**LA RUE  
ESPACE DE JEUX**

# Les jeunes préfèrent se déplacer en compagnie que seuls

Entre les deux types de compagnie, celle de leur parent ou d'un autre adulte ou celle d'un ou des copains, ils préfèrent la seconde. Mais entre le fait d'être avec un parent ou d'être seul, ils préfèrent la première.



**Utiliser les transports en commun?**

Le vélo est apprécié mais son usage se cantonne le plus souvent aux loisirs, la voiture et la marche à pied sont au coude à coude, le bus occupe la dernière place

Les ados lui reprochent:

les horaires fixes, la fixité des parcours qui contraint à l'associer toujours avec de la marche à pied, l'ennui de l'attente... attendre, c'est encore être en situation de dépendance, mais à une différence importante près, il ne s'agit plus d'une dépendance personnelle, à l'égard d'autrui, mais d'une dépendance impersonnelle.

En ville centre, le bus est considéré davantage comme une opportunité que comme un service ( le « cabotage »)



# Des pistes pour l'avenir

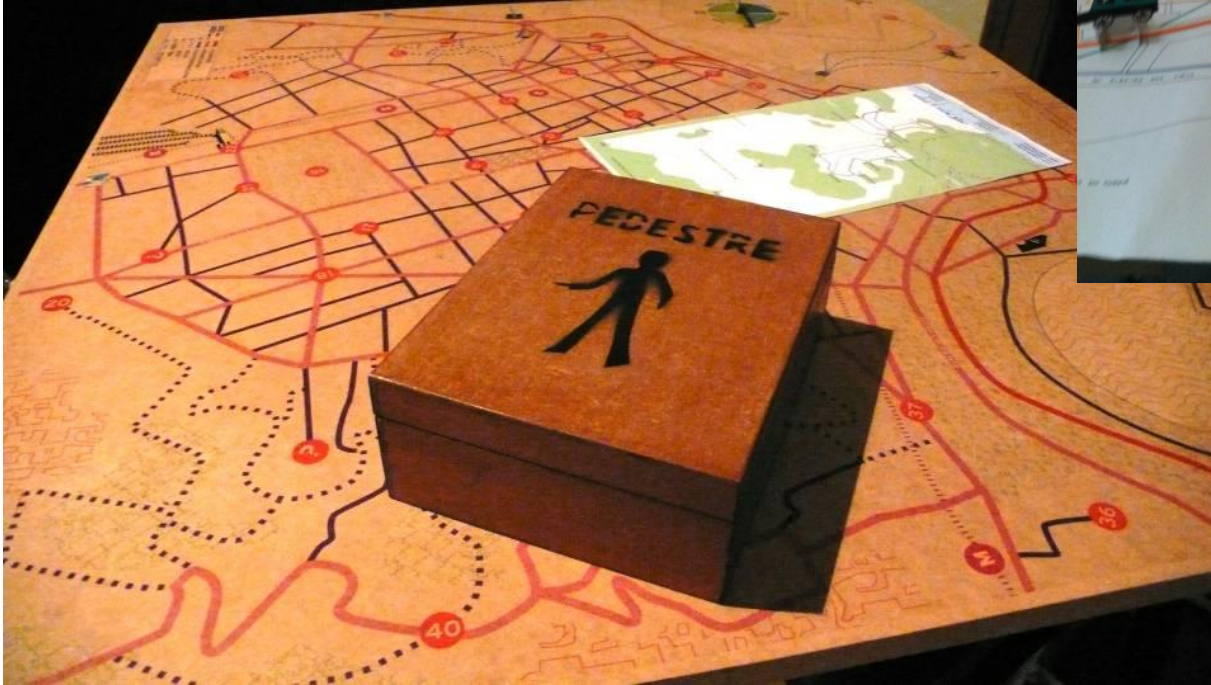
A chaque situation de déplacement correspondent des besoins de spécifiques. Plutôt que de privilégier un mode sur tous les autres, il faut jouer la carte de la diversité et de leur complémentarité.

- Multiplier et sécuriser les pistes cyclables, en particulier dans le périurbain
- Améliorer l'hospitalité des transports en commun pour les plus jeunes ( et réduire les temps d'attente)
- Accepter l'idée que pour les ados, le bus n'est pas un moyen solitaire (eux-mêmes peuvent accroître le sentiment d'insécurité des autres voyageurs qui préfèrent un jeune seul à un jeune en groupe)
- Développer des services de transports à la demande collectifs pour les activités extrascolaires (le taxi-jeune)
- Renforcer et soutenir les systèmes de co-voiturage pour les parents taxis
- Penser la signalétique et enseigner les codes de la ville mobile

# **Le nouveau défi: la mobilité éducative**

Si l'on a pris conscience depuis plusieurs années que la ville est un espace culturel, un lieu d'accès à la connaissance, de socialisation et d'apprentissage, on a toujours considéré qu'il fallait apprendre à s'orienter et à se déplacer pour profiter des aménités urbaines;

Il faut aujourd'hui considérer que l'espace-temps du mouvement, que la mobilité elle-même est un lieu d'apprentissage et de connaissance.





**Merci!**

[Mireille.apel-muller@vilmouv.com](mailto:Mireille.apel-muller@vilmouv.com)  
[www.ville-en-mouvement.com](http://www.ville-en-mouvement.com)