Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

6t bureau de recherche

Zoom sur...

Le contexte territorial comme facteur majeur de définition des pratiques de mobilité des enfants et des jeunes

Contexte et objectifs

Les pratiques de mobilité des enfants et adolescents demeurent trop peu documentées et quantifiées.

Celles-ci soulèvent pourtant de forts enjeux de **durabilité**, puisqu'il s'agit d'ancrer dès le plus jeune âge des pratiques vertueuses de mobilité, en plus d'enjeux de **santé publique** et d'accès à l'**autonomie** pour les enfants.

Méthodologie

L'étude repose sur une vaste **enquête quantitative**, diffusée auprès d'un échantillon représentatif de **5 000 parents de l'Hexagone** et **500 dans les DROM**.

Une enquête complémentaire a été menée auprès de 500 jeunes de 18 à 20 ans dans l'Hexagone. Les enquêtes ont été diffusées au printemps 2025.

Le contexte territorial constitue un facteur-clé dans les habitudes et pratiques de mobilité des jeunes. D'une part, les modes de transport utilisés pour les déplacements des enfants s'avèrent **hétérogènes selon le type de territoire**. D'autre part, dans l'Hexagone, un lien significatif est observable entre **le type de territoire de résidence** de l'enfant et l'**âge** à partir duquel ce dernier **commence à être autonome** dans ses déplacements.

44%

des élèves de l'Hexagone résidant en zone rurale se rendent au lycée en voiture, contre seulement 11% de ceux habitant l'aire urbaine de Paris

50%

des élèves résidant **dans des aires urbaines de plus de 200 000 habitants (hors Paris) recourent à la marche** pour les déplacements domicile-établissement scolaire

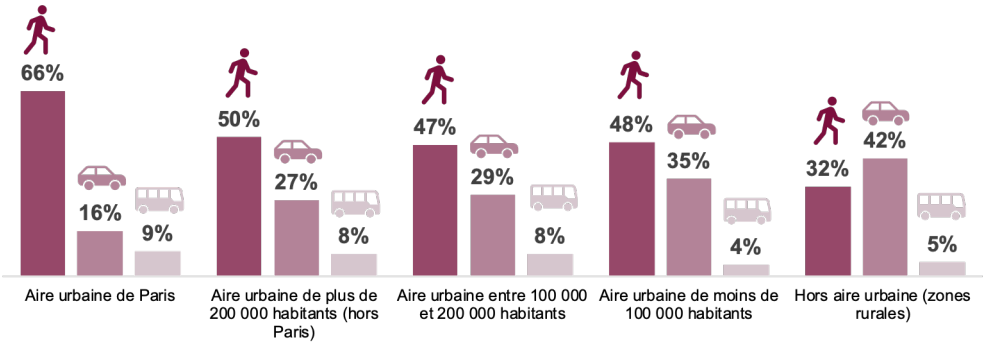
32%

des élèves résidant **en zones rurales recourent à la marche** pour les déplacements domicile-établissement scolaire, et **42% utilisent la voiture**

BOULARD Séverine, CHASSIGNET Mathieu, ADEME, KRIER Camille, LOUVET Nicolas, KABBADJ Nabil, LEFÈVRE Claire, 6t-bureau de recherche, (2025), *Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France*, 2025. Publications à retrouver sur la Librairie.

Des différences territoriales concernant les choix modaux

Mode de transport principalement utilisé par les enfants pour les déplacements domicile-établissement scolaire, selon l'aire urbaine de la commune de résidence



Enquête auprès des parents dans l'Hexagone – n = 7 217 enfants

Une part plus importante de la marche dans les déplacements domicile-établissement scolaire est observée **dans les grandes aires urbaines** et une part plus importante de la voiture et des transports scolaires dans les zones rurales.

Le **contexte territorial influe également sur la part des enfants accompagnés** lors de leurs déplacements domicile-établissement scolaires, qui diminue avec le gradient d'urbanité.
A ces facteurs territoriaux s'ajoute une tendance des **parents à surestimer les distances entre le domicile et l'établissement scolaire** : en moyenne, cette distance réelle est de 5,3km (contre une distance de 7,7km déclarée par les parents). Cette surestimation a un impact sur les pratiques de mobilité des enfants et le choix modal.

Le **taux d'abonnement à un réseau de transports en commun varie aussi** en fonction de l'offre disponible sur le territoire de résidence : **les jeunes urbains disposent plus fréquemment d'un abonnement** (près de 40% dans les aires urbaines de plus de 200 000 habitants) que les jeunes ruraux (moins de 30%).

Des différences territoriales dans l'abonnement aux transports en commun des jeunes de 18 à 20 ans :

81%
des jeunes **d'aires urbaines de plus de 200 000 habitants (hors Paris)** sont abonnés

50%
des **jeunes de zones rurales** disposent d'un abonnement

Perspectives

La **distance** entre le domicile et l'établissement scolaire apparaît comme un enjeu dans les pratiques de mobilité des enfants. Un **changement des perceptions des parent**s, associé à une évolution de **l'offre de transports en commun**, peuvent constituer des clés afin de favoriser de nouvelles pratiques au sein des territoires ruraux ou périurbains.

Le **vélo** peut aussi constituer un **vecteur d'autonomie** et un levier pour encourager de nouvelles pratiques et habitudes de mobilités dans les **territoires davantage concernés par le recours à la voiture individuelle**.