RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

EXPERTISES

Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée

Septembre 2025

Actes de la table-ronde « Les enfants et l'espace public : pour une mobilité active, inclusive et responsable »



6t bureau de recherche

1. Introduction

1.1. Une étude sur les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France

Permettant la réalisation de multiples activités du quotidien, la **mobilité** fait partie intégrante des modes de vie, et soulève également des enjeux de durabilité (le secteur étant aujourd'hui responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France) mais aussi de santé publique (qualité de l'air, activité physique). S'il existe des données précises sur la mobilité des adultes en France, notamment au travers de l'EMP (Enquête Mobilité des Personnes) à l'échelle nationale et des EMD locales (Enquête Ménages Déplacements), il n'existe encore que peu de **données permettant d'objectiver la mobilité des enfants et adolescents en France**.

L'ADEME, accompagnée par 6t-bureau de recherche, a ainsi réalisé une **vaste enquête** sur les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France. 5 000 parents dans l'Hexagone et 500 parents dans les DROM (Réunion, Guadeloupe, Martinique, Guyane) ont été interrogés par le biais d'un **questionnaire** diffusé au printemps 2025. En complément, une enquête a été menée auprès de quelques 500 jeunes de 18 à 20 ans.

Cette étude fournit des données inédites et représentatives sur l'équipement et les pratiques de mobilité des enfants de 3 à 18 ans en France, ainsi que sur les perceptions parentales et celles de jeunes adultes de 18 à 20 ans. L'usage des différents modes par des enfants de différentes classes d'âges, ainsi que les pratiques de déplacement aussi bien vers le lieu d'études que pour des motifs de loisirs. Cette étude s'intéresse également au processus d'autonomisation des enfants dans leurs déplacements (âge, conditions) et met au jour des différences selon l'âge des enfants, leur genre ou encore le type de territoire de résidence.

1.2. Une table-ronde pour mettre en perspective les résultats de l'étude

Les résultats de l'étude ont été présentés lors d'un événement organisé par l'ADEME avec le soutien de 6t « Enfance et mobilité : repenser les déplacements du quotidien ». Cet évènement s'est tenu à l'Académie du Climat (Paris) le 11 septembre 2025. À la suite de la présentation de l'étude et de ses résultats, une **table-ronde sur les enfants et l'espace public** a permis une mise en perspective. La table-ronde s'intitule « Les enfants et l'espace public : pour une mobilité active, inclusive et responsable ».

Cette table-ronde a été animée par Nicolas Louvet, directeur de 6t-bureau de recherche, et a rassemblé un panel de **cinq intervenantes et intervenants** disposant d'une expertise sur le sujet.













2. Actes de la table-ronde « Les enfants et l'espace public : pour une mobilité active, inclusive et responsable »

2.1. Autonomie et espace public

Nicolas Louvet : L'étude montre que l'âge du premier déplacement réalisé seul a reculé d'une génération à l'autre. Que nous enseigne ce recul de l'autonomie quant à la manière dont nous concevons la ville et la place des enfants dans l'espace public ?

Alicia Lugan : Je trouve que la manière de formuler la question est intéressante, parce que vous utilisez ce terme de « concevoir ». Concevoir, c'est à la fois la manière dont on dessine et pense la ville, et à la fois la manière dont on se la représente. Clément Rivière l'a très bien montré dans sa thèse, les deux raisons principales du retrait des enfants de l'espace public sont la peur de la mauvaise rencontre et la voiture. La première est de l'ordre des représentations, la seconde en revanche a un lien direct avec la manière dont nous concevons les espaces. On a voulu nous faire croire que l'acte d'aménager était neutre mais il n'en est rien. En effet, on a beaucoup conçu la ville autour de la voiture. Or, la voiture est un mode de déplacement qui n'est accessible qu'aux personnes de plus de 18 ans, en capacité de se financer le permis et une voiture. On a donc privilégié un mode de déplacement qui n'est pas accessible aux enfants et qui, plus encore, représente un danger pour eux dans l'espace public. On a mis de côté la question du souci de garantir l'autonomie des individus quel que soit leur genre, leur âge et leurs diversités fonctionnelles pour privilégier la question de l'efficacité. Cette perception de la voiture – et de l'espace urbain par extension – comme un danger a été bien étudiée par Clément Rivière.

Encore aujourd'hui, on manque de véritables stratégies territoriales à hauteur d'enfants et on remarque des projets destinés à améliorer le bien-être des enfants souvent ponctuels et disséminés dans la ville : parvis des écoles, cours, aires de jeux, etc. On ne réfléchit pas en termes de parcours alors même que c'est l'enjeu principal lorsque l'on parle d'inclusion : comment peut-on garantir l'autonomie des publics dans leurs territoires et par conséquent sur l'ensemble de leurs parcours ?

Béatrice Cheutin : Bien que l'aménagement des abords des écoles ne soit pas du ressort de l'Éducation Nationale mais des collectivités, il existe des porosités entre bâti scolaire et éducation. Ainsi, lorsque des transformations des abords des écoles sont prévues, il est important que tous les usagers de l'espace scolaire soient associés au diagnostic préalable, aux enjeux de la transformation de ces espaces et aux choix qui seront réalisés : les élèves bien sûr, mais également les enseignants, le personnel et les familles. La transformation des abords scolaires entraîne d'autres pratiques, et permet d'associer le collectif et la communauté éducative, y compris les parents d'élèves.

Nolwenn Chesnais : Le recul d'autonomie peut entraîner des conséquences sur la santé des enfants. La santé se joue à trois niveaux : santé physique, mentale, et sociale. Le recul de l'autonomie n'a a priori pas d'influence directe sur la santé physique des enfants qui se déplacent déjà à pied ou à vélo – accompagnés ou non. Mais il pourrait avoir un effet sur la santé des enfants qui sont accompagnés en voiture, les rendant plus sédentaires. En termes de santé mentale et sociale, ce recul de l'autonomie pourrait entrainer des conséquences plus insidieuses : les enfants risquent ainsi de moins développer leur capacité à s'orienter seuls et leur confiance en eux, et de moins interagir avec l'environnement extérieur.

2.2. Sécurité réelle et sécurité perçue

Nicolas Louvet : La majorité des parents estiment que la voiture est le mode le plus sûr pour leurs enfants. Comment faire évoluer l'espace public pour que la marche et le vélo soient perçus comme réellement sûrs ?

Sylvie Landriève : La peur de la voiture n'est, à mon avis, pas infondée. L'intérieur de la voiture est perçu comme une armure, comme le lieu le plus sûr pour l'enfant, plus sûr que l'espace public. Même si la mortalité routière a été divisée par deux depuis leur enfance, les parents recherchent le risque zéro. Face à cela, la seule solution, c'est de sortir du système voiture et d'avoir un réseau de voirie continu sans circulation automobile. À Lannion (22), des parents habitant un petit lotissement étaient inquiets du fait que les enfants devaient traverser une route nationale pour rejoindre l'arrêt de bus scolaire. Ils ont proposé à la collectivité d'installer un ralentisseur, mais celle-ci a refusé en leur répondant qu'ils n'ont qu'à surveiller les enfants. Cet exemple est révélateur du manque de solution collective, ce qui contraint les parents à assurer individuellement la sécurité de leurs enfants.

Thibault Hardy : Face à ces peurs, le partage de l'espace public, l'abaissement de la vitesse à 30 km/h et la disparition des voitures aux abords des établissements scolaires peuvent être des leviers pour sécuriser les déplacements et ainsi rassurer les parents. Il faut aussi que les pistes cyclables et les cheminements piétons soient bien aménagés, sécurisés, agréables et végétalisés. D'autres outils ne relevant pas de l'aménagement existent, comme les pédibus et vélobus. Enfin, il ne faut pas négliger l'importance du jalonnement, pour agir sur l'écart de perception entre la distance ressentie et la distance réelle de l'école par rapport au domicile.

Béatrice Cheutin : Dans le système scolaire, l'approche privilégiée est celle de l'éducation à la sécurité routière : Attestation de première éducation à la route (APER) et Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR), intégrées au parcours scolaire des élèves qui certifie leur bonne compréhension du code de la route et qui vise la prévention des comportements à risque. Avec le développement du Savoir Rouler à Vélo (SARV), il s'agit aussi de favoriser le développement des déplacements à vélo et ainsi de préparer à son usage quotidien pour les élèves et pour les adultes qu'ils deviendront. D'autres aspects peuvent favoriser les mobilités actives et l'utilisation des transports en commun dans le cadre scolaire par exemple en faisant le choix de la marche, du vélo, des transports en commun lors des sorties scolaires plutôt que le recours quasi systématique à la location de car par exemple.

2.3. Marche et vélo : du loisir au quotidien

Nicolas Louvet : L'étude révèle que plus de 9 enfants sur 10 utilisent le vélo pour leurs loisirs, mais très peu pour leurs trajets quotidiens. Quels changements de l'espace public et quelles actions permettraient d'encourager le vélo et la marche dans les déplacements des jeunes ?

Thibault Hardy : Le vélo ne doit pas être un savoir sportif, ou du moins, pas uniquement : il doit aussi être un savoir citoyen, et être perçu comme un mode de transport à part entière. Ici, j'aimerais insister sur la notion de jalonnement que j'ai évoquée plus tôt : il est crucial d'informer les parents sur les solutions de mobilités, comme le fait la ville d'Avignon par exemple, où chaque établissement scolaire distribue des fascicules d'entrée aux parents qui recensent les aménagements aux abords de l'école, et explique ce que l'école met en place, comme les pédibus ou vélobus. Les Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) sont sur ce point une vraie avancée, et ils méritent d'être généralisés. Un autre élément réside dans la formation des enfants au vélo : tant à savoir rouler à vélo qu'à savoir l'entretenir. Enfin, il est crucial de garantir l'accessibilité au vélo, même en grandissant, puisqu'on constate un décalage quant à l'utilisation du vélo selon les conditions socio-économiques : pour cela, la location de courte et de longue durée de vélos mis à disposition par la collectivité est importante.

Sylvie Landrième : Les jeunes sont plutôt demandeurs de roulettes : pas seulement de vélos, mais aussi de trottinettes, skates, rollers, etc. Ce n'est donc pas forcément parce qu'on se déplace plus vite qu'ils s'y intéressent, mais aussi parce que c'est plus ludique. Pourtant, l'espace public n'est pas du tout conçu pour ces pratiques : doit-on se placer sur le trottoir ou sur la chaussée ? La frontière est floue, d'où la nécessité d'un réseau continu d'espaces apaisés. Ensuite, on remarque que les jeunes aspirent à faire des activités de groupe, et à se déplacer en groupe. Cela leur permet notamment de lutter contre la peur. Mais comme tout est fait pour aller vite, les aménagements ne sont pas adaptés : par exemple, les nouvelles pistes cyclables sont étroites, elles invitent à la vitesse, mais ne sont pas adaptées aux déplacements de groupe. Elles sont moins accueillantes pour les jeunes, mais plutôt conçues pour les vélotaffeurs.

Nolwenn Chesnais : S'il y a bien un consensus sur les mobilités actives dans la littérature scientifique, c'est que les mobilités actives permettent d'augmenter le niveau d'activité physique quotidien des enfants. D'autant plus qu'on remarque aussi que les enfants qui utilisent un mode actif pour se rendre à l'école sont également plus actifs dans le reste de leur journée. Ainsi, les modes actifs constituent une potentielle porte d'entrée vers plus d'activité physique, d'autant que les déplacements sont des activités qui sont plutôt douces, peu intenses, et qui peuvent donc attirer les enfants, même ceux qui sont peu intéressés par la pratique sportive. L'autre point à garder à l'esprit, c'est le fait que les mobilités actives permettent à l'enfant une meilleure connaissance de son environnement ainsi qu'un sentiment de sécurité plus important dans l'environnement proche. Pour les enfants, cela constitue un levier qui leur permet de mieux connaître leur environnement, ce qui peut les encourager à davantage pratiquer dans le contexte de leurs loisirs.

2.4. Genre et espace public

Nicolas Louvet : L'enquête montre que les filles sont davantage associées aux risques d'agressions, les garçons aux risques routiers. Comment repenser l'espace public pour qu'il soit inclusif et rassurant pour toutes et tous, dès l'enfance ?

Sylvie Landrième : Sur cette question, il y a effectivement des peurs, comme la peur de l'enlèvement, pour les filles en particulier. Il faut ajouter à cela les normes de genre et injonctions sociales (esthétique corporelle, prise de risque, investissement de la rue, par exemple). Cela conduit à moins autoriser les filles à sortir, ce qui nuit à leur autonomie et leur pratique physique. Ce qu'on peut faire, c'est réhabiliter la pratique de la surveillance : il y a des années, il était courant que les adultes s'impliquent tous dans la surveillance des enfants dans l'espace public. Aujourd'hui, certaines collectivités locales prennent des initiatives, comme mettre en place des refuges pour les jeunes, des commerces et des lieux identifiables grâce à un logo. Et, comme je l'ai évoqué précédemment, faciliter les déplacements en groupe est un autre élément important pour renforcer le sentiment de sécurité.

Alicia Lugan : Il n'y a pas de solution clé en main. Il faut des solutions adaptées aux besoins d'un territoire spécifique. Ce n'est pas qu'une question de design : il doit être pensé en étroite collaboration avec l'animation et la gestion de l'espace public. Cela appelle beaucoup de transversalité parce les aménagements ne le sont pas. Ils ne sont d'ailleurs pas genrés en soi : c'est l'usage qui est genré. La pratique de l'aménagement est très silotée. Pourtant, un nouvel aménagement nécessite souvent une politique d'animation de cet espace ensuite, par exemple pour garantir une appropriation égalitaire de celui-ci. Pour revenir à la question de la conception, il est nécessaire de garder en tête les objectifs recherchés. Par exemple, l'autonomie : pour l'atteindre, il faut à la fois se sentir en sécurité, mais aussi avoir accès aux espaces, ce qui renvoie à la solution des parcours et réseaux. Ensuite, il y a la question du confort : cela passe par la lumière, mais aussi par des éléments comme la présence de toilettes. Dans une perspective intersectionnelle, le plus important est que tous les publics dans leur diversité puissent avoir une solution : à l'échelle de mon quartier, je dois pouvoir trouver un itinéraire et un espace qui me conviennent, quelle que soit ma situation. Enfin, la question de la visibilité de tous ces publics est importante pour garantir une appropriation égalitaire de l'espace urbain.

Thibault Hardy : Le vélo au regard de la question du genre est révélateur : on va moins laisser une petite fille faire du vélo, car elle risque de se décoiffer, de se salir, etc. Cette perception conduit à reporter l'âge de l'autonomie des femmes à vélo. Ensuite, ce que l'étude révèle, c'est qu'on hérite des habitudes de mobilité de ses parents. Or, le problème s'avère systémique dans la mesure où les parents accompagnent souvent les enfants sur le chemin de leur lieu de travail : il faut donc intégrer les employeurs à la réflexion, afin que les parents aient plutôt intérêt à se rendre au travail autrement qu'en voiture.

2.5. Smartphone et autonomie

Nicolas Louvet : Plus de sept parents sur dix conditionnent l'autonomie de leurs enfants à la possession d'un smartphone. Est-ce un outil d'émancipation dans l'espace public ou un palliatif à son manque de sûreté ?

Béatrice Cheutin : Cette question rencontre une politique éducative importante de cette rentrée scolaire : dans les collèges aujourd'hui, tous les élèves sont invités à laisser leur téléphone portable à l'entrée dans un endroit sécurisé. De nombreuses problématiques associées à l'usage du smartphone sont observées : isolement, inattention, harcèlement, prédation sur les réseaux sociaux. Mais au-delà, le téléphone portable peut couper de l'attention portée à son environnement dans tous les sens du terme : aussi est-il crucial de les intéresser aux espaces publics, d'en faire un objet d'étude dans le cadre des enseignements. Comme je l'ai dit précédemment, il est important d'impliquer les élèves comme le personnel dans la réflexion sur les mobilités et donc sur l'espace public : par exemple, des éco-délégués ont témoigné des difficultés de circuler à pied ou à vélo pour rejoindre leur collège et ont fait des propositions à la collectivité territoriale pour améliorer les conditions de leurs déplacements. Leur rôle d'éco-délégués leur donne une plus grande légitimité pour intervenir sur ce sujet. Plus largement, le développement des PDES permet de mobiliser toute la communauté éducative pour développer ce type d'actions.

Alicia Lugan : Je dirais qu'elle est symptomatique d'une tendance à inviter les usagers à trouver des solutions individuelles à des problèmes qui sont en réalité collectifs, puisque chacun va souvent devoir recourir à son téléphone, à son navigateur GPS pour se déplacer en ville alors que repenser les espaces publics et les itinéraires pourrait être plus efficace.

Nolwenn Chesnais : Le fait que les parents voient la possession d'un smartphone comme un gage d'autonomie pourrait être problématique, si cela les pousse à en équiper leurs enfants de plus en plus tôt, alors que les smartphones peuvent avoir beaucoup de conséquences négatives sur la santé des enfants, notamment leur sédentarité. Ils pourraient ainsi être davantage et plus vite exposés à des contenus inappropriés, à un risque de dépendance au téléphone, etc. Par ailleurs, cela pose la question de l'appropriation de l'environnement par l'enfant s'il y a médiation par un téléphone : le GPS, par exemple, donne-t-il suffisamment confiance de sorte à ce que les enfants accèdent plus vite à l'espace public ? Ou bien cela affecte-t-il la connaissance des enfants de leur environnement proche, puisque quand on suit un GPS, on découvre moins finement l'environnement que quand on le ne suit pas ?

RÉSUMÉ

Permettant la réalisation de multiples activités du quotidien, la mobilité fait partie intégrante des modes de vie, et soulève également des enjeux de durabilité (le secteur étant aujourd'hui responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France) mais aussi de santé publique (qualité de l'air, activité physique). S'il existe des données précises sur la mobilité des adultes en France, notamment au travers de l'EMP (Enquête Mobilité des Personnes) à l'échelle nationale et des EMD locales (Enquête Ménages Déplacements), il n'existe encore que peu de données permettant d'objectiver la mobilité des enfants et adolescents en France.

L'ADEME, accompagnée par 6t-bureau de recherche, a ainsi réalisé une vaste enquête sur les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France. 5 000 parents dans l'Hexagone et 500 parents dans les DROM (Réunion, Guadeloupe, Martinique, Guyane) ont été interrogés par le biais d'un questionnaire diffusé au printemps 2025. En complément, une enquête a été menée auprès de quelques 500 jeunes de 18 à 20 ans.

Cette étude fournit des données inédites et représentatives sur l'équipement et les pratiques de mobilité des enfants de 3 à 18 ans en France, ainsi que sur les perceptions parentales et celles de jeunes adultes de 18 à 20 ans. L'usage des différents modes par des enfants de différentes classes d'âges, ainsi que les pratiques de déplacement aussi bien vers le lieu d'études que pour des motifs de loisirs. Cette étude s'intéresse également au processus d'autonomisation des enfants dans leurs déplacements (âge, conditions) et met au jour des différences selon l'âge des enfants, leur genre ou encore le type de territoire de résidence.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024MA000459

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : 6t-bureau de recherche
Coordination technique - ADEME : BOULARD Séverine
Direction/Service : Transports et Mobilités

CITATION DE CE RAPPORT

BOULARD Séverine, CHASSIGNET Mathieu, ADEME, KRIER Camille, LOUVET Nicolas, KABBADJ Nabil, LEFEVRE Claire, 6t-bureau de recherche, *Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France*, *Actes de la table-ronde* « Les enfants et l'espace public : pour une mobilité active, inclusive et responsable », 6 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne https://librairie.ademe.fr/

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.